

# ЗАТРАТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ: ПОНЯТЬ ЗНАЧИТ ОПЛАТИТЬ?

**БОЛЬШИНСТВО КОНФЛИКТОВ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ, КАСАЮЩИХСЯ СФЕРЫ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА, БЫЛИ СВЯЗАНЫ НЕ С ТЕМ, ЧТО ГЛАВЫ РЕГИОНОВ НЕ ПОНИМАЮТ, ЗАЧЕМ НУЖНЫ ЭЛЕКТРИЧКИ, А С ТЕМ, ЧТО ОНИ НЕ ПОНИМАЮТ, ПОЧЕМУ ЭЛЕКТРИЧКИ ТАК ДОРОГО ОБХОДЯТСЯ. НОВЫЕ МЕТОДИКИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ ДОЛЖНЫ СДЕЛАТЬ СТОИМОСТЬ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПРОЗРАЧНОЙ.** АЛЕКСЕЙ САФРОНОВ

В феврале у вице-преьера РФ Аркадия Дворковича состоялась совещание по проблемам пригородного железнодорожного сообщения. По его итогам Федеральной антимонопольной службе России (ФАС) было поручено разработать методику расчета ставок платы за аренду, эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также методику определения экономически обоснованного уровня тарифов пригородных перевозчиков. Кроме того, от ФАС ожидают получить механизм справедливого распределения затрат между субъектами, если маршруты перевозчиков проходят по территории более одного региона. Необходимость реформирования пригородных железнодорожных перевозок обусловлена проблемами, которые осложнили положение в отрасли в последние годы.

При создании пригородных пассажирских компаний (ППК) десять лет назад их не наделили ни поездами, ни ремонтными депо, ни машинистами, а для работы на рынке им было предложено арендовать электрички с экипажем у железнодорожной монополии и ей же платить за ремонт и техобслуживание техники. Как следствие, плата за услуги ОАО РЖД превышает три четверти затрат ППК, и контролировать, а тем более снижать эту плату перевозчики оказались не в состоянии. Но региональные власти, на чьи плечи ложится оплата услуг ППК (а точнее, оплата разницы между реальной стоимостью услуг и стоимостью билета для пассажира), претензии по поводу дороговизны услуг предъявляют именно ППК, которые оказываются «без вины виноватыми».

Ситуацию осложняло то, что первоначально ставка за предоставление подвижного состава была комплексной. Плата ППК монополии включала услуги аренды, ремонта и техобслуживания, отдельно оплачивались услуги эксплуатации (работа машинистов, уборка салона и так далее). При этом понять, сколько в этой комплексной ставке «аренды», а сколько — «ремонта», было практически невозможно.

В свое время ставку утвердили по отчетным данным о расходах за девять месяцев 2010 года, а потом несколько лет просто индексировали, из-за чего эта ставка все меньше и меньше соответствовала реальности. В довершение ко всему разрезка расходов по регионам проводилась «котловым» методом: все расходы ОАО РЖД на пригород делились пропорционально по филиалам — региональным железным дорогам, границы которых не совпадают с границами регионов, из-за чего одни регионы выигрывали, а другие — проигрывали.

В начале 2015 года ФСТ России разработало проект актуализированной методики, в котором должен был применяться более адекватный способ обоснования роста ставок, а также имелась возможность перехода к учету затрат в конкретном регионе методом «прямого счета» и понятный механизм распределения затрат на межсубъектовые маршруты. Тогда ППК высказали ряд предложений, учет которых должен был улучшить ситуацию: устанавливать тарифы отдельно на аренду, законодательно ограничивать рост тарифов, согласовывать с субъектом объем транспортной работы, подробнее распределять расходы на оплату труда, изменить принцип распределения общепроизводственных и общехозяйственных расходов и многое другое.

Однако летом 2015 года ФСТ была упразднена, и процесс был приостановлен. В декабре 2015 года вместо утверждения новой общей методики ФАС России опубликовала приказ №1302/15 с отдельной методикой расчета только ставок платы за аренду, эксплуатацию и ре-



**НОВАЯ МЕТОДИКА ФАС ПО РАСЧЕТУ ТАРИФОВ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕ ПОЗВОЛИТ ВЗЛЕТАТЬ ЦЕНАМ НА БИЛЕТЫ**

монт. Разработанные сейчас документы должны заменить «арендную» методику 2015 года и «общую» методику 2010 года.

В проекте методики расчета стоимости услуг ОАО РЖД по аренде, управлению и эксплуатации, обслуживанию и ремонту подвижного состава ставки за каждую из перечисленных услуг формируются отдельно и методом прямого счета. Запрет на принуждение региона платить за электропоезда, которые не ездят по его территории, выглядит странно, только если не знать о «котловом» принципе разрезки затрат, действовавшем ранее.

В части аренды установлено, что подвижной состав арендуется на год по фиксированной ставке, которая не зависит от того, насколько активно его будут эксплуатировать. Раньше РЖД была «в доле», и ставка аренды была тем больше, чем больше вагоно-километров выкатывал состав. Теперь процесс расчета ставок аренды стал более понятным: в арендные платежи должны включаться только амортизация, налог на имущество и лизинговые платежи, если электрички приобретены в лизинг. Прибыль владельца подвижного состава или отчисления в инвестиционный фонд ОАО РЖД в составе арендных платежей не предусмотрены.

Впрочем, сейчас большинство электричек сильно изношены и амортизационные отчисления по ним минимальны. При предлагаемом подходе дешевле всего будет аренда самых старых вагонов, а никакой прибыли, которую можно было бы пустить на обновление подвижного состава, арендодатель получать не будет. Решением, видимо, станет развитие лизинга подвижного состава, который смогут позволить себе наиболее «богатые» ППК, что уже делает самую крупную в России Центральную пригородную пассажирскую компания.

