

реклама

Пригородные поезда

Начальник ОЖД: «Отступить некуда, за нами — люди»

Ситуация с пригородными перевозками на железной дороге очень напряженная. Об этом открыто говорят и сами железнодорожники, и власти. Перевозки убыточны, но отказаться от них нельзя. Пути выхода из непростой ситуации обсуждали на заседании Северо-Западного межрегионального координационного совета. Мероприятие прошло 19 июня. По видеосвязи общались представители железной дороги, чиновники, члены торгово-промышленных палат и предприниматели, чей бизнес связан с грузоперевозками.

Немного предыстории

До 2010 года основными перевозчиками пассажиров были Российские железные дороги, однако в ходе реформирования железнодорожной отрасли РЖД фактически сняли с себя обязанности перевозчика. Сегодня пассажироперевозками занимается ряд специально созданных для этого компаний. Владельцами пригородных пассажирских компаний (ППК) выступают РЖД и региональные власти.

Раньше львиная доля затрат ППК компенсировалась федеральным бюджетом, однако с 2013 года субсидирование перевозок должно перейти к регионам (на 2013-2015 годы запланировано ежегодное 50-процентное снижение объема средств федерального бюджета, направляемых на поддержку пригородного пассажирского комплекса).

Собственно, здесь и конфликт. Власти не могут или не хотят по разным причинам компенсировать из областного бюджета эти незначительные затраты. Но и железная дорога эти расходы не может брать на себя в соответствии с федеральным законодательством №184-ФЗ, по которому организация и финансирование пригородного железнодорожного транспорта должны осуществляться за счет субъектов РФ. Себестоимость поездки в разы выше, чем цена билета. Так, тариф в Псковской области — 1,82 рубля за километр, при себестоимости 7 рублей. Вот и считайте, сколько на самом деле стоит поездка на вашу дачу. Закрывать маршруты нельзя из-за их социальной значимости, хотя применять эту непопулярную меру периодически приходится. Выход у регионов — просить деньги в федеральном бюджете.

Острый вопрос

«Вопросы пригородных перевозок традиционно являются самыми острыми при заседании нашего совета и при рабочих встречах с представителями органов государственной власти всех уровней», — говорит Виктор Степов, начальник Октябрьской железной дороги. — 19 апреля этого года вопрос пригородных перевозок

КСТАТИ

Также на заседании обсуждался вопрос в области грузоперевозок. По грузовым перевозкам имеется очень благополучная динамика. Если РЖД разберутся с проблемами пригородных перевозок, то можно сказать, что Северо-Запад станет благополучной зоной. Также шла речь и об инвестициях частных компаний в строительство железнодорожных веток, которые бы соединились с общей магистралью. Пример — депообработывающий комбинат в Калининграде.



Виктор Степов, начальник Октябрьской железной дороги, и Сергей Зимин, помощник полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе.

«По словам Виктора Степова, из-за пригородных перевозок ОАО «РЖД» имеет порядка 30 млрд дебиторской задолженности. Даже такая большая компания, как наша, не может работать с таким объемом задолженности. Ситуация далеко не благодатная, она очень напряженная. С нашей стороны делаются все усилия, чтобы и до общества довести эту информацию.»

был рассмотрен на заседании совета Северо-Западного федерального округа. Были приняты решения, позволяющие обеспечить стабильную работу этого комплекса в текущем году».

Министерством транспорта РФ было предложено заключить соглашение между собственноручно Минтранс, Октябрьской железной дорогой и субъектами РФ о взаимодействии в 2014 году и 2015-16 годах. От этого соглашения зависит судьба пригородных перевозок.

Соглашение уже подписали в 41 субъекте из 73. В числе субъектов, входящих в координационный совет, это сделали Мурманская, Архангельская области и Республика Коми. Вологодская область и Ленобласть направили в Минтранс свои замечания. А остальные субъекты РФ еще рассматривают и согласовывают эти решения.

Боремся за федеральный бюджет

«Это соглашение должно стать весомым аргументом в борьбе с Министерством финансов РФ за ресурсы федерального бюджета», — подчеркивает Виктор Степов. — Оно необходимо для сохранения льгот для пассажирских перевозок и оказания субъектам РФ финансовой помощи на реализацию своих полномочий по организации транспортного обслуживания населения региона. Подчеркну, что только совместная работа, в том числе с федеральными органами государственной власти, и поиск новых подходов позволят обеспечить сохранение убыточных, но социально значимых пригородных перевозок».

