

«Железнодорожные пассажирские перевозки: гарантии устойчивости и вектор развития», 27.11.2015 г.

Актуальные вопросы совершенствования государственной политики по поддержке перевозок пассажиров и распределения транспортной работы на видах транспорта

Савчук Владимир

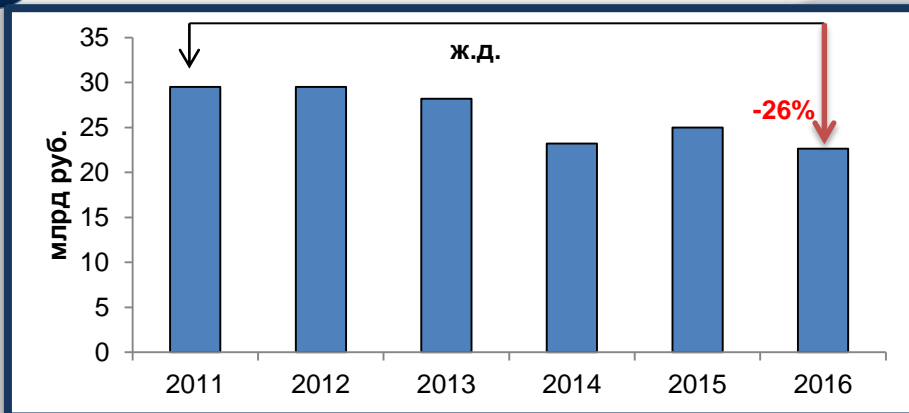
Заместитель генерального директора

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru



Объем государственных субсидий авиа и железнодорожных перевозок (ПКДС) 2011-2016

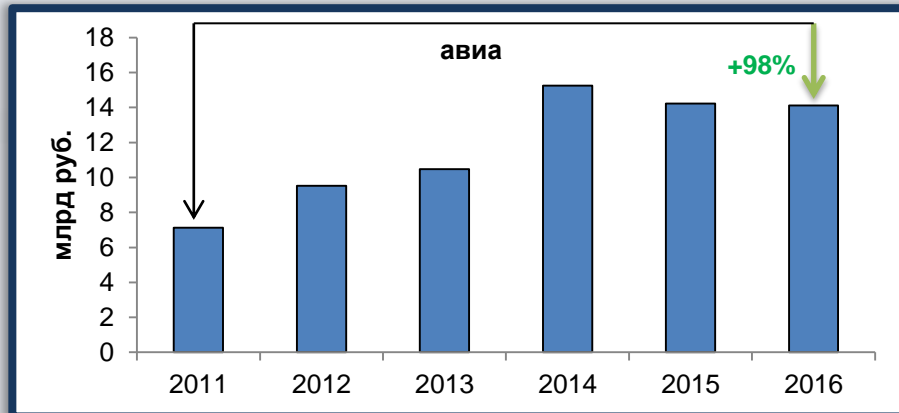


	2011*	2012*	2013*	2014*	2015**	2016**
перевозка пассажиров	30,5	30,8	29,8	25,4	26,6	22,6
подвижной состав	-	-	-	-	-	-
инфрастр-ра	-	-	-	-	-	-

2016

Субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах - **20 215 719,1 тыс. руб.**

Субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий - **1 126 137,6 тыс. руб.** и субсидии на перевозку граждан из Калининградской области - **1 304 100,1 руб.**



	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*	2016**
перевозка пассажиров	3,5	4,4	4,2	8,8	9,2	9,1
флот	0,78	2,5	2,8	2,8	1,1	1,1
инфрастр-ра	2,6	2,6	3	3,2	3,2	3,2

2016

Субсидии федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях - **3 187 675 тыс. руб.**

Субсидии на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок - **850 107,3 тыс. руб.**

Субсидии авиационной отрасли по другим статьям федерального бюджета.

