

«ПОКУПАЯ НОВЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ, ПЕРЕВОЗЧИКИ БУДУТ СОКРАЩАТЬ СВОИ ТЕКУЩИЕ РАСХОДЫ»

В ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЕ (ФАС) РОССИИ СЧИТАЮТ, ЧТО ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕ ДОЛЖНЫ ФИНАНСИРОВАТЬСЯ «ПО ОСТАТОЧНОМУ ПРИНЦИПУ», А ДЕНЬГИ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ ЗА СЧЕТ ПРИБЫЛИ ОАО РЖД. ОБ ЭТОМ В ИНТЕРВЬЮ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ СЛУЖБЫ АЛЕКСАНДР РЕДЬКО.

BUSINESS GUIDE: В конце ноября ФАС России приняла новую методику расчета затрат пригородных железнодорожных перевозчиков. В чем главные новации этого документа?

АЛЕКСАНДР РЕДЬКО: Методика расчета тарифа на пригородные перевозки уточняет порядок определения обоснованной стоимости перевозки — по сути, порядок формирования справедливой цены билета на электричку. Она складывается из затрат на владение и эксплуатацию поездов — это, как правило, от 60% до 80% всех затрат — и расходов на организацию перевозки: обеспечение продаж билетов, работа кассиров, контролеров, охранников и прочие вопросы.

В рамках работы над этим документом нам совместно с Минтрансом и ОАО РЖД удалось найти решение по целому ряду нормативно-правовых противоречий, которые становились поводом для разногласий перевозчиков и губернаторов в регионах. При расчете субсидий из региональных бюджетов на установление сниженных тарифов для населения эти коллизии становились проблемой, а в ряде случаев и угрозой для функционирования пригородных перевозок.

BG: Какие конкретно?

А. Р.: Прежде всего мы синхронизировали методику ведения раздельного учета доходов и расходов пригородных компаний. Принципы отнесения расходов на те или иные виды затрат, утвержденные еще Федеральной службой по тарифам (функции переданы ФАС России в 2015 году. — **BG**) для пригородных перевозчиков, не вполне совпадали с соответствующим приказом Минтранса РФ. В результате у региональных властей возникали справедливые вопросы о том, по какому принципу считается экономически обоснованный тариф в пригороде, что приводило к неприятным спорам. Теперь эта правовая коллизия устранена: пригородные компании будут вести раздельный учет доходов и расходов в соответствии с единой методикой Минтранса РФ.

Кроме того, мы совершенствовали принципы определения прогнозных значений пассажиропотока, которые являются базой для расчета тарифа в пригороде. Раньше в методике было зафиксировано, что прогнозный пассажирооборот определяется исходя из фактических показателей предыдущих трех лет. Теперь благодаря наличию в каждом регионе комплексного плана транспортного обслуживания населения в методике есть отсылка к этому основополагающему документу, определяющему принципы транспортной политики на этой территории.

Мы исходим из той предпосылки, что региональные транспортные министерства владеют наиболее полной информацией о том, сколько пассажиров и по каким направлениям будет перемещаться, а потому наиболее компетентны в вопросах планирования и прогнозирования объемов транспортной работы. Раньше все риски несоответствия фактического пассажирооборота прогнозным показателям лежали на пригородной компании, что в отдельных ситуациях приводило к росту ее убытков. Теперь эти риски логично разделены с профильными органами власти в регионах, отвечающими за планирование и развитие транспортного сообщения.

BG: Есть ли гарантия того, что региональные администрации не будут снова оспаривать расчеты ППК?

А. Р.: Появление механизма разрешения спорных ситуаций тоже одна из новаций принятой методики. В случае если у регионов и ППК возникают разногласия, к их разрешению подключается федеральное Министерство транспорта в лице регионального отделения Росжелдора в качестве арбитра.



АЛЕКСАНДР РЕДЬКО РЕКОМЕНДУЕТ РЕГИОНАМ ВНИМАТЕЛЬНЕЕ СМОТРЕТЬ, ГДЕ ДУБЛИРУЮТСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И АВТОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Поводов для таких разногласий будет меньше, поскольку в новой методике реализован принцип прямого отнесения затрат на бюджеты тех регионов, в которых по факту эти перевозки осуществляются. Теперь каждый регион будет отвечать и предоставлять субсидии на перевозки только по своей территории, а не по территории соседей.

Кроме того, в новой методике мы разработали рекомендации для региональных энергетических комиссий, чтобы они при установлении тарифов для населения ориентировались на утвержденные КПТО, учитывали дублирующиеся маршруты железнодорожных и автомобильных перевозчиков, чтобы за счет субсидий не поддерживать движение полупустых электричек и полупустых автобусов.

В документе также заложены ограничения на ежегодный рост тарифа. Цена билета для пассажира может увеличиваться лишь с учетом темпов роста реально располагаемых доходов населения, а стоимость аренды и эксплуатации поездов — в пределах инфляции.

