



Пути общие, а табачок врозь

СЛЕЗАЙ, НАРОД! ДАЛЬШЕ НЕ ПОВЕЗЕМ

В России – острый кризис всей системы организации пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. За последние два года отменено более 700 поездов. Это более 15 процентов от уровня начала 2012 года. В планах ОАО «РЖД» – очередной шаг: «приведение к началу 2015 года объемов транспортной работы в регионах в соответствии с оплаченным заказом». Практическим следствием его станет очередное массовое сокращение пригородных поездов. Для ряда регионов это будет означать полное прекращение данного вида пассажирских перевозок, имеющих важное экономическое и социальное значение, а в некоторых случаях являющихся и фактически безальтернативными.

Так, согласно данным ОАО «РЖД», в настоящее время доля железнодорожного транспорта в пригородном пассажирообороте составляет порядка 38%, а «23-39% пассажиров пригородного железнодорожного транспорта не имеют других транспортных альтернатив на используемых маршрутах». При этом только в четырех субъектах Российской Федерации (в городах Москва и Санкт-Петербург, а также Московской и Астраханской областях) пригородные перевозки являются для компании прибыльными и лишь 23 субъекта компенсируют от 80 до 100%, заявленных ОАО «РЖД», затрат.

По сути, вопрос стоит ребром: быть или не быть этому виду социального транспорта в качестве важного элемента транспортной системы на территории всей России, а не только в отдельных субъектах государства, способных удовлетворять резко возросшие в последнее время требования ОАО «РЖД»? Например, ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (дочка ОАО «РЖД») уведомила Минтранс Рязанской области, что в 2015 году её недополученные доходы в регионе составят 391,3 млн рублей. То есть, увеличатся по сравнению с 2014 годом сразу в... 13 (!) раз. В связи, как поясняется, «с изменением методов

формирования статистической отчетности о перевозке пассажиров, возможным увеличением размера льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении и повышением на 1,25 ставки арендной платы за предоставление подвижного состава пригородным пассажирским компаниям».

Откуда в региональных бюджетах возьмутся такие дополнительные средства? Но, не получив их, ОАО «РЖД» грозит прекратить пригородные перевозки полностью в 20 регионах, а в 13 регионах сократить их объем на 50%.

ЗРЕТЬ В КОРЕНЬ

Российская Федерация – государство социально ответственное. Данный аспект, как неустанно подчеркивают первые лица страны, является одной из доминант его внутренней политики. И допустить предлагаемый ОАО «РЖД» «шоковый» вариант развития событий государство и регионы, разумеется, не могут. Даже в нынешних условиях. Однако всегда, и тем более в нынешних условиях, желателен выбор наиболее оптимального пути решения проблемы.

ОАО «РЖД» – на 100% государственная организация. И она по инерции, привычным способом, пытается оказать давление на правительство РФ и регионов и достаточно успешно продвигает вариант дополнительного многомиллиардного субсидирования фактически монопольного подрядчика из бюджетной системы страны на протяжении весьма отдаленной перспективы. Убеждая, что это единственный способ разрешения кризисной ситуации.

Однако такой путь лишь консервирует ненормальную ситуацию, представляет собой лечение симптоматическое. То есть, имеет дело только с «вершинами», но не с «сердцевинной» проблемы. Борется со следствиями, но не затрагивает причин возникновения нынешнего кризиса.

Конечным фактором, первопричиной, возникшей кризисной ситуации, является чрезмерно высокая себестоимость, а также заявляемая ОАО «РЖД» цена перевозок. Объемы субсидий, требуемых пригородными пассажирскими компаниями (ППК) – дочками ОАО «РЖД» непомерно велики в сравнении с объемами перевозок.

Абсолютное большинство субъектов РФ просто не в состоянии их удовлетворить даже при всем своем желании.

Фундаментальной причиной кризиса является сохранение фактически монопольного положения ОАО «РЖД» на этом рынке транспортных услуг. Проведенная, согласно Приказа Министерства транспорта Российской Федерации № 311 от 31.12.2010 года, реорганизация железнодорожной монополии (прекращение перекрестного субсидирования, разделение по видам деятельности и выделение в ее рамках пригородных пассажирских компаний (ППК), положение дел никак не изменило.

Во-первых, все ППК остаются структурами ОАО «РЖД», разделены территориально и по совокупности этих причин не конкурируют между собой, да и, объективно говоря, для этого не созданы.

Во-вторых, ОАО «РЖД» остается фактически монопольным собственником абсолютно всей инфраструктуры (не только рельсовых путей, вокзалов и станций, но и депо, мастерских, ремонтных заводов...), а также подвижного состава и локомотивных бригад.

