

Когда вернутся электрички

Только в тринадцати регионах пригородные поезда работают без убытка

Для решения проблемы пригородных пассажирских перевозок потребуется помощь и федерального, и регионального бюджетов. Об этом шла речь на заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике.

Этот вопрос активно обсуждается уже несколько лет, однако железнодорожники и регионы никак не могут договориться о стоимости проезда на электропоездах. Убытки от продажи билетов в прежние годы частично покрывались за счёт федерального бюджета, но несколько лет назад помощь прекратилась. Электрички поделили между 25 пригородными пассажирскими компаниями, а региональные бюджеты должны были компенсировать расходы на перевозку пассажиров.

14

миллиардов рублей будет выделено на обновление парка электричек

Не получив денег, перевозчики пошли на сокращение маршрутов, проблема достигла кульминации в начале февраля этого года, когда Владимир Путин потребовал от железнодорожников вернуть 312 отменённых с начала года электричек. Поручение было выполнено, и теперь вместе с руководством регионов железнодорожники думают, как быть дальше.

Чтобы поддержать 25 пригородных компаний, весной этого года парламентарии приняли закон, предусматривающий обнуление до 2017 года налога на добавленную стоимость для пригородных перевозчиков. Ещё для них предлагается ввести льготные тарифы по оплате услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта. По словам заместителя председателя комитета Сергея Шатирова, сенаторы поддерживают это предложение. Сейчас же пригородные компании тратят на аренду большие деньги, а введение льгот в конечном итоге может привести к снижению стоимости проезда.

И всё же этого недостаточно. На заседании комитета вице-президент по пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» Михаил Акулов рассказал, что сегодня без убытков электрички по-прежнему перевозят пассажиров только в тринадцати регионах страны. Девять субъектов покрывают расходы перевозчиков более чем на восемьдесят процентов. В четырёх регионах пассажирские компании получают прибыль или находятся на самоокупаемости. Во всех остальных регионах ситуация сложная.

Только на одной продаже билетов до конца года перевозчики могут потерять несколько миллиардов рублей. Ещё они должны помнить о замене старых электричек на новые. В течение нескольких ближайших лет на это потребуется около четырнадцати миллиардов рублей, но, по словам Михаила Акулова, источник финансирования обновления парка всё ещё не определён.

Четырнадцать миллиардов — это минимальная сумма, необходимая для равномерной загрузки отечественных изготовителей. Обеспечить заказами их крайне важно, потому что в перспективе непростности с электричками могут прийти не только из регионов. Скандал могут спровоцировать сами производители, которые в условиях импортозамещения надеются получить пусть небольшие, но стабильные заказы. Если же их не будет, то социальные проблемы могут возникнуть на самих предприятиях. Чтобы вовремя обновить парк, в РЖД предлагают разработать долгосрочную госпрограмму закупки поездов с использованием бюджетных и внебюджетных источников.

Сергей Шатиров для решения проблемы пригородных перевозок призывает подключить своих коллег-сенаторов. По его мнению, Правительство сделало свой шаг. Субъектам теперь нужно взвесить, сколько средств они могут выделить на электрички, чего им не хватает, и вот здесь, чтобы в федеральном Центре отстоять интересы территорий, нужна помощь палаты регионов.

СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ

Общественные слушания

В соответствии с распоряжением главы МО «Город Кяхта» от 09.04.2015 г. №141 состоятся публичные слушания 26.05.2015 в 16:00 местного времени по проекту «Реконструкция и приспособление под универсальный магазин здания по ул. Серова, 4 «А», в г. Кяхта раздела «Оценка воздействия на окружающую среду» по адресу: Республика Бурятия, Кяхтинский район, г. Кяхта, ул. Ленина, 29.



