

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗУБЫТОЧНОСТИ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ

В настоящее время в пригородном сообщении имеется целый комплекс нерешенных задач: повышение доходности перевозок путем предоставления услуг на качественно новом уровне, передача подвижного состава пригородным компаниям, оптимизация расходов пригородных пассажирских компаний, пресечение безбилетного проезда, развитие сопутствующих видов деятельности, совершенствование тарифной политики. Но окончательный вывод пригородных перевозок на безубыточный уровень возможен только при условии субсидирования со стороны федеральных и региональных органов власти.

Высокое социально-экономическое значение пригородных пассажирских перевозок в жизни общества определяет их особое место и в работе и железнодорожного транспорта России и в экономике регионов. Ежегодно в пригородном сообщении перевозится более миллиарда пассажиров. Спрос на перевозки формируется благодаря доступности данного вида транспорта, его ориентированности на малоимущие слои населения, значительную долю которых составляют пенсионеры, студенты, другие категория граждан, имеющие льготы федерального и регионального уровней. Учитывая социальную направленность пригородных перевозок, определение субъектами РФ стоимости проезда в электропоездах осуществляется на уровне гораздо ниже фактической себестоимости, что приводит к убыточности пригородных пассажирских перевозок [1].

Особенностью работы пригородного комплекса является отнесение вопросов, связанных с содержанием инфраструктуры, необходимой для обеспечения пригородных перевозок, к ведению федерального уровня, а вопросов организации транспортного обслуживания населения пригородным железнодорожным транспортом — к региональному уровню. К сфере ответственности федеральных органов власти относятся разработка стратегических планов развития транспорта в стране, в т. ч. пригородного, формирование нормативно-правовых основ функционирования пригородного пассажирского комплекса. В соответствии со ст. 26.3 Федерального закона от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов власти субъектов Российской Федерации» вопросы организации транспортного обслуживания населения пригородным железнодорожным транспортом относятся к полномочиям органов государственной власти субъектов РФ, осуществляемым данным органом самостоятельно за счет средств бюджетов субъектов РФ.

В соответствии с Федеральным законом от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» тарифы на пригородные железнодорожные перевозки устанавливаются на уровне себестоимости и уровне рентабельности, обеспечивающих безубыточность этих перевозок. Потери организаций железнодорожного транспорта, возникающие в результате установления льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте общего пользования на основании федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов субъектов РФ, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней (ст. 8).

Процесс регулирования финансовых взаимоотношений между региональными пригородными компаниями и территориальными структурами ОАО «РЖД», между приго-

родными компаниями и местными органами исполнительной власти довольно сложен. В связи с этим необходимо решать вопросы, связанные с формированием доказательной базы в сложной цепочке взаимосвязей всех участников пригородного комплекса.

Учитывая социальную направленность пригородных перевозок, определение субъектами РФ стоимости проезда в электропоездах осуществляется на уровне гораздо ниже фактической себестоимости, что приводит к убыточности пригородных пассажирских перевозок. Именно местные власти определяют потребность в пригородных перевозках на своей территории, устанавливают стоимость проезда для населения, формулируют заказ железнодорожникам и должны выделять дотации на обеспечение безубыточности железнодорожного бизнеса. ОАО «РЖД» предоставляет региональным пригородным компаниям инфраструктуру, дает в аренду подвижной состав, ремонтирует его, обеспечивает локомотивными бригадами.

В ходе реформы железнодорожного транспорта на всей сети дорог создано более двух десятков операторских компаний, которые сегодня обслуживают пассажиров в 73 субъектах Российской Федерации. Пригородные пассажирские компании (ППК) являются самостоятельными бизнес-единицами со своим бюджетом, доходами, расходами. По итогам 2011 г. безубыточность пригородных перевозок достигнута в 25 субъектах РФ (в 2010 г. их было только 5). В 2012 г. Российские железные дороги пришли к соглашению по компенсации убытков в полном объеме уже с 58 субъектами.

Учитывая социальную значимость пригородных пассажирских перевозок и результаты структурной реформы железнодорожного транспорта, Правительством РФ принимаются решения по субсидированию пригородных пассажирских перевозок. В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 04.08.2010 № 1322-р предусматривалось предоставление дотаций из федерального бюджета бюджетам регионального уровня для компенсации потерь в доходах перевозчиков, возникающих при установлении цен (тарифов) на перевозки пассажиров в пригородном сообщении ниже экономически обоснованного уровня. Однако механизм распределения средств федерального бюджета между субъектами РФ не был разработан. В связи с этим на совещании у заместителя Председателя Правительства РФ А.Д. Жукова (протокол от 28.04.2011 № АЖ-П9-32пр) принято решение об установлении в 2011 и 2012 гг. льготных (понижающих) тарифов на услуги по использованию инфраструктуры в пригородном сообщении с выделением субсидий ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении. Для сдерживания роста тарифов на пригородные пассажирские перевозки в 2011 г. принято решение об установлении льготного исключительного тарифа на услуги инфраструктуры, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям, в размере 1 % к базовому уровню с компенсацией выпадающих доходов ОАО «РЖД» в размере 25 млрд р. из федерального бюджета. Таким образом, произойдет выравнивание условий работы перевозчиков железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и автобусным транспортом [2].

Для экономического регулирования взаимоотношений ОАО «РЖД» и пригородных пассажирских компаний по расчетам за предоставленные услуги (исключая инфраструктуру) на сети имеется методика, утвержденная распоряжением Старшего вице-президента ОАО «РЖД» В.В. Михайлова от 20.10.2010 г. № 2174 р., предусматривающая порядок расчета стоимости услуг ОАО «РЖД» для ППК по:

- техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава;
- проведению капитального ремонта подвижного состава;
- управлению и эксплуатации подвижным составом;

— аренде подвижного состава.

В основу методики положен принцип, по которому стоимость услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям, является равнозначной для всех пригородных пассажирских компаний. Стоимость услуг за техническое обслуживание, капитальный и текущий ремонт подвижного состава определяется на основании себестоимости оказываемых услуг с учетом уровня рентабельности. Себестоимость услуг рассчитывается на основании затрат компании за предыдущий отчетный период по статьям затрат

Ставки платы за услуги технического обслуживания и услуги текущего и капитального ремонта рассчитываются отдельно. При этом себестоимость определяется как бы очень просто: размер затрат, отраженных по статьям за предыдущий отчетный период делится на объем вагоно-километровой работы ОАО «РЖД» и пригородных компаний за аналогичный период. Однако, возникает немало проблем при определении числителя этой формулы. Это и корректность расходов прошлого периода, и необходимость индексации в связи с инфляцией, обновлением подвижного состава, нормативно-правовой базы и др. Для обеспечения транспарентности формирование стоимости измерителей необходима автоматизация процесса сбора и обработки информации с возможностью расшифровки всех статей затрат и их документальным подтверждением при расчетах с пригородными пассажирскими компаниями.

Пригородные пассажирские перевозки имеют высокую социальную значимость и доля большинства ППК принадлежит субъектам, поэтому возникают тесные взаимоотношения с регионами и политикой проводимой в них. Для обеспечения безубыточности работы ППК необходимо построить модель взаимодействия «Регион – ППК», которая могла бы решить экономические и социальные вопросы одновременно.

Библиографический список

1. *Поликарпов Я.А.* Текущее состояние пригородного пассажирского комплекса в Российской Федерации. «Экономика железных дорог», 2011. № 10.
2. *Якунин В.И.* Российские железные дороги и точки экономического роста – единый контур новой экономики страны. «Инициативы XXI века», 2011. № 4–5.