Непременным же следствием любой монополии является снижение стимулирования и отсутствие мотивации к оптимизации издержек; провоцирование стремления к регулярному повышению цен и тарифов, существенно превышающих, как правило, их реальную себестоимость; агрессивная политика для продавливания собственных интересов; отсутствие тяготения повышать собственную конкурентоспособность.

Совершенно очевидно проявление двух последних следствий моно-

польного положения ОАО «РЖД» в сфере пригородных перевозок. О значимости и степени влияния первого следствия на себестоимость перевозок, тарифы и величину, выбиваемых их бюджетов субсидий, население, общество, да и государство может только догадываться. Детальную раскладку своих расходов, необходимую для калькуляции экономики обоснованных тарифов, несмотря на все обращенные призывы, тщательно и упорно скрывает даже от ФАС. Органам государственной власти федерального и регионального уровня предоставляются лишь итоговые суммы доходов и непонятно на чем основанных, укрупненных, статей расходов. Поэтому мы можем лишь опосредованно оценить размеры реальных и накладных расходов, заложенных в себестоимость оказания услуг. Причём расходы эти высчитаны по внутренней методике и к конкретным регионам прямой привязки не имеют. К тому же сам образ явно не бедствующей материнской компании РЖД не добавляет регионам оптимизма в оценке этих расходов. Именно по этой причине многие, даже экономически состоятельные регионы Российской Федерации не желают признать тарифы ОАО «РЖД» экономически обоснованными и отказываются подписывать с местными ППК соглашения по урегулированию «задолженности за прошлые периоды» – на данный момент заключено лишь 10 соглашений с 6 регионами.

Подобная позиция, а точнее, практически повсеместное несогласие регионов с предложенной политикой вполне обосновано. Однако, необходимо не только бороться с послед-





ствиями прошлого, но и думать о будущем. Как регионам перестать быть перманентными донорами порочной системы предъявляемых непрозрачных огромных требований, и одновременно обеспечивать транспортную доступность населения, не ухудшая материальное положение людей, особенно в глубинке?

Объективно, что сохранение пригородного железнодорожного сообщения на нынешнем уровне (по разветвленности сети, количеству рейсов) и даже его развитие возможно только при условии, если себестоимость железнодорожных перевозок будет хотя бы сопоставима с автобусными. При-

чем, себестоимость как фактическая, так и фигурирующая в официальной отчетности. Также очевидно, что прямой путь к достижению данной цели – это создание реальной конкурентной среды, рынка пригородных перевозок, уменьшение следствий его монополизма. Транспортной стратегии Российской Федерации и принципам реформы железнодорожного транспорта это соответствует полностью.

ИНИЦИАТИВА СНИЗУ

Поэтому на активные действия федеральной власти в этом направлении надеяться можно и даже нужно. Однако не стоит забывать извест-

ную народную мудрость. Необходимо и самим «не плошать», проявлять столь приветствуемую на самом вершине государства «инициативу снизу». При этом необходимо учитывать отечественные реалии. Они таковы, что в настоящее время в сфере пригородных железнодорожных перевозок эффективность и финансовую стабильность перевозчика трудно обеспечить не только государственной компании-монополисту, но и чисто частной компании.

Сужу по собственному опыту. Межрегиональная пассажирская компания (МРПК) – единственная в России 100% частная компания, никак не аффилированная с ОАО «РЖД». С 2011 года мы работаем в качестве перевозчика в Саратовской области по 5 социально значимым маршрутам. Для этого арендуем у ОАО «РЖД» два электропоезда и три рельсовых автобуса. И все эти годы изыскивали и использовали любые ресурсы для сокращения издержек. Результаты есть. Улучшены эксплуатационные показатели работы арендованного подвижного состава, более эффективно используются провозные способности поездов; сокращены расходы на продажу билетов (она осуществляется проводниками непосредственно в вагонах) и содержание административного персонала; увеличены доходы за



счёт привлечения пассажиров с альтернативных видов транспорта. Однако все эти титанические усилия по своей значимости сродни «мышьиной возне». Ибо основная масса затрат компании (85%) приходится на одну статью – аренду у ОАО «РЖД» подвижного состава с экипажем. Ставка аренды носит коммерческий характер, устанавливается ОАО «РЖД» самостоятельно и индексируется выше уровня инфляции, что делает работу перевозчика все менее и менее эффективной. Однако никаких рычагов влияния на данную ставку нет ни у нас, ни даже у ФСТ. Позиция же ОАО «РЖД» по невыдаче подвижного состава перевозчикам за долги становится всё более жёсткой.

