



Формирование железнодорожных тарифов на пригородные пассажирские перевозки



Ольга ЛЕОНОВА

Olga G. LEONOVA

Formation of Railway Tariffs for Commuter Passenger Transportation
(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 121)

Автором рассматриваются актуальные проблемы пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Установление тарифов на такие перевозки является болезненным вопросом отрасли, так как оставляет целый ряд нерешенных вопросов на законодательном уровне, которым в основном и посвящена статья. В ней приводятся статистические данные за 2014–2015 годы, нормативные документы, регулирующие пригородные пассажирские перевозки, и факты, подтверждающие существующие проблемы тарифообразования.

Ключевые слова: тарифы, пригородные пассажирские перевозки, железнодорожный транспорт, пригородные компании, законодательство, социальный запрос, государственное регулирование.

Леонова Ольга Геннадьевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Антикризисное управление предприятием и персоналом» Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

Безубыточное функционирование пригородных пассажирских железнодорожных перевозок с учётом их социальной направленности невозможно без участия государства. Выпадающие доходы пригородных пассажирских компаний связаны с льготным проездом граждан и обеспечением доступности транспортных услуг для населения конкретного региона.

На законодательном уровне нет нормы, указывающей на компенсацию выпадающих доходов пригородным компаниям, что негативно сказывается на развитии рынка пригородных пассажирских железнодорожных перевозок и деятельности пригородных пассажирских компаний.

1.

За 2014 год в 28 регионах Российской Федерации компенсация выпадающих доходов перевозчиков составила менее 50%, в том числе в четырех регионах менее 10%. В пяти регионах субсидии на компенсацию пригородными компаниями были не предусмотрены [1]. Выпадающие доходы пригородных пассажирских компаний в 2015 году составили около 12,3 млрд рублей, из региональных бюджетов было компенсировано только 9,8 млрд. Ежегодные недополучен-

ные компенсации приводят к растущему убытку компаний [2].

Формирование эффективной модели финансирования отрасли и поддержка тарифного регулирования деятельности перевозчиков на законодательном уровне являются неотъемлемыми элементами системы тарифообразования на пригородные пассажирские железнодорожные перевозки и с целью привлечения частных инвестиций в отрасль. Частные инвесторы готовы вкладывать денежные средства в проекты, гарантирующие окупаемость и получение прибыли. Гарантия возможна только с изменениями в законодательной базе, закрепленными на долгосрочную перспективу.

На осуществление пригородных пассажирских железнодорожных перевозок сегодня приходится около 0,2% пассажирооборота по частным перевозчикам, 0,1% по ОАО «РЖД» и 99,7% по зависимым и дочерним обществам холдинга.

Государственная поддержка пригородного железнодорожного сообщения осуществляется за счет льготного тарифа на использование железнодорожной инфраструктуры. Правительство Российской Федерации продлило до 31 декабря 2030 года действие коэффициента 0,01 на этот тариф при перевозках пассажиров в пригородном сообщении. По данным СМИ установление льготного тарифа для перевозчиков за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта и введение нулевой ставки НДС для пригородных пассажирских компаний позволили снизить их расходы в 2015 году на сумму около 8 млрд рублей [5].

Принимаемые антикризисные меры в железнодорожной отрасли негативным образом сказываются на мобильности населения. Критической точкой стала отмена пригородных поездов в январе 2015 года, когда отменили 300 пригородных поездов в Нижегородской, Орловской, Воронежской Самарской, Кировской и Тверской областях, а в Псковской и Вологодской областях пригородное железнодорожное сообщение было полностью остановлено [2].

После возникшего инцидента Федеральная антимонопольная служба была наделена целым рядом полномочий по регулированию отношений в сфере пригородных

железнодорожных перевозок, в том числе правом устанавливать порядок разрешения споров между пригородными пассажирскими компаниями и регионами в части регулирования тарифов.

Установление тарифов на пригородные пассажирские перевозки является болезненным вопросом для отрасли. В настоящее время пригородные пассажирские компании представляют регионам расчёты экономически обоснованного уровня тарифов, которые утверждают субъекты Российской Федерации. Тарифы, предлагаемые перевозчиками, как правило, выше, чем те, которые устанавливают в регионах.

