

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

Числова Наталья Сергеевна

студентка

Мясникова Людмила Анатольевна

д-р экон. наук, профессор

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный

экономический университет»

г. Санкт-Петербург

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Аннотация: в статье раскрываются основные проблемы пригородного железнодорожного сообщения в России. Рассмотрена хронология развития данной области, выявлены основные противоречия реформ и предложены меры по их разрешению. В качестве наглядного материала представлены диаграммы, отражающие сложившуюся ситуацию в сфере пригородных перевозок.

Ключевые слова: экономика России, транспорт, железнодорожные перевозки, пассажирские перевозки, пригородное сообщение, РЖД.

За последние несколько месяцев было замечено резкое повышение интереса СМИ к проблемам пригородных железнодорожных перевозок. Это связано с массовой отменой электричек в ряде регионов страны, в том числе и там, где железнодорожное сообщение является основным средством передвижения населения. Пригородные пассажирские железнодорожные перевозки являются социально значимым видом деятельности, так как доля железных дорог в пригородных перевозках составляет более 50%, а в отдельных регионах превышает 80%. Более того они зачастую безальтернативны, так как существуют там, где неразвита сеть автомобильных дорог, или позволяют избежать многочасовых автомобильных пробок там, где дорожная сеть существует. Средний объём пе-

ревозок за последние 10 лет составил 1 млрд человек в год, но в динамике этот показатель сокращается. Рассмотрим основные проблемы упадка в сфере пригородного железнодорожного сообщения.

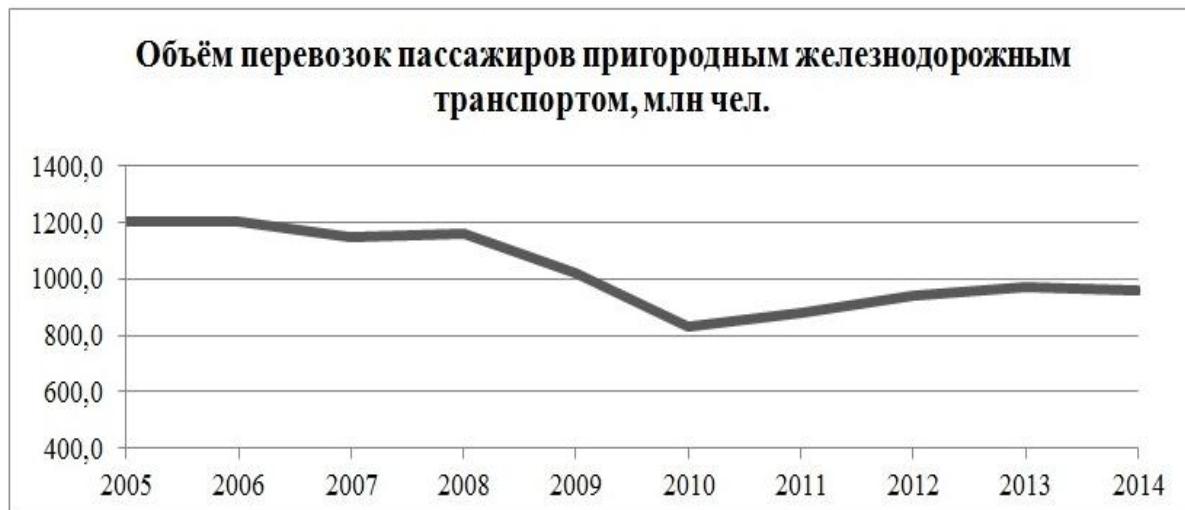


Рис. 1. Объём перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом

В начале 2000-х годов пригородные перевозки пассажиров осуществляло ОАО «РЖД», в чьём ведении были все виды железнодорожных работ в рамках пассажирских и грузовых перевозок, а субсидирование пригородного сообщения осуществлялось за счёт более выгодного грузового. Здесь стоит отметить, что пригородные пассажирские перевозки прибыльны только там, где существует устойчивый высокий пассажиропоток, но таких регионов в России всего 6.

Пытаясь избежать перекрестного финансирования столько убыточной деятельности, которая в конечном итоге перекладывалась на грузоотправителей, была проведена реформа организации пригородных перевозок. Основная цель реформы состояла в том, чтобы переложить финансирование убытков от перевозки пассажиров на региональные бюджеты. К 2011 году было образовано 26 пригородных пассажирских компаний (ППК), каждая из которых обслуживала сразу несколько регионов. Уставный капитал компаний делился между ОАО «РЖД» и субъектами РФ, причём некоторые субъекты вообще не вошли в но-

вую систему, а 5 компаний оказались в 100% владении ОАО «РЖД» (минус 1 акция).

