

Изменить парадигму

В настоящее время железнодорожные пригородные перевозки осуществляются пригородными пассажирскими компаниями (ППК). Они являются дочерними зависимыми обществами ОАО «РЖД» и созданы с участием субъектов РФ. Большинство из них в настоящий момент убыточны. Решением проблемы может быть создание **Федеральной пригородной пассажирской компании.**

РЕФОРМА ЕСТЬ, А КАЧЕСТВА НЕТ

Ежегодно в пригородном сообщении перевозится более миллиарда пассажиров. Осуществляя их транспортировку по тарифам ниже себестоимости, холдинг несет колоссальную финансовую нагрузку. Принимаемые ОАО «РЖД» меры по повышению эффективности пригорода позволяют добиться желаемых результатов лишь частично. При этом в обществе нарастает неудовлетворенность уровнем его работы. Часть пассажиров в итоге уходит на автомобильный транспорт.

Основная причина подобного состояния дел, на наш взгляд, заключается в парадигме организации перевозок. На начальной стадии реформирования пригородного пассажирского комплекса главный вектор был направлен на создание ППК. На первый взгляд, решение правильное и перспективное. Примером этому может служить компания «Аэроэкспресс», которая предлагает удобный и комфортный сервис по доставке пассажиров в аэропорты столицы.

В то же время нужно признать, что нельзя сравнивать экономику Московского региона с экономикой любой другой территории. Если для него пригородные пассажирские перевозки потенциально являются прибыльными и имеют инвестиционную привлекательность, то для регионов с низкими экономическими показателями они убыточны. Успех развития пригородного комплекса Москвы и Московской области в существующих экономических реалиях тиражировать на всю Россию нельзя. Потребности общества опережают возможности компании. Пассажирам неинтересен разговор ОАО «РЖД» с субъектами РФ на тему «Кто заказывает – тот и платит». Им нужен результат. Качество услуг пригорода в настоящее время является предметом дискуссий в СМИ и интернете.

Несмотря на то, что в 2011 году договоры на транспортное обслуживание населения заключили все 73 региона, которые имеют пригородное сообщение, отсутствие 100%-ной компенсации выпадающих доходов ППК ставит под сомнение запланированный программой структурной реформы железнодорожного транспорта их выход на безубыточность в 2013-м.

Потребность в субсидиях на 2012 год по РФ составляет около 16 млрд руб. Бюджетами регионов предусмотрено финансирование ППК на сумму около 6,6 млрд руб. (или 40% от общей потребности). Таким образом, объем выпадающих доходов, не обеспеченный региональными субсидиями, составляет около 10 млрд. И если в 2012 году на субсидирование из федерального бюджета было запланировано 25 млрд руб., то на плановый период 2013–2014 гг. государственной финансовой поддержки не предусмотрено вообще.

Все это дестабилизирует финансовое положение ППК, а значит, может привести к изменениям в пригородном железнодорожном сообщении в отдельных регионах и к нестабильности в данном секторе по стране в целом.

НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО В 2011 ГОДУ ДОГОВОРЫ НА ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ЗАКЛЮЧИЛИ ВСЕ 73 РЕГИОНА, КОТОРЫЕ ИМЕЮТ ПРИГОРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ, ОТСУТСТВИЕ 100%-НОЙ КОМПЕНСАЦИИ ВЫПАДАЮЩИХ ДОХОДОВ ППК СТАВИТ ПОД СОМНЕНИЕ ИХ ВЫХОД НА БЕЗУБЫТОЧНОСТЬ В 2013-М, КАК ЭТО ЗАПЛАНИРОВАНО ПРОГРАММОЙ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Таким образом, создание ППК желаемых целей не достигло. Крайним в этой ситуации по-прежнему остается ОАО «РЖД», которое вынуждено нести основные расходы по содержанию пригородных компаний, в том числе освобождая их от тарифов за пользование инфраструктурой.

По нашему мнению, необходимо изменить парадигму организации перевозок. Реформу пригородного комплекса в дальнейшем следует вести на основе организационной модели, которая была избрана при реформировании дальнего следования.

**НУЖЕН НОВЫЙ МЕХАНИЗМ
МЕЖБЮДЖЕТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

Мы считаем необходимым создать Федеральную пригородную пассажирскую компанию (ФППК) и внести в действующее законодательство нормы, предусматривающие установление тарифов на пригородные железнодорожные перевозки Федеральной службой по тарифам с последующей компенсацией выпадающих доходов Министерством финансов.

ФППК может заменить либо все ППК, либо их часть. Сегодня в отдельных регионах, в первую очередь в Сибири, региональные пригородные компании вышли на безубыточный уровень. Но это исключение, а не правило. Причина заключается в порядке формирования бюджетов регионов. Субъекты РФ в основном убыточны, поэтому они могут компенсировать выпадающие доходы от регулирования тарифов только в пределах дотаций из федерального бюджета. Мы предлагаем коренным образом изменить порядок финансирования пригородных перевозок. Зачем деньги из федерального бюджета направлять в регион, чтобы он потом перенаправлял их в ППК? При создании единой Федеральной пригородной компании тариф будет утверждать федеральный же орган,

и именно он из бюджета направит деньги в ФППК. ОАО «РЖД» в ФППК передаст пригородную инфраструктуру и подвижной состав, эта работа уже идет: создаются две дирекции – одна по пригородным устройствам, другая по подвижному составу.

Речь идет о существенных изменениях в межбюджетных отношениях. Регионы, как мы видим из практики, не могут выполнять возложенную на них функцию по организации и финансированию пригородных перевозок, у них нет таких финансовых возможностей. 14 лет об этом идет разговор на всех уровнях, а вопрос с места так и не сдвинулся. Значит, причина не в субъектах РФ и ППК, а в самом механизме взаимоотношений, который, соответственно, надо менять, переводя пригород с регионального уровня на федеральный. Мы убеждены в том, что такая модель организации пригородных железнодорожных перевозок даст желаемый всеми заинтересованными сторонами положительный результат.

**СЕРГЕЙ ШУТЮК
ВЯЧЕСЛАВ ФЕДОРОВ** 