Ключевой проблемой тарифообразования специалисты по пригородным пассажирским перевозкам считают необоснованность и непрозрачность расходов пригородных пассажирских компаний, особенно в части определения оплаты за услуги ОАО «РЖД», которые составляют около 80% от общих расходов компаний. К расходам сторонних организаций относятся ставки по аренде, управлению и эксплуатации, техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам подвижного состава, которые не регулируются нормативными документами.

2.

Острым остается и вопрос о возмещении выпадающих доходов компании, так как с каждым годом суммы, выставленные регионам, растут, несмотря на уменьшение пассажирооборота и количества поездов в пригородном железнодорожном сообщении.

Наглядным примером ситуации является деятельность ОАО «Северная пригородная пассажирская компания». В 2014 году его выставленные выпадающие доходы составляли 659,4 млн рублей, а в 2015 году — 959,25 млн. В плане компании на 2015 год было заявлено 1405,83 млн рублей. При этом ее пассажирооборот уменьшился с 381,714 млн пасс.-км в 2014 году до 311,944 млн пасс.-м в 2015 году. Средний рост тарифа на 2015 год по сравнению с 2014 годом составил 17% [7]. Как и у большинства пригородных пассажирских компаний, основной причиной убыточности акционерного общества в годовом отчете названо неполное возмещение расходов



компании обслуживаемыми субъектами Российской Федерации.

На примере ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» отмечается сохранение зонных тарифов на пригородные пассажирские перевозки, что также не является целесообразным, так как несовместимо с применением различной стоимости перевозок по нескольким субъектам Российской Федерации.

В 2015 году в стране отправлено 926624 тысяч пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, это 95,34% по сравнению с 2014 годом.

Пассажирооборот железнодорожного транспорта в пригородном сообщении в Российской Федерации в 2014 году составил 71,8%, а в 2015 году 63,2% в разрезе общего пассажирооборота по пригородному сообщению. В то же время возросла доля автобусного транспорта с 28,1% до 36,7% за аналогичный период, что указывает на растущую конкуренцию автобусного сообщения [3].

Основными причинами снижения пассажирооборота на пригородном железнодорожном транспорте являются общее текущее состояние экономики, снижение уровня жизни населения, старение пассажирского парка транспортных средств, растущая конкуренция автотранспорта и автобусных перевозок.

Большое влияние на окончательный выбор определенного вида транспорта населением оказывают неценовые факторы транспортной конкуренции: надежность, безопасность, удобство расписания и скорость перевозки.

Дальнейшее совершенствование качества предоставляемых услуг пригородными пассажирскими компаниями становится методом повышения конкурентоспособности с целью формирования лояльного отношения своих пассажиров и привлечения новых потенциальных клиентов.

Перспективы развития пригородного железнодорожного транспорта за скоростными перевозками, за которые пассажир будет готов заплатить с целью экономии времени.

В Санкт-Петербурге появились скоростные пригородные поезда «Ласточка», курсирующие в четырех направлениях от горо-

да. Данный вид поездов предусматривает возможность передвижения лиц с ограниченными возможностями. Вагоны оснащены мягкими сиденьями и оборудованы климатическими установками, которые обеспечивают отопление и охлаждение воздуха, над сиденьями имеются восемь розеток переменного тока 220 В, предусмотрены туалеты.

Электропоезд «Ласточка» состоит из пяти вагонов, общая длина состава достигает 130 метров, поезд может развивать скорость до 160 км/ч, тогда как средняя скорость обычного электропоезда в пригородном сообщении не превышает 60 км/ч [8].

Из информационной справки по вопросу установления тарифов, подлежащих государственному регулированию на территории Санкт-Петербурга на 2016 год, видно, что стоимость проезда на скоростном поезде «Ласточка» несильно отличается от обычного поезда, что также повлияло на положительные отзывы пассажиров в адрес нового поезда, пущенного в пригородах Санкт-Петербурга.

ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» предложило установить следующие тарифы на 2016 год:

- на поезда «Ласточка» в размере 46 рублей за первые 20 км, далее 2,30 рубля за каждый последующий километр;

- на остальные пригородные поезда — 41,40 рубля за первые 20 км, далее 2,07 рубля за каждый последующий километр.