По поводу тарифов на 2018 год ФАС России уже принято решение не индексировать ставки аренды подвижного состава, сохранив их на уровне нынешнего года.

BG: Расскажите подробнее о методике расчета ставок на аренду и обслуживание подвижного состава, ведь именно эти затраты составляют львиную часть расходов ППК.

А. Р.: Действительно, эта часть затрат на пригородные перевозки достигает порой 80% всех расходов перевозчи-

ков, причем эти деньги, как правило, уплачиваются ОАО РЖД как владельцу подвижного состава. К сегодняшнему дню, в чем состоит большая заслуга руководства ОАО РЖД, мы как регулятор полностью понимаем, из чего складывается себестоимость электричек. Мы впервые создали рабочую модель, которая учитывает все элементы себестоимости в пригороде: для каждой серии эксплуатируемого поезда, для каждого региона, для каждой компании, мы теперь можем понять, сколько стоит его эксплуатация. Это очень большое достижение.

Но в результате анализа ситуации мы обнаружили, что ставки аренды одних и тех же моделей поездов в зависимости от региона курсирования очень сильно различаются — порой в три-четыре раза. На наш взгляд, такое положение дел недопустимо: ставки аренды однотипных электричек должны быть унифицированы на территории всей страны. Сейчас мы ведем консультации с региональными органами регулирования, с пригородными компаниями и ОАО РЖД по этому поводу — соглашение еще не достигнуто, но мы очень надеемся на принятие наших предложений.

BG: Закладывается ли в тарифы на пригородные перевозки «инвестиционная составляющая» на обновление парка подвижного состава ППК?

А. Р.: Мы полагаем, что при наличии компромисса с ОАО РЖД после унификации ставок аренды и обслуживания поездов для пригородных перевозчиков мы сможем снизить их общий уровень на некоторую величину, которая

может пойти на обновление подвижного состава. Мы хотим, чтобы часть денег, которые ППК выплачивают сегодня ОАО РЖД за аренду электричек, остались у пригородной компании и целевым образом пошли на закупку новых вагонов. Государству, по сути, все равно, кто будет их покупать — пригородная компания, ОАО РЖД или сам регион поставит их себе на баланс, это не имеет значения. Важно то, что мы создаем источник для ускоренного обновления подвижного состава без повышения стоимости билетов для пассажиров.

Более того, в перечень унифицированных ставок аренды мы хотим заложить принципы, стимулирующие владельца к обновлению подвижного состава. Обслуживание и ремонт старых поездов, подвергшихся сильному износу, будет обходиться объективно дороже, чем обслуживание новых образцов техники. Это означает, что, покупая новые электрички, перевозчики будут сокращать свои текущие расходы, получая дополнительную прибыль и новые источники для обновления поездов.

BG: Но ведь тогда на эту сумму ухудшится финансовый результат ОАО РЖД? Откуда будут компенсированы эти затраты?

А. Р.: Мы считаем, что объективные возможности заниматься обновлением подвижного состава есть только у ОАО РЖД: тарифы для населения, согласно президентским поручениям, повышать нельзя, а у регионов на эти цели недостаточно средств. Поэтому источник финансирования для покрытия этих инвестиций в любом случае придется искать в прибыли ОАО РЖД.

Мы полагаем, что это может быть прибыль от нерегулируемых видов деятельности, прежде всего в пассажирском комплексе. Например, госкомпания получает неплохую прибыль от аренды помещений и рекламных площадей на вокзалах, с прибылью эксплуатируется «Сапсан» — почему бы не направить ее на инвестиции в пригородные поезда, которые имеют большую социальную значимость для страны?

Более того, мы в принципе считаем, что ОАО РЖД и пригородные перевозчики, контрольные пакеты акций которых принадлежат в большинстве случаев ОАО РЖД, — это единый холдинг. Поэтому, когда мы говорим о снижении арендных платежей за пригородные поезда, речь идет лишь о перераспределении средств внутри этого большого холдинга.

BG: Какова будет ежегодная сумма этой «инвестсоставляющей» и хватит ли ее на обновление парка, который необходим всем пригородным компаниям России?

А. Р.: Конкретный размер снижения общего уровня ставок аренды пока не согласован, этот вопрос подлежит детальному обсуждению с ОАО РЖД и профильными органами власти. Мы хотим, чтобы за пять-семь лет подвижной состав в пригородном комплексе был полностью заменен. Такого ускоренного обновления парка не смогут обеспечить ни региональные бюджеты, ни пассажиры.

BG: Как вам лично кажется, согласится ли на это ОАО РЖД?

А. Р.: Мы рассчитываем на то, что консультации и диалог с регионами приведут к компромиссу, который очень важен для всей отрасли. ОАО РЖД от такого решения получит как минимум один очень важный выигрыш — рост удовлетворенности потребителей. Когда новые комфортабельные электрички пойдут по железным дорогам, в глазах сотен миллионов пассажиров у ОАО РЖД будет формироваться новый облик и подниматься рейтинг восприятия. Мы считаем, что это немаловажно.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