Также начальник Октябрьской железной дороги отметил «полное понимание и конструктивный подход» губернатора Псковской области Андрея Турчака, благодаря которому наша область выплатит не 10, а 60 млн рублей на компенсацию расходов пригородной компании. Сумма приличная, но, к сожалению, этого все равно недостаточно для покрытия убытков железной дороги в полном объеме.

Кстати, Мурманск и Карелия приняли решение о полной компенсации пригородных перевозок.

Сесть за стол переговоров

Сергей Зимин, помощник полпреда Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе, также говорил о необходимости подписания соглашения:

«Нужно менять систему субсидирования выпадающих доходов (разница между ценой услуги и установленным тарифом. — Авт.). Позицию регионов вы знаете: прямое бюджетное субсидирование через бюджетные трансферты. Но эта позиция пока не поддерживается на федеральном уровне. Обращаюсь ко всем руководителям регионов, которые еще не вошли в соглашение, я понимаю, мы долго можем обмениваться претензиями, но мы с вами прекрасно понимаем, что нам необходимы эти документы, чтобы идти консолидированной позицией в Минфин».

Языком цифр

«Один из ключевых элементов того базиса, на котором строится экономика региона, это пригородные перевозки», — обращает внимание Максим Шнейдер, начальник центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД». — Свыше 23% пассажирского оборота СЗФО обеспечивают пригородные компании».

Совокупные годовые расходы компаний составляют примерно 12 млрд рублей, и они покрываются выручкой от продажи билетов по регулируемым тарифам на чуть больше, чем 50%. Если не брать в расчет московский транспортный узел, то в целом по стране, по 69 субъектам, только четверть расходов покрывается за счет продаж билетов. Что это значит с точки зрения экономики? Когда расходы в 2 раза больше, то инфляция осложняет, а в некоторых случаях исключает выход на безубыточность только за счет сбора на билеты.

Благодаря финансовой помощи правительства, которое взяло треть затрат на себя, из 5,6 млрд лишь 1,5 млрд рублей легли на плечи субъектов. В итоге это позволило сдерживать тарифы, и пассажирооборот вырос в 6 раз. На 10% выросла средняя дальность поездки.

Однако в разных субъектах доходы и расходы разные. В Мурманской области и Республике Коми совокупные затраты в случае

полного предъявления в 6-7 раз превышают доходы, собираемые перевозчиками по нынешним тарифам.

У РЖД накапливается задолженность, которая в этом году подойдет к 30 млрд, и это существенно влияет на положение компании.

Нужны вагоны

Еще одна проблема — старое оборудование. Это, прежде всего, касается Псковской области и Карелии. Сейчас в стране используется порядка 15 тысяч вагонов, из них 14 тысяч — электропоезда, 1 тысяча — вагоны локомотивной тяги. Из тысячи вагонов, имеющихся сегодня в наличии, из строя выйдет 250. Имеющийся парк сократится на 25%. Железнодорожные нужны серьезные инвестиции.

Ягодки и цветочки

«Вы видите без купюр то, что есть, — подводит итоги Виктор Степов. — Борьба за безубыточность — это только цветочки, ягодки будут в следующем году. Если мы вместе с вами не добьемся полной компенсации инфраструктурной составляющей расходов со стороны федерального бюджета, нас с вами ждет большая беда. Есть такое высказывание: дальше мы отступать не можем — за нами Москва, так вот, за нами люди. Я обращаюсь к руководителям регионов, нам надо принимать решение. До 1 сентября вы должны сформировать все свои заявки в бюджет. Если мы этого не сделаем, мы не выполним свою задачу по социальной ответственности перед людьми, которые вас выбирали, ну а нас назначили для решения этих задач».

Говорит Псков

Сответным словом от Псковской области выступил Игорь Сильченко, руководитель комитета Псковской области по транспорту и связи:

«Приятно слышать позитивные высказывания в сторону Псковской области. Достигнутые результаты — это совместная работа Октябрьской железной дороги, пригородной компании и администрации Псковской области. Мы поддерживаем высказанные сегодня предложения. Может, не все вопросы удастся решить быстро, но работа в этом направлении будет продолжена. Объемы перевозок в пригородном сообщении сформированы на этот год, подтверждены на 2014 год. До конца июня будет проведена тарифная коллегия. Я думаю, мы решим все вопросы».

Ника ЧЕРНОВА

pravda@pravdapskov.ru, (8112) 57-33-50