

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Сакова А.С.

**научный руководитель канд. экон. наук, доцент М.О. Северова,
Сибирский государственный университет путей сообщения**

Уже более 10 лет в результате реформы пригородные железнодорожные перевозки относятся к ведению субъектов Российской Федерации. Последние определяют потребность населения своей территории в железнодорожных перевозках и устанавливает стоимость билетов. Пригородные пассажирские компании (ППК) рассчитывают экономически обоснованный уровень тарифа и предъявляют региональным властям расчеты ожидаемого финансового результата при существующих тарифах. Однако, власти устанавливают уровень тарифа ниже себестоимости перевозки, делая транспортную услугу доступной большинству населения. Вопрос компенсации субъектами Федерации выпадающих доходов ОАО «РЖД» обсуждался неоднократно, однако острота проблемы в пригородном комплексе не снижается, а наоборот, нарастает. Нынешняя система субсидирования, когда пригородные компании платят ОАО «РЖД» за услуги инфраструктуры и аренды подвижного состава с экипажем, а региональные власти компенсируют ППК так называемые «выпадающие доходы», неэффективна. Финансирование из государственного бюджета не покрывает фактических расходов акционерных обществ, а субъекты РФ – убытки пригородных компаний в полном объеме.

В 2011 году регионы обязали частично возмещать затраты компаний, однако, это происходило за счет дотаций из федерального бюджета бюджетам регионального уровня при постоянном дефиците бюджетов местных уровней. Так как законодательством не предусматривается ответственность субъектов Федерации за полное и своевременное перечисление в денежной форме компенсаций за пригородные перевозки, выплаты регионов ППК составляли не более половины от необходимых сумм, следствием чего стали многочисленные иски о взыскании.

В 2013 году потребность пригородных перевозчиков в субсидиях на компенсацию выпадающих доходов составила 16,2 миллиардов рублей, а субъектами РФ предоставлены субсидии на сумму в размере 7,7 млрд. руб. Всего лишь девять регионов полностью выполнили свои обязательства перед перевозчиками. Поэтому с учетом предоставленных компенсаций только восьми пригородным компаниям удалось выйти на прибыль. В их числе Московско-Тверская, Самарская, Центральная, Алтай-пригород, Экспресс-пригород. На сегодняшний день только 22 региона заключили долгосрочный контракт на полную компенсацию убытков ППК, а 25 регионов не подписали контракты. 17 марта 2014 г. Правительство РФ одобрило разработанную Минэкономки концепцию по развитию пригородного железнодорожного сообщения, в рамках которой регионы могут полностью отказаться от электричек. Документ предлагает сохранить за федеральным бюджетом субсидирование железнодорожной инфраструктуры, а за регионами – долгосрочный заказ на перевозку пассажиров и компенсацию убытков пригородных пассажирских компаний (ППК), «дочек» РЖД и регионов, в чьем ведении находятся электрички. Но при этом в концепции впервые закрепляется за регионами право абсолютного отказа от пригородного железнодорожного сообщения, если оно убыточно. Минэкономки предложило всем регионам, кроме Москвы и Санкт-Петербурга, пересмотреть объемы заказов и инвестировать в наиболее эффективные виды сообщения, например, автобусы. Если

регион захочет отказаться от пригородных поездов, единственное, что от него потребуется - это уведомить и согласовать этот шаг с Минтрансом.

В некоторых регионах оптимизация пригородного сообщения видится неизбежным процессом: субъекты наверняка воспользуются полученным правом и откажутся от электричек, поскольку имеют ряд автобусных маршрутов, дублирующих пригородные поезда. К тому же губернаторы некоторых регионов уже сообщали, что не нуждаются в пригородном сообщении. Так, например, ОАО «Волго-Вятская ППК» с 1 февраля 2014 г. заменила часть пригородных поездов на маршруте Ковров-Муром регулярным автобусным сообщением. Забайкалье, как и Вологодская, Владимирская, Ярославская, Белгородская, Брянская, Воронежская, Тамбовская, Тверская области, а также Бурятия являются наименее платежеспособными регионами. В этих и других 10 регионах в январе ОАО «РЖД» отменило более 140 маршрутов пригородных поездов, в марте – 139 электричек, а к маю в плане еще около 20. На этот раз в список могут попасть Ростовская область, Чечня и Ставрополье.

В Новосибирской области есть направления, которые чрезвычайно важны для жителей пригорода, а также соседних населенных пунктов. Активно пользуются электропоездами жители Искитима, Линево, Бердска. В летний период массу неудобств начнут испытывать дачники. Кроме того, остро напоминает о себе проблема пробок. Здесь получается некий парадокс: с одной стороны, отчаянно пытаемся решить проблему пробок, с другой – берем и отменяем пригородные электрички. По нашему мнению, отказ от электричек - мера очень необдуманная и неоднозначная. Отсутствие пригородного железнодорожного сообщения грозит катастрофическими последствиями, вплоть до социального взрыва. Неизбежны многочисленные сокращения рабочих мест и увольнения, поскольку большинство пользующихся – люди малых сел и городов - совершают поездки в город на работу и учебу. С карты страны могут исчезнуть сотни поселений. Вместе с этим альтернативная замена - автобусное сообщение – потребует еще больших расходов на содержание автомобильных дорог, расширение сети пригородных магистралей и развязок. Необходима обоснованная государственная поддержка данного сегмента транспортного рынка, которая позволила бы грамотно реализовать транспортную политику развития регионов и потребовала бы от операторов оптимизации затрат, повышения качества и ценовой привлекательности поездок. Тем более что в большинстве стран практика поддержки пассажирских компаний государством зарекомендовала себя успешно действующим механизмом.

Для компаний операторов важнейшей задачей повышения эффективности функционирования пригородного пассажирского комплекса является рациональное управление транспортными расходами. Происходящие изменения в документальных и методических базах в результате реформирования железнодорожного транспорта влекут за собой необходимость в уточнении и совершенствовании экономического регулирования механизмов взаимоотношений, в частности, между ОАО «РЖД» и пригородными пассажирскими компаниями.

Только согласованные действия всех участников перевозочного процесса позволят обеспечить поступательное развитие пригородного транспортного комплекса.