Специалистами Комитета по тарифам Санкт-Петербурга в основе расчёта тарифов были приняты объёмные показатели на уровне заявленных ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» на 2016 год. За счёт уменьшения валовой выручки от деятельности по железнодорожным перевозкам пассажиров в пригородном сообщении на 12% по сравнению с 2015 годом комитетом предложены следующие предельные максимальные тарифы на услуги ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» по железнодорожным перевозкам пассажиров в пригородном сообщении на территории Санкт-Петербурга на 2016 год:

- тариф на проезд пассажиров за первые 20 км вне зависимости от дальности поездки без учёта курсирования поездов «Ласточка» в размере 40 рублей (рост 5,3%);

— тариф на проезд пассажиров за первые 20 км вне зависимости от дальности поездки по маршруту курсирования поездов «Ласточка» в размере 45 рублей;

— проезд пассажиров за каждый последующий километр после 20-го без учета курсирования поездов «Ласточка» в размере 2 рублей за 1 км (рост 5,3%);

— проезд пассажиров за каждый последующий километр после 20-го на маршрутах поездами «Ласточка» в размере 2,25 рубля за 1 км.

Таким образом, стоимость проезда в поезде повышенной комфортности «Ласточка» превышает стоимость проезда в обычном электропоезде на 12,5%. И данный пример подтверждает стремление компании завязать тарифы на перевозку пассажиров.

3.

К особенностям установления тарифов на пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в регионах относятся:

1. Методика ФСТ не обязывает регион устанавливать тариф, а только подтверждать экономически обоснованные затраты и оплачивать компаниям убытки.

2. Регион устанавливает тариф для населения в силу постановления № 239 правительства Российской Федерации. По размеру экономически обоснованных затрат компании проводится экспертиза исполнительными органами власти субъекта.

3. Тариф может быть только один, на уровне экономически обоснованных затрат компании.

4. В законодательстве отсутствует прямая юридическая норма, обязывающая регион устанавливать тариф.

5. Тариф устанавливается по постановлению № 239 «при условии возмещения потерь в доходах, возникающих вследствие регулирования тарифов, за счёт соответствующих бюджетов Российской Федерации».

Расчёт тарифов на пригородные пассажирские перевозки осуществляется в соответствии с разработанной методикой расчёта экономически обоснованного тарифа на пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом, приказ ФСТ России от 28 сентября 2010 г. № 235-т/1-г.

Методика имеет ряд недостатков, так как не отражает:

— расчёт ставок на услуги ОАО «РЖД»;

— порядок согласования и установления тарифов для перевозчиков на уровне субъекта, который они обслуживают;

— расчёт доли расходов, зависящих от объёмов работы;

— расчёт тарифов на поезда повышенной комфортности и скорости, абонементные билеты;

— способ установления единого тарифа для нескольких субъектов, обслуживаемых одной пригородной пассажирской компанией.

Существующая методика тарифов не создаёт предпосылок для конкурентных условий на рынке пригородных пассажирских перевозок, так как не обеспечивает равный доступ компаниям-перевозчикам частных форм собственности к инфраструктурным объектам, которые принадлежат государству.

Несовершенство законодательной базы ведёт к непониманию и сложности расчёта тарифов, что в свою очередь сказывается на недовольстве граждан, считающих тарифы на пригородный пассажирский транспорт завышенными.

Отдельного внимания заслуживает проблема ежегодной индексации тарифа, который, на мой взгляд, должен быть ограничен предельным значением.

Если брать во внимание европейский опыт, то расходы населения на транспорт не должны превышать 5% от общих расходов потребления домашних хозяйств, что также прописано в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года [10]. Росстатом подсчитано, что в структуре расходов на конечное потребление домашних хозяйств различных социально-экономических категорий в Российской Федерации на транспорт приходится около 18%. С каждым годом эти цифры растут: если в 2003 году расходы на транспорт составляли 9%, в 2006 году — 12%, в 2010 году — 15%, то с 2013 года — уже 18% [3].