* - по данным «ФПК» с учетом льготных категорий граждан

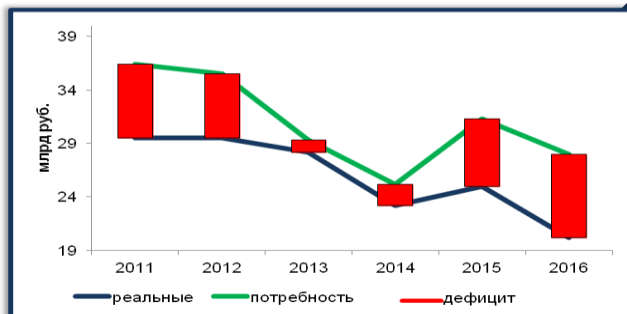
** - по данным ФЗ о федеральном бюджете (с учетом перевозки льготных категорий граждан)



Сравнение подходов к субсидированию авиа перевозок и перевозок пассажиров в дальнем следовании железнодорожным транспортом

Параметр сравнения	Ж.д. транспорт	Авиа транспорт	Примечание
Помощь при приобретении ПС/флота			
Помощь, направленная на снижение стоимости услуг инфраструктуры для перевозчика			
Помощь при перевозке (прямые субсидии за перевозки)			
Определены конкретные маршруты			
Определен тип ПС/флота			Ж.д. – государственная поддержка распространяется на регулируемый сегмент Авиа – перечень субсидируемых маршрутов, являющийся приложением к постановлению Правительства РФ и сформированный Росавиацией на основе предоставленных перевозчиками предложений, содержит также тип воздушного судна, на котором авиакомпания обязалась осуществлять перевозки на каждом из включенных в перечень маршрутов.
Возможность прекратить перевозки при полном использовании выделенных государственных средств			Ж.д. тариф регулируется государством, при сокращении объема перевозок в регулируемом сегменте, социальная напряженность и недовольство направлены на перевозчика

Отсутствие конкретики (государственного заказа) при выделении государственных средств на поддержку перевозки пассажиров в дальнем следовании вызывает ряд проблем



1. Недостаточность выделяемых государственных средств для полной компенсации выпадающих доходов ж.д. перевозчика



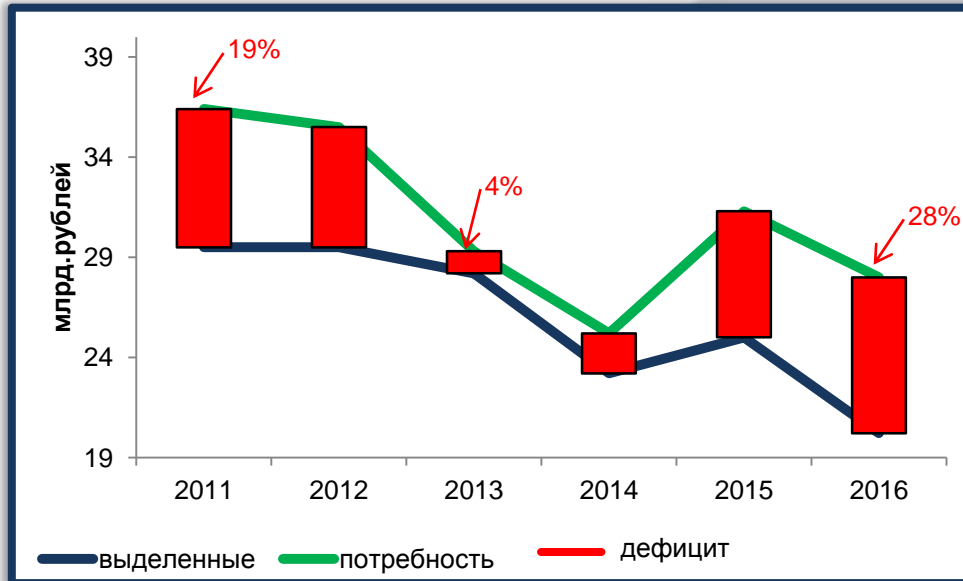
2. Одновременное субсидирование перевозок на одних и тех же маршрутах несколькими видами транспорта



3. Отсутствие стимулов к обновлению (включению в инвестиционную программу) вагонов, в которых осуществляется перевозка в регулируемом сегменте



1. Недостаточность выделяемых государственных средств для полной компенсации выпадающих доходов ж.д. перевозчика



	2011*	2012*	2013*	2014*	2015	2016
потребность	36,4	35,5	29,3	25,2	31,3*	28*
выделенные средства	29,5	29,5	28,2	23,2	25**	20,2**
дефицит	6,9	6	1,1	2	6,3	7,8

• перевозчик не может поднять тариф на перевозку пассажиров при перевозке пассажиров выше, предусмотренного субсидиями, поскольку тариф регулируется государством

• отмена перевозок приводит к социальной напряженности, направленной на перевозчика

• перевозчик вынужден продолжать перевозки, неся убытки, в том числе не имея перспектив их компенсации