Что мы имеем в результате данной реформы? Инфраструктуру и подвижной состав пригородным компаниям предоставляет ОАО «РЖД», а на самих компаниях лежит только административная функция по организации перевозок. Субъекты РФ заключают договор с ППК на организацию перевозок пассажиров: стороны утверждают определённую сумму, исходя и того, сколько электричек, как часто и по какому тарифу будет курсировать в данном субъекте. Всё, что не покрывается оплатой услуг перевозок пассажирами, должно финансироваться региональным бюджетом. Причём некоторые регионы, стремясь сэкономить бюджетные средства, избегают заключения таких договоров.

На практике в 6 регионах установлены такие тарифы, которые полностью покрывают расходы ППК (Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Республика Адыгея, Астраханская область, Рязанская область); в 15 регионах недостающие доходы компаний полностью покрывает бюджет, а в 52 субъектах ППК не получают достаточного финансирования. В частности, 6 регионов оплачивают менее 10% от необходимой суммы, а 2 региона вообще не заложили в бюджет расходы на железнодорожные перевозки пассажиров (Ленинградская область, Вологодская область). Общая ситуация по финансированию из бюджета пригородных пассажирских перевозок выглядит следующим образом:

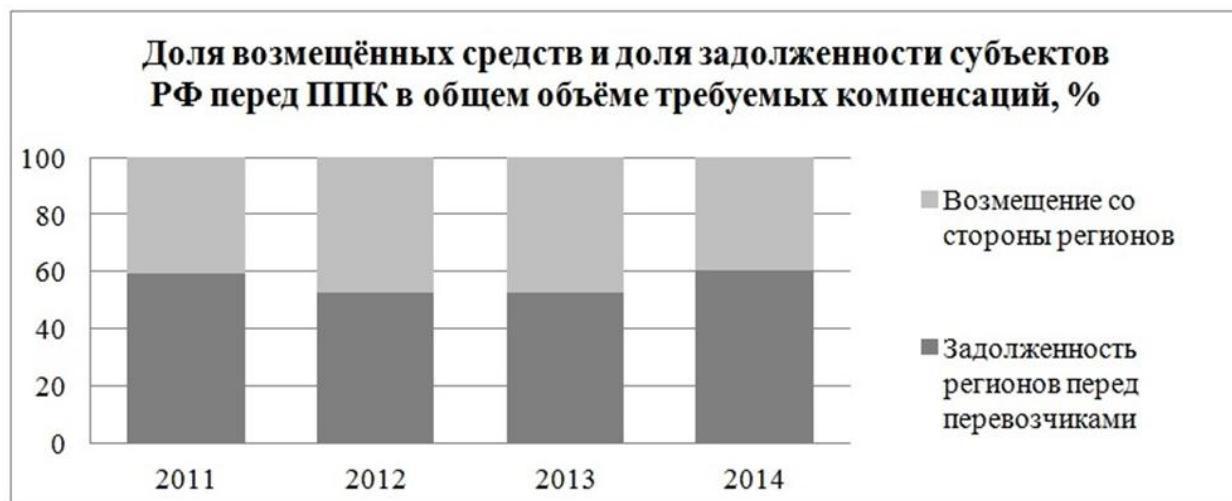


Рис. 2. Доля возмещённых средств и доля задолженности субъектов РФ перед ППК в общем объёме требуемых компенсаций

Кроме того, что на региональные бюджеты было переложено возмещения потерь от установления тарифов на перевозки ниже окупаемого уровня, ещё одна существенная статья расходов ППК покрывалась напрямую за счёт средств федерального бюджета. 99% оплаты за предоставление и обслуживание инфраструктуры, принадлежащей ОАО «РЖД», оплачивается бюджетными средствами. Однако выделяемых федеральным бюджетом 25 млрд рублей недостаточно, так как объём предоставляемых услуг ежегодно оказывается выше заложенных по данной статье бюджетных средств.