В описании ставок за управление и эксплуатацию, а также за обслуживание и ремонт присутствуют «экономически обоснованные затраты», поэтому теоретически к этим статьям расходов может возникнуть больше вопро-

сов, чем к расходам на аренду. В затратах на эксплуатацию нужно будет обосновать зарплату локомотивных бригад и расходы депо, а также расходы на дизельное топливо и другие подобные затраты. Ставка устанавливается теперь в расчете на поезд-час (раньше — на вагоно-километр). По поезд-часам идет и распределение расходов между субъектами, если маршрут проходит по территории нескольких регионов. Возможно, это заставит субъекты стимулировать рост скорости электричек: быстрее едешь — меньше поезд-часов оплачиваешь.

В затратах на обслуживание и ремонт вагонов учитываются зарплата рабочих, прямые материальные затраты, связанные с соответствующими работами, и накладные расходы депо. Детализация ведется по отдельным депо, причем каждый субъект платит только за обслуживание и ремонт того подвижного состава, который эксплуатируется на его территории. Единицей измерения тут выступают вагоно-часы. При этом ОАО РЖД должно будет разработать и опубликовать график ремонтов, устанавливающий, сколько часов до очередного ремонта должен работать каждый вагон.

Видимо, во избежание споров об «экономической обоснованности» затрат в заключительной части проекта методики приведены «целевые уровни экономически обоснованных расходов» на 2018 год, которые зависят только от типа подвижного состава и, вероятно, на практике будут использоваться как твердые цены. При этом, однако, возникают вопросы, связанные с тем, как разные ремонтные депо, которых в России несколько десятков, будут приспособиться к единым тарифам. Сейчас, к примеру, ставки услуг за капитальный ремонт для электропоезда ЭД4М в Москве и Республике Адыгея различаются в пять раз. Можно предположить, что ОАО РЖД придется устраивать «перекрестное субсидирование» своих депо.

В то же время административно устанавливая «целевые уровни» ставок, ФАС фактически берет на себя анализ обоснованности затрат и право «торговаться» с ОАО РЖД по поводу стоимости услуг, что с учетом зависимого положения ППК скорее для них плюс, чем минус.

Принятая в конце ноября правлением ФАС еще одна методика уточняет расчеты экономически обоснованных

тарифов самих перевозчиков. У региона есть выбор: утвердить его и переложить финансирование перевозок на пассажиров (это происходит в Москве и Московской области, где благодаря большим пассажиропотокам субсидии не нужны) либо утвердить для пассажиров более щадящий тариф, а разницу оплачивать из бюджета. Региональным властям, таким образом, приходится постоянно выбирать между экономией бюджетных средств и социальной поддержкой населения.

Кроме того, власти могут «оптимизировать» перевозки (но только без сокращения их объемов) или сократить инвестиционную программу перевозчика. В новой методике допускается еще один способ решения этой дилеммы: дифференциация тарифов по уровню благосостояния пассажиров, чтобы богатые пассажиры платили больше экономически обоснованного тарифа, а бедные — меньше.

Согласно этой методике, в обоснованные затраты помимо прямых расходов входит инвестиционная программа перевозчика и 1% рентабельности. Если перевозчик инвестиционную программу не выполнит, в следующем периоде обоснованные расходы регионы могут урезать. Распределение инвестиционной программы перевозчиков по регионам должно происходить методом прямого счета, а если это невозможно — пропорционально пассажиропотоку. То же относится и к остальным видам расходов: теперь каждый субъект платит только за расходы на своей территории.

Претензии к прежним подходам возникали у губернаторов главным образом из-за того, что полигоны ППК не совпадают с границами регионов. Проще говоря, субъекты не желали платить за соседей. Особенно болезненно обстоят дела с электропоездами «Ласточка», эксплуатация и ремонт которых стоят значительно дороже, чем обычных поездов.

Теперь в проекте методики установлено, что подвижной состав, за который вносятся лизинговые платежи, эксплуатируется только в границах того субъекта федерации, который платит. То же относится к расходам на поездку повышенной комфортности. Эти меры, скорее всего, успокоят региональные власти, но одновременно приведут к дальнейшему увеличению разрыва в качестве обслуживания между богатыми и бедными регионами.

В целом отношение к подтверждению расходов в проекте методики достаточно гибкое. Большая часть текста посвящена порядку расчета требуемых показателей, однако неоднократно отмечено, что перевозчик может предъявить к учету другие цифры — просто ему придется объяснить, откуда они появились. Проект, таким образом, направлен на то, чтобы помочь перевозчику и региону договориться между собой, а не на то, чтобы подменить собой взаимодействие между ними.

По крайней мере проект новой методики должен снять большинство претензий субъектов к тому, где тратятся их деньги. Он содержит прогрессивные положения о развитии лизинга, долгосрочного транспортного заказа, позволяет региону и перевозчику совместно формировать инвестиционную программу, дифференцировать тарифы, стимулирует регионы активнее использовать комплексные планы транспортного обслуживания населения и защищает пассажиров от чрезмерной оптимизации маршрутов. Вместе с тем никакое, даже самое понятное обоснование расходов не поможет, если регион вообще не желает платить. Новые методики готовят почву для делового взаимодействия всех сторон, вовлеченных в организацию пригородных перевозок, но этого может оказаться недостаточно для изменения отношения региональных властей к электричкам. ■