«НЕВОЗВРАТНЫЕ» БИЛЕТЫ станут популярными, если их стоимость будет на 40–50 процентов меньше базовой цены

ФОТО МАКСИМА МУРАТОВА/ИНТЕРПРЕСС/ТАСС

«Невозвратные» билеты разлетятся с ветерком

Совсем скоро российские железнодорожники смогут ввести на поездах дальнего сообщения так называемые невозвратные билеты. Стоить они будут дешевле обычных, но вернуть их перевозчику из-за отмены поездки будет нельзя. Такая идея заложена в правительственном законопроекте, внесённом на рассмотрение Государственной Думы. По мнению участников «круглого стола», состоявшегося в «Парламентской газете», на котором обсуждалось это нововведение, стоит такие проездные документы должны на двадцать процентов дешевле, иначе они себя не оправдают.

Сейчас система возврата билетов железнодорожным компаниям выглядит следующим образом. При возврате проездного документа не позднее чем за восемь часов до отправления поезда пассажир теряет всего 170 рублей. Если он сдаст билет не позднее чем за два часа до отправления поезда, то комиссия составит пятьдесят процентов цены билета, а если позже, то потеряет полную стоимость. При нынешних ценах на билеты эти потери для многих людей могут оказаться весьма ощутимыми. Но страдают от этого не только пассажиры. Существенные убытки от существующей системы возврата проездных документов терпят железнодорожные компании, потому что взимаемая комиссия их издержки не покрывает.

Решить проблему можно за счёт введения «невозвратных» билетов. У пассажира возникнет выбор. Кто-то захочет приобрести обычный билет по стандартной цене, а другой — дешёвый, но «невозвратный» билет. От этого выгодно всем. Люди, которые точно знают, что их ожидает дальняя дорога, смогут на этом сэкономить, а железнодорожные компании, в свою очередь, смогут чётко спланировать свои доходы и избежать нежелательных финансовых потерь.

Первый вице-президент Национального союза железнодорожников России Сергей Шутюк

сказал, что правительственная инициатива выглядит вполне логично: «Мы часто говорим об интересах транспортных компаний, обсуждаем их проблемы, но надо задуматься о пассажирах, и этот

344

миллиона рублей составил доход железнодорожников от комиссии за возврат билетов пассажирами в 2012 году

законопроект как раз защищает их интересы. Недорогие «невозвратные» билеты будут интересны широкому слою населения. Например, ветеранам, которые временно получают путёвку в санаторий».

Но пока не понятно, сколько люди смогут сэкономить на покупке «невозвратных» билетов. Об этом на «круглом столе» говорил заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту Александр Старовойтов (фракция ЛДПР).

«Невозвратные» билеты должны подешеветь процентов на двадцать. Иначе получится профанация, и будет целесообразно рассмотреть вопрос об отмене этой системы», — сказал парламентарий.

С Александром Старовойтовым согласен справедли-

воросс Олег Нилов. По его мнению, введение «невозвратных» билетов говорит о желании перевозчиков идти навстречу пассажирам, хотя многие депутаты по поводу этой инициативы высказываются скептически. «В законопроекте действительно не понятно, насколько снизятся цены. Я предлагаю размер скидки закрепить на законодательном уровне. Если она окажется меньше двадцати процентов, то нет никакого смысла принимать этот законопроект», — считает Олег Нилов.

Сомневаются и представители общественности. Председатель МОО содействия защите прав пассажиров Кирилл Янков напомнил, что год назад был принят закон, разрешивший авиакомпаниям продавать «невозвратные» билеты. Изучив их опыт, по такому же пути решили пойти и железнодорожники.

«Нас уверяли, что в кассах появятся недорогие билеты, но что происходит на самом деле, выяснить невозможно. Отчётность и статистика отсутствуют, а авиакомпании свои методики формирования тарифов не раскрывают, — рассказал эксперт. — Ни Минтранс, ни Федеральная служба по тарифам не могут сказать, привело ли нововведение к снижению стоимости авиабилетов. Как сложится ситуация у железнодорожников, сказать сложно, но если полную методику определения тарифов не раскрыть, то ситуация может повториться».

подготовил
АНТОН ВАЛИНСКИЙ



видео

www.pnp.ru