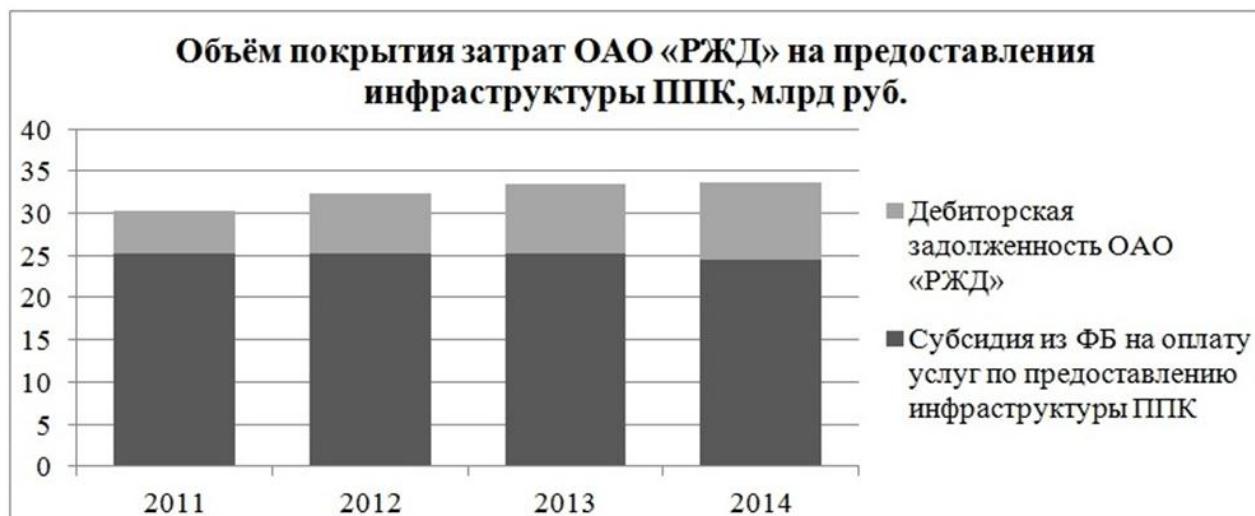


Рис. 3. Объём покрытия затрат ОАО «РЖД» на предоставления инфраструктуры ППК

В начале января текущего года премьер-министр РФ подписал постановление Правительства, в соответствии с которыми льготная ставка по оплате инфраструктуры для ППК изменилась с 1% до 25%, а если быть точнее, то была произведена попытка переложить эти затраты на региональные бюджеты, однако у регионов дополнительных средств нет. В связи с этим в конце февраля новым постановлением Правительства была возвращена льготная ставка в 1%. Следующее февральское постановление Правительства закрепило за регионами

право регулировать тарифы пригородных перевозок, а именно устанавливать экономически обоснованные тарифы, включая в них не только затраты, но и инвестиционную составляющую. К чему реально это может привести и привело? К существенному росту тарифов на перевозки во всех регионах, где они не покрывают затраты ППК, а как указывалось выше, прибыльными являются только 6 регионов.

Ещё одной финансовой проблемой для ППК является НДС. Особенность этого налога в деятельности ППК состоит в том, что перевозка, непосредственно оплачиваемая пассажирами, НДС в себя не включает, но сама компания выплачивать его обязана. В марте Правительство приняло решение обнулить НДС для ППК, чтобы облегчить финансовые трудности компаний, но эта мера больше напоминает симптоматическое лечение, тогда как проблема с пригородными пассажирскими перевозками требует радикального вмешательства.

Основная проблема пригородных перевозок состоит в том, что на данный момент ППК – это лишняя управленческая надстройка. ППК не в состоянии повлиять на структуру своих расходов, так как и инфраструктуру и подвижной состав берут в аренду, стоимость которой из своих собственных соображений устанавливает ОАО «РЖД». Многие специалисты предлагают в качестве решения проблемы передать в собственность ППК хотя бы подвижной состав, тогда ППК будут платить не аренду, а начислять реальную амортизацию, рассчитывать стоимость ремонта и т.д., что сделает структуру расходов компаний более прозрачной.

При всём при этом следует понимать, что пригородные железнодорожные перевозки убыточны не только в России. Проведение реформы и создание ППК было закономерным отделением пассажирских перевозок от грузовых по аналогии со многими странами, и за рубежом пригородные поезда стабильно субсидируются из бюджета. Однако довести эту реформу в России до логического завершения так и не смогли, не распределив грамотно обязанности по финансированию между бюджетными уровнями, не установив прозрачную систему установления тарифов. При проведении реформы не было учтено даже то, что

регионы на столько отличаются друг от друга по площади, что применять у них единую бизнес-модель просто неразумно.

Таким образом, в качестве путей решения существующих проблем в сфере организации пригородных железнодорожных перевозок можно считать:

- чёткое определение обязанностей по финансированию конкретных статей затрат между бюджетами различных уровней и ППК;
- передача части инфраструктуры в собственность ППК;
- разработка политики организации перевозок для каждого региона с учётом его экономических и географических особенностей.

Очевидно, что без чёткой и грамотной системы формирования расходов и доходов ППК, пригородные железнодорожные перевозки будут постоянной проблемой для пассажиров, компаний и государства в целом.

Список литературы

1. ОАО «РЖД» предлагает ряд мер для облегчения финансового положения пригородных пассажирских компаний. Пресс-релиз ОАО «РЖД» – [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=85404
2. Савчук, В.Б., Рузавин, Л.Н. Проблемы финансирования пригородных пассажирских перевозок в России [Текст] // Транспорт РФ. – 2014. – №4(53). – С. 8–10.
3. Транспорт и связь в России. 2014: Статистический сборник. Росстат – [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_5563/Main.htm
4. Трудов, О.Г. Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения [Текст] / О.Г. Трудов, Е.А. Алексеев // Экономика железных дорог. – 2012. – № 7. – С. 36–43
5. Челпанова, М. РЖД оценила электрички [Текст] / Милана Челпанова // Ведомости. – 2015. – 9 февраля – с. 12.