Не вызывает сомнений, что в существующих условиях при определении размеров бюджетного финансирования перевозочной деятельности предприятий пассажирского транспорта запрашиваемые пассажирскими предприятиями размеры бюджетных компенсаций должны быть обоснованы. Требуется четкое знание того, что конкретно



должны компенсировать органы государственной власти: расходы пассажирских предприятий по перевозке льготных категорий пассажиров, то есть выпадающие доходы от этих перевозок, или покрывать убытки пригородных пассажирских компаний.

Отрицательный финансовый результат большинства пригородных пассажирских компаний, низкий спрос населения на услуги пригородного железнодорожного транспорта, недостатки существующей методики расчёта тарифов указывают на неэффективность работы данного вида транспорта.

Проводимая на региональном уровне тарифная политика в области пригородного железнодорожного транспорта в последние годы приобрела экономическую направленность. В связи с отсутствием методики построения пассажирского тарифа обоснованность тарифной политики и ее глубина регулируются субъективными решениями органа исполнительной власти субъекта РФ. Такая ситуация не способствует нормализации работы пассажирского транспорта и уровня тарифов для населения.

Мероприятия в области развития пригородного железнодорожного транспорта должны быть направлены на решение существующих проблем отрасли: повышение роста мобильности населения и доступности услуг, обновление транспортных средств и улучшение инвестиционного климата, обеспечивающего приток частных вложений в отрасль, разработку эффективной модели взаимодействия всех субъектов транспортного рынка, закрепление методов и положений, регулирующих деятельность пригородного железнодорожного транспорта на законодательном уровне.

Основную роль в обеспечении доступности услуг на пригородном железнодорожном транспорте играет величина тарифа на перевозку. Поэтому приоритетным направлением развития тарифов на пригородный пассажирский транспорт является разработка более совершенной методики определения экономически обоснованного уровня затрат, а также обеспечение государственного регулирования отрасли и полной, за-

конодательно закреплённой компенсации выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний.

ИСТОЧНИКИ

1. AK&M Online News «РЖД урегулируют потери доходов пригородных пассажирских компаний». [Электронный ресурс]: http://www.akm.ru/rus/news/2016/february/05/ns_5421950.htm. Доступ 15.07.2016.
2. СМИ об РЖД. Газета «Транспорт России». Статья: «Пригородные перевозки: безубыточность – миф или реальность?». [Электронный ресурс]: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=291520. Доступ 13.07.2016.
3. Росстат. Перевозки пассажиров по видам транспорта. [Электронный ресурс]: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#. Доступ 13.07.2016.
4. Приказ ФСТ РФ от 28.09.2010 №235-т/1 «Об утверждении Методики расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 19.10.2010 N18754).
5. Транспортный портал Gudok.ru. Статья «Господдержка пригородного сообщения за счет льготного тарифа на использование железнодорожной инфраструктуры продлена на 15 лет». [Электронный ресурс]: <http://www.gudok.ru/news/?ID=1344799>. Доступ 15.07.2016.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 о мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов).
7. Официальный сайт ОАО «Северная пригородная пассажирская компания». Годовой отчет компании за 2015 год. [Электронный ресурс]: http://sevppk.ru/godovoj_otchet_obcshestva. Доступ 18.07.2016.
8. Официальный сайт ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания». Скоростной поезд «Ласточка». [Электронный ресурс]: http://pass.rzd.ru/static/public/ru/rzd/%7B%7B_orderLink%7D%7D/static/portal/ru/rzd/%7B%7B_cabinetLink%7D%7D?STRUCTURE_ID=5349. Доступ 15.07.2016.
9. Федеральная служба по тарифам: Приказ от 28 сентября 2010 г. № 235-т/1 «Об утверждении методики расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации»
10. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. правительством Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
11. Поручение Председателя Правительства Российской Федерации Владимира Путина в 2011 году субъектам Российской Федерации. Конференция 06.05.2011 года. «Стратегия социально-экономического развития Юга России до 2020 года. Программа на 2011–2012 годы». [Электронный ресурс]: <http://archive.premier.gov.ru/events/news/15104/>. Доступ 15.07.2016

Координаты автора: **Леонова О. Г.** – olga-global@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 03.08.2016, принята к публикации 26.08.2016.