

ЭЛЕКТРИЧКИ ПОД УГРОЗОЙ ОТМЕНЫ

Генеральный директор открытого акционерного общества «Пригородная пассажирская компания «Черноземье» Виктор Шубин об ответственности регионов за пассажирские железнодорожные перевозки



Виктор Геннадьевич в последнее время в прессе часто появляются публикации о сложной финансовой ситуации пригородных пассажирских компаний, а как обстоят дела в ОАО «ППК «Черноземье», осуществляющей пригородные перевозки в регионах центрального Черноземья?

- Сегодня в пригородной компании сложилась критическая ситуация, которая может привести к существенной отмене пригородных поездов. Начну по порядку. В рамках структурной реформы железнодорожного транспорта, утвержденной правительством Российской Федерации, с 1 января 2011 года из состава хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» была исключена деятельность в качестве перевозчика в пригородном железнодорожном сообщении. В этой связи, как и предписывалось в планах структурной реформы, на территории центрального Черноземья было создано – ОАО «ППК «Черноземье». Всеми вопросами, связанными непосредственно с осуществлением пригородных перевозок занимаются ППК на основании договора с администрациями областей, а региональные власти, выступая в роли заказчиков этих перевозок, не только утверждают тарифы на перевозки, но и должны возмещать железнодорожникам из бюджетов разницу между тарифом, установленным для пассажиров и экономически обоснованной стоимостью проезда. Причём это – не просто право субъекта Федерации, а его обязанность в соответствии с действующим законодательством.

- Это давний и больной вопрос. Удалось ли решить с администрациями областей о возмещении этой разницы?

- Между ППК «Черноземье» и всеми субъектами Федерации, входящими в зону нашего обслуживания, заключены договоры, в которых прописаны все вопросы, связанные с организацией пригородных перевозок и ответственностью сторон – как по предоставлению услуг, так и по их оплате. По договору регион рассчитывает потребность населения своей территории в железнодорожных перевозках, заказывает необходимый объём транспортных услуг у ППК и устанавливает доступную для большинства пассажиров стоимость билетов. Мы же, в свою очередь, рассчитываем экономически обоснованный уровень тарифа и предъявляем региональным властям расчёты ожидаемого финансового результата.

- Какова же ситуация в ППК «Черноземье»: насколько регионы покрывают ваши так называемые выпадающие доходы?

- Ситуация, признаться, достаточно сложная. Ожидаемые расходы 2012 года составляют порядка 2 миллиардов 400 миллионов рублей; доходы, которые компания планирует получить (с учётом всех мероприятий и акций по пресечению безбилетного проезда) – немногим более 820 миллионов рублей. Из оставшейся разницы, а это - порядка полутора миллиардов рублей — на сегодняшний день в бюджетах областей предусмотрено чуть более 133 миллионов рублей. Суммы у всех разные: от одиннадцати миллионов рублей в Белгородской до 35-ти в Тамбовской областях.

- Но ведь это – капля в море... Если регионы не найдут возможность рассчитаться, каким будет выход из ситуации?

- В таком случае существует два варианта развития событий. Первый: снижение транспортной работы с отменой из обращения значительной части пригородных поездов. Поясню: сейчас мы берём в аренду подвижной состав у подразделений ОАО «РЖД», а именно у моторвагонных депо. На сегодняшний день наш долг перед этими подразделениями более миллиарда рублей. Если мы и дальше не будем оплачивать работу депо, им будет нечем финансировать зарплату локомотивным бригадам и ремонтному персоналу, приобретение запчастей и материалов, нам они физически не смогут оказывать услуги, а это может привести к транспортному коллапсу.

Второй непопулярный, но возможный вариант: обращение ОАО «ППК «Черноземье» в суд и взыскание с субъектов Федерации необходимых средств в судебном порядке. Тем более что нормативно - правовая база имеется, ведь мы выполняем заказ в соответствии с действующим законодательством и в соответствии с заключёнными с субъектами РФ договорами.

Хочу подчеркнуть, что мы не стремимся к такому развитию событий. Мы хотим найти совместное решение в диалоге.

Мы понимаем социальную значимость пригородных перевозок ведь порядка 30 процентов в пассажирообороте регионов занимает пригородный железнодорожный транспорт, но при этом суммы, которые выделяются в областных бюджетах на полигоне деятельности компании по разделам «Транспорт и дорожное хозяйство», составляют не более 0,5 процента.

- Удалось ли окончательно договориться с регионами о возмещении убытков?