Таким образом, реальная конкуренция на рынке пригородных перевозок появится только одновременно с прекращением монополии ОАО «РЖД» на всю производственную цепочку их осуществления, с превращением перевозчика из бесправного арендатора в полноценного перевозчика. Включая не только маршрутную пригородных перевозок сеть, но и подвижной состав, локомотивные бригады, депо, ремонтные мастерские и заводы. Российские реалии таковы, что в одиночку частному бизнесу такую задачу потянуть весьма затруднительно. Тем не менее, задача решаемая. Деятельность бизнеса в данном направлении отвечает насущным интересам регионов. И региональная власть может стимулировать этот процесс в рамках механизма государственно-частного партнерства, столь рекомендуемого ныне Правительством РФ.

С целью сохранения и развития в стране пригородных железнодорожных перевозок ООО «МРПК» предлагает регионам рассмотреть вопрос о создании собственных, региональных, альтернативных пригородных компаний в виде акционерных обществ с контрольным пакетом акций в руках Администрации региона. Инновационная особенность данной концепции – приобретение собственного нового подвижного состава по лизинговой схеме и полностью самостоятельное обеспечение его эксплуатации (наличие собственного цеха локомотивных бригад, прямых договоров с ремонтными депо или собственных ремонтных мощностей, штата кассиров и проводников).

Какие выгоды от реализации подобных проектов для каждого кон-

кретного субъекта Российской Федерации?

Руководство региона получит не только право, но, наконец, и реальную возможность самостоятельно обеспечивать транспортную доступность населения, поддерживать и даже развивать маршрутную сеть пригородных железнодорожных перевозок, оптимизировать сеть и расписание, исходя из интересов региона, увеличивая при необходимости и возможности интенсивность движения поездов на наиболее востребованных направлениях и охватывая наименее доступные районы. И при этом не зависеть от капризов и ничем не обоснованных требований ОАО «РЖД». Не принимать участие в «котловом методе» оплат услуг ППК и корпоративных дорогостоящих проектов ОАО «РЖД». Не быть жертвой ежегодного повышения тарифов выше уровня инфляции и неплатежей в других регионах.

Собственная, полностью подконтрольная, прозрачно работающая компания поможет выявить, наконец, реальную себестоимость пригородных перевозок. Это даст аргумент для судебного оспаривания требований ОАО «РЖД» по урегулированию задолженности за прошлые периоды или убедит в необходимости удовлетворить (что, весьма сомнительно) эти требования.

Реализация проекта будет способствовать созданию новых рабочих мест, увеличению поступления налогов.

Субъект Российской Федерации получит право претендовать на часть субсидий, выделяемых из

федерального бюджета на поддержание пригородных железнодорожных перевозок и поступающих в настоящее время полностью в распоряжение ОАО «РЖД», а также участвовать в финансируемой бюджетом федеральной программе поддержки региональных инвестиций.

Как видим, участие в проекте для региона представляет многосторонний интерес или, говоря иначе, предполагает мультипликативный эффект.

МРПК, не являющаяся ни неизвестным «варягом с туманным прошлым» и неясными целями, ни новичком в непростой сфере организации пригородных железнодорожных перевозок, готова оказать максимальное содействие регионам в решении их транспортных проблем в русле осуществления данной концепции. Накопленный МРПК ценнейший опыт практической работы обслуживания выделенных маршрутов, организации качественного обслуживания пассажиров, взаимодействия с органами власти и владельцем инфраструктуры – весомые факторы в деле создания в России механизма честной, понятной, реальной конкуренции среди перевозчиков и развития системы пригородных железнодорожных перевозок в целом.

Только совместные усилия бизнеса и региональных властей способны решить острейшую проблему системы организации пригородных пассажирских перевозок в регионах не в привычном «пожарном режиме», но в корне, на долгую перспективу и с высокой эффективностью бюджетных вложений.

Сергей СМОЛЯНСКИЙ,
генеральный директор МРПК,
член рабочей группы при
Общественной палате РФ

ОТ РЕДАКЦИИ

Автор в статье затронул один из самых актуальных вопросов, который сегодня волнует как миллионы пассажиров, так и региональные власти. Уже который год он выносится на обсуждение, но решения не находит. Правительство России вынуждено ежегодно выделять огромные средства для поддержки пригородных перевозок. Несмотря на свой скудный бюджет, регионы также стремятся поддержать население, для которого этот вид транспорта порой является единственным связующим звеном. Сергей Смолянский предлагает свое видение и путь решения проблемы! Несомненно, что найдутся различные точки зрения на позицию автора. Мы готовы разместить на страницах журнала и ваше мнение, дорогие читатели. И через «Дороги и транспорт» донести вашу позицию до соответствующих ведомств.