Изменить систему субсидирования, использовать принципы, применяемые при субсидировании авиации, формировать государственный заказ, включая количественные показатели

* - по данным «ФПК»

** - по данным Федерального бюджета без учета льготных категорий граждан



Федеральный закон «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации»

Февраль
2010 год

- *Министерство транспорта разработало проект федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации»*

Август
2012 год

- *Доработан с учетом замечаний Правительства РФ*

2013 год

- *Внесен на рассмотрение в Правительство РФ*

Май
2014 год

- *Включен в План мероприятий по реализации Концепции развития пригородных пассажирских перевозок*

Февраль
2015 год

- *“нулевые чтения” в Общественной палате РФ*

Май
2015 год

- *Ярославская областная дума просит рассмотреть вопрос об ускорении согласования проекта закона*

Июль
2015 год

- *Законодательное собрание города Севастополя поддерживает обращение Ярославской областной думы об ускорении согласования проекта закона*

Октябрь
2015 год

- *Министерство транспорта направляет проект закона в РЖД для согласования*



2. Одновременное субсидирование перевозок несколькими видами транспорта на одних и тех же маршрутах

Перечень субсидируемых авиа маршрутов

ОАО «Авиакомпания «Таймыр»	Екатеринбург	Омск	ATR -42
ОАО «Авиакомпания «Таймыр»	Екатеринбург	Омск	ATR -42
ГУП Оренбургской области «Аэропорт Оренбург»	Екатеринбург	Оренбург	L-410 UVP-E20
ГУП Оренбургской области «Аэропорт Оренбург»	Екатеринбург	Пермь	L-410UVP-E20
ЗАО «АК «РусЛайн»	Екатеринбург	Самара	CRJ-100/200

ООО «АК «ПАНХ»	Иркутск	Таксимо	L-410UVP-E
ООО «АК «ПАНХ»	Иркутск	Улан-Удэ	L-410UVP-E
ООО «АК «ПАНХ»	Иркутск	Улан-Удэ	L-410UVP-E
ООО «АК «ПАНХ»	Иркутск	Улан-Удэ	L-410UVP-E
ОАО «Авиакомпания «Ангара»	Иркутск	Чара	Ан-24
АО «ЮВТ АЭРО»	Казань	Волгоград	CRJ-200

ОАО «Авиакомпания «Ангара»	Новосибирск	Талакан	Ан-148
ГП КК «КрасАвиа»	Новосибирск	Томск	Ан 24/26
ЗАО «Авиакомпания «Таймыр»	Новосибирск	Томск	ATR-42
ГП КК «КрасАвиа»	Новосибирск	Ханты-Мансийск	Ан-24/26
ГП КК «КрасАвиа»	Новосибирск	Ханты-Мансийск	Ан-24/26
ЗАО «АК «РусЛайн»	Пермь	Челябинск	EMB-120

ЗАО «АК «РусЛайн»	Сочи	Элиста	CRJ-100/200
ОАО «Комиавиатранс»	Сыктывкар	Котлас - Архангельск	L-410UVP-E20
ЗАО «АК «РусЛайн»	Тюмень	Челябинск	EMB-120
ГУП Оренбургской области «Аэропорт Оренбург»	Тюмень	Челябинск	L-410 UVP-E20
ОАО «АТК «Ямал»	Уфа	Ханты-Мансийск	CRJ-200

«Классические» железнодорожные маршруты

Маршрут	Расстояние по ж.д.	Минимальное время в пути	Количество поездов в день
Екатеринбург - Пермь	360 км	5 ч. 28 мин.	12
Иркутск – Улан-Удэ	450 км	6 ч. 32 мин.	7
Новосибирск - Томск	310 км	4 ч. 14 мин.	3
Тюмень - Челябинск	430 км	7 ч. 57 мин.	6





Стоимость билетов и размеры субсидий на одного пассажира по маршруту Екатеринбург - Пермь

	ж.д. плацкартный вагон	авиа эконом. класс
Максимальная цена билета без субсидий	1351 руб.	5949* руб.
Размер субсидии на одного пассажира	677 руб.	2667 руб.
Максимальная цена билета с субсидией	674** руб.	3282*** руб.