- Все расчетные данные и обосновывающие материалы ОАО «ППК «Черноземье» по себестоимости перевозок, планируемых доходах и объемах средств, которые необходимо выделить из областных бюджетов представлены в администрации всех обслуживаемых областей, однако до настоящего времени решений по выделению средств в полном объеме не принято. Предваряя ваш следующий вопрос, поясню: просто взять и сократить объёмы перевозок (а тем более накануне летнего периода) – это не выход, и даже не экономия бюджетных средств. Следует учитывать ещё ряд факторов: скажем, воздействие на экологию, провозная способность (к примеру, «ППК «Черноземье» ежедневно перевозит более 50 тысяч человек, для такого количества пассажиров необходимо более 400 автобусов!).

Поэтому надо не сокращать объёмы перевозок, а, напротив, рассмотреть возможность развития пригородного железнодорожного транспорта. Ведь с увеличением объёма перевозок будет снижаться и их себестоимость. А это выгодно и регионам, и ППК, и, разумеется, пассажирам.

Не надо также забывать поручение Владимира Владимировича Путина об обеспечении мобильности населения в стране. Социальная значимость пригородных перевозок огромна. А потому регионам не достаточно исходить из финансовых возможностей, надо учитывать ещё и социальные аспекты.

- Из всего сказанного напрашивается вывод: похоже, нас ждёт очередное повышение цен на проезд в электричках...

- Если просто повесить тариф (снизив таким образом нагрузку на бюджет), получится обратный эффект: либо люди будут ездить «зайцами, с чем мы сейчас активно боремся; либо стоимость проезда окажется для них непосильной, и они откажутся от электропоездов. Последнее, если задуматься, ведёт опять же к бюджетным издержкам: скажем, человек ездил на

электричке на работу, теперь ему это просто не по карману, он теряет работу, идёт на биржу труда – налоговых отчислений от работодателя нет, выплачивать компенсацию безработному нужно... Вот вам и нагрузка на бюджет.

- Виктор Геннадьевич, откуда вообще берутся эти выпадающие доходы? Если, скажем, мы все будем по-честному платить за проезд, станут ли пригородные перевозки доходными?

- Железнодорожный транспорт во всём мире является относительно дорогим средством передвижения из-за включения в цену перевозки инфраструктурной составляющей (стоимости содержания путевого хозяйства, зданий и сооружений). Не случайно в европейской практике существует механизм государственной компенсации этих затрат для железнодорожных компаний. В России же он всё ещё никак не может заработать в полном объёме. Только 15 регионов страны полностью покрывают расходы ППК. Если в предыдущие годы ОАО «РЖД» имело возможность осуществлять перекрёстное субсидирование пригородных перевозок за счёт доходных грузовых, то с передачей парка частным операторам, такой возможности больше нет. Такого решения Правительства России, обязательное для исполнения всеми: и железнодорожниками, и федеральными властями, и руководством регионов. Приведу пример: себестоимость проезда одной зоны составляет 35 рублей (усреднённая по компании цифра), а стоимость проезда для пассажиров равняется 11-ти. По сути, пассажиры платят в три с лишним раза дешевле. Но, повторюсь, электропоезда – социально значимый вид транспорта.

- А каким образом боретесь с «зайцами»? Удаётся ли достучаться до совести безбилетников?

- На сегодня ППК «Черноземье» — единственная компания на сети, которая с прошлого года начала практиковать привлечение безбилетников к административной ответственности через мировые суды. В прошлом году в Воронежской области принято четыре решения мировых судов, за первый квартал 2012-го — уже 23. Работу проводим совместно с транспортной прокуратурой и полицией, частным охранным предприятием. Есть, правда, одно больше «но»: штраф за безбилетный проезд незначительный – всего 100 рублей. Это, наверное, одна из причин, по которой нет достаточной реакции со стороны населения. Кстати, на совещании, под председательством заместителя полномочного представителя Президента РФ в Центральном федеральном округе Ольги Кузьминичны Атюковой, которое проходило 17 апреля в Москве, было озвучено, что со стороны Минфина внесён проект изменений в КоАП об ужесточении мер воздействия за безбилетный проезд. Должно быть гораздо выгодней приобретать билет, чем платить штраф за проезд «зайцем».

- Приходилось ли уже отменять электрички из-за их убыточности?

- Электропоезда мы отменяем только временно – в связи с ремонтными путевыми работами. Но, должен признать, держимся на грани возможного. Сегодня доходами мы закрываем не более 35 процентов от наших расходов. То есть 65 процентов ничем не покрываются, и заработать их за счёт оказания дополнительных видов услуг нереально. Не будет преувеличением, если я скажу, что без поддержки регионов пригородная пассажирская компания не выживет.