

Резолюция круглого стола по теме «Современные модели управления пригородным пассажирским железнодорожным транспортом»

г. Москва

17 июня 2015 г.

В ходе обсуждения проблем современной модели регулирования пригородного пассажирского железнодорожного транспорта, участниками круглого стола отмечены следующие положения:

- I. Выделение пригородного пассажирского железнодорожного сообщения из структуры ОАО «РЖД» позволило реально оценить экономику этого вида деятельности.
- II. Правительственные решения, принятые в отношении пригородного железнодорожного комплекса в 2015 году временно стабилизируют финансовую устойчивость пригородных пассажирских компаний (ППК), однако системные проблемы пригородного пассажирского транспорта остаются не решенными, в том числе проблемы привлечения инвестиций.
- III. Существующая модель рынка пригородных пассажирских железнодорожных перевозок требует совершенствования.

Участниками круглого стола выделен ряд текущих актуальных проблем функционирования пригородного железнодорожного транспорта и выработаны предложения для их решения, в том числе:

1. **Формирование транспортного заказа на межрегиональные и внутригородские (крупные агломерационные центры) перевозки.** Проблема формирования транспортного заказа на межрегиональные (внутригородские) перевозки выходит за рамки полномочий субъектов РФ.¹

Предложения участников круглого стола:

- Вопросы формирования и финансирования (включая тарифное регулирование) заказа на межрегиональные перевозки отнести к компетенции федеральных органов власти (ФСТ, Минтранс, Минфин).
- Пригородные железнодорожные перевозки необходимо дифференцировать на внутригородские (крупные агломерации), пригородные и межрегиональные и закрепить ответственность за их организацию за органами власти соответствующих уровней.
- Крупные городские агломерации должны иметь возможность участвовать в формировании транспортного заказа на пригородные пассажирские перевозки, если маршруты частично проходят по территории города.

2. **Учет затрат «ответственного перевозчика».** В соответствии с рядом отдельных протокольных решений Правительства РФ, пригородные пассажирские компании

¹ ФЗ от 22.09.1999 №184 «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» ст.26.3.п.2.п.п.12

начинают выполнять функции ответственного перевозчика, выполнение этих функций требует дополнительных операционных затрат. Сейчас эти функции закреплены за ОАО «РЖД». Региональные органы власти отказываются принимать такого рода затраты. Законодательно этот вопрос не урегулирован.

Предложение участников круглого стола:

- Необходимо доработать нормативную и правовую базу с учетом принимаемых Правительством РФ решений в части включения экономически обоснованных затрат «ответственного перевозчика».

3. **Государственное регулирование услуг ОАО «РЖД».** В существующей модели функционирования пригородного железнодорожного транспорта у субъектов РФ до 80% расходов возникает в центрах ответственности, на которые субъект РФ никак не может влиять, это субъект монополии, являющийся госкорпорацией – ОАО «РЖД». Таким образом, возможные риски неэффективности ОАО «РЖД» перенесены на региональный уровень - на региональный бюджет. Участники совещания обращают внимание на существенный рост затрат пригородных пассажирских компаний 2013 г. к 2009 г. В целом, услуги, предоставляемые ОАО «РЖД», есть не что иное, как искусственно раздробленная на отдельные части одна услуга монополиста (не имеет заменителей) по обеспечению перевозочного процесса.

Предложения участников круглого стола:

- Необходимо ввести государственное регулирование не только на услуги ОАО «РЖД», как владельца инфраструктуры, но и на иные услуги, оказываемые ОАО «РЖД» фактически монопольно.
- Предусмотреть федеральное субсидирование услуг ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате их государственного регулирования.
- ФСТ России ускорить разработку Методических рекомендаций по определению ставок платы за услуги ОАО «РЖД», оказываемые пригородным пассажирским компаниям (аренда, управление и эксплуатация, техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт подвижного состава) и Методики экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

4. **Отсутствие единых подходов к формированию маршрутной сети.** При формировании транспортного заказа регионы сталкиваются с проблемой безальтернативных или низкодоходных участков. Не ясно как должен решаться вопрос финансирования железнодорожных перевозок на таких участках и участках имеющих явную производственную принадлежность (например, некоторые участки БАМ).

Предложения участников круглого стола:

- Необходимо ввести понятие «типологизации» маршрутов по уровню доходности, в том числе, с выделением социально значимых, безальтернативных и производственных маршрутов.
- Для компаний обслуживающих безальтернативные и низкодоходные маршруты можно ввести понятие «гарантированного перевозчика» с наделением их соответствующими полномочиями и обязательным полным покрытием выпадающих доходов по таким маршрутам.

Организатору круглого стола - Институту проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ ВШЭ, - рекомендовано направить итоги обсуждения в Министерство экономического развития, Министерство транспорта, Федеральную службу по тарифам, ОАО «Российские железные дороги» с целью совершенствования существующей модели регулирования пригородного железнодорожного транспорта в РФ.