- при незначительной разнице во времени, пассажир платит в **5** раз больше; государство – в **4** раза больше
- вместо одного пассажира на авиационном транспорте можно просубсидировать перевозку **4-х** человек в плацкартном вагоне
- **поддерживать** региональную авиацию нужно **избирательно**

*- максимально установленный тариф на перевозку одного пассажира в эконом. классе на данном маршруте в одном направлении

** - стоимость билета в плацкартном вагоне на маршруте Екатеринбург – Пермь, стоимость купе на маршруте – 2026 руб.

***- стоимость билета в салон эконом. класса на маршруте Екатеринбург – Пермь



Переход к системе помаршрутного субсидирования перевозок железнодорожным транспортом



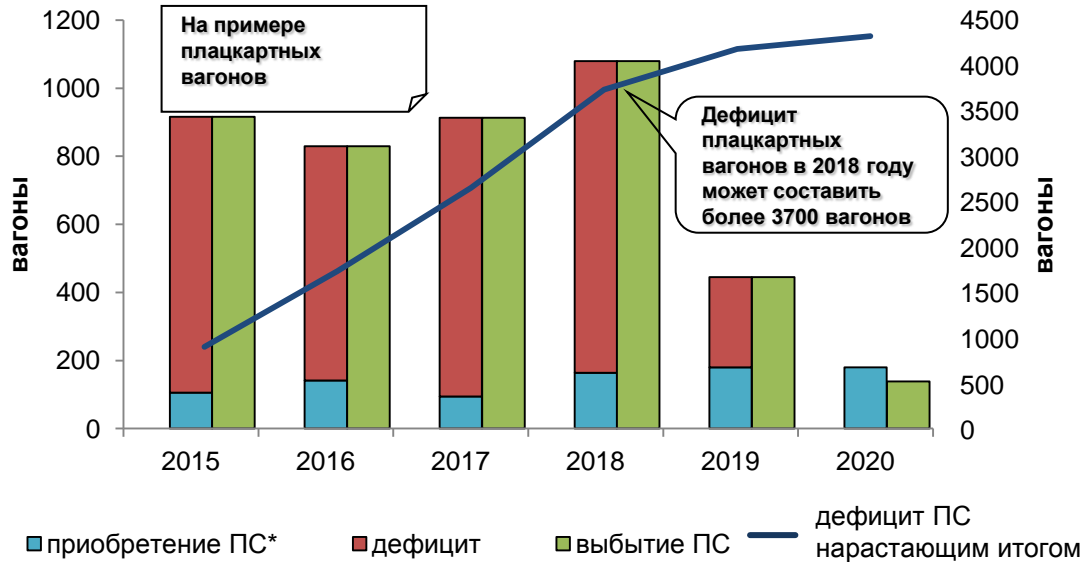
Определение приоритетного вида транспорта на каждом конкретном маршруте на основе расстояния, времени в пути, наличия железнодорожного и авиасообщения и стоимости субсидирования перевозки одного пассажира



Формирование отдельных перечней маршрутов, на которых осуществляется государственная поддержка железнодорожного и авиа сообщения с обязательной минимизацией пересечений маршрутов



3. Отсутствие стимулов к обновлению (включению в инвестиционную программу) вагонов, в которых осуществляется перевозка в регулируемом сегменте



- долгосрочный государственный заказ на перевозки **отсутствует**
- тариф регулируется
- объема выделяемых субсидий **недостаточно**

Перевозки в вагонах регулируемого сегмента генерируют убытки, стимулы к обновлению подвижного состава отсутствуют

Стимулирование перевозчиков к обновлению подвижного состава в регулируемом сегменте

- наличие долгосрочного государственного заказа на перевозки
- тариф регулируется
- субсидии с **полной компенсацией** выпадающих доходов



Субсидирование лизинговой ставки на приобретение подвижного состава, в котором осуществляется перевозка в регулируемом сегменте

Появляются стимулы к обновлению подвижного состава, но баланс выбытия/приобретения не соблюдается

Обновление подвижного состава ускоренными темпами, ликвидация глубокого дефицита подвижного состава



* - включая капитально-восстановительный ремонт



Изменение системы государственной поддержки перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании, принятие закона, формирование заказа, применение принципов, используемых в авиации



Определение приоритетного вида транспорта на каждом конкретном маршруте, минимизация пересечений маршрутов, на которых субсидируются перевозки несколькими видами транспорта



Субсидирование лизинговой ставки при приобретении подвижного состава, используемого для перевозки пассажиров в регулируемом сегменте



Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

8 (495) 690-09-70

ноябрь, 2015 г.