

УДК 656.224

И. А. КОЖЕВНИКОВА, аспирант, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

## ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Пассажи́рские перевозки занимают особое место в работе транспорта, что обусловлено их высоким социально-экономическим значением и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свободы передвижения. В статье сформулированы основные принципы сбалансированной системы субсидирования пассажирских железнодорожных перевозок. Рассмотрен опыт государственной поддержки железнодорожных пассажирских перевозок стран Евразийского экономического союза.

Подвижность населения является одной из характеристик качества жизни, а экономический рост государства непосредственно связан с подвижностью населения и мобильностью трудовых ресурсов. Транспортная подвижность зависит от многих факторов: доходов населения, обеспеченности территории транспортом, географии центров занятости и отдыха, численности, структуры и социокультурных особенностей населения, уровня тарифов.

Тарифы на перевозку пассажиров практически во всех странах мира являются объектом государственного регулирования. Действующие тарифы на перевозку пассажиров в Беларуси не позволяют железной дороге покрывать расходы, связанные с осуществлением перевозок: в Республике Беларусь железнодорожные перевозчики в обязательном порядке оплачивают услуги инфраструктуры (в отличие от автомобильных перевозчиков, которые, как правило, не оплачивают пользование автодорогами), что заставляет прибегать к перекрестному финансированию за счет грузового сообщения.

Современные экономические условия требуют изыскания всех возможных резервов для снижения конечной себестоимости продукции. Одним из факторов может стать поэтапная отмена перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. Для решения этой задачи должен быть разработан механизм государственной поддержки пассажирских перевозок.

Учитывая интеграционные процессы на постсоветском пространстве, в частности создание Евразийского экономического союза, рассмотрим опыт прямого субсидирования пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в России и Казахстане.

ОАО «Российские железные дороги» с 2008 г. пользуется правом получения компенсаций выпадающих доходов при пассажирских и грузовых перевозках по регулируемым тарифам. Соответствующие выплаты из бюджета ежегодно составляют десятки миллиардов рублей.

Необходимые субсидии для покрытия убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении предусматриваются в федеральном бюджете, от перевозок в пригородном сообщении – в бюджетах субъектов Российской Федерации.

В настоящее время государственная поддержка пассажирских перевозок в дальнем следовании осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2007 г. № 207 «Об утверждении правил предоставления субсидий органи-

зациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах)».

Распоряжением правительства РФ от 19.05.2014 г. утверждена Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, согласно которой основными принципами финансирования пригородного комплекса являются:

- компенсация за счет средств федерального бюджета затрат на предоставление открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» услуг инфраструктуры при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении в рамках регионального заказа, определенных на основании тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, начиная с 2015 года;

- компенсация перевозчикам стоимости проезда льготных категорий граждан на основе фактического пассажирооборота и региональных тарифов;

- субсидирование выпадающих доходов перевозчиков, связанных с государственным регулированием тарифов, субъектами Российской Федерации в рамках реализации регионального заказа на пригородные железнодорожные перевозки.

Субсидии бюджетной системы Российской Федерации в 2012 г. составили 40 млрд руб., к 2015 г. должны составить – 43 млрд, а к 2020 г. – 44 млрд руб. (в ценах соответствующих лет) [1].

В Республике Казахстан действуют Правила субсидирования убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям, утвержденные постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 ноября 2004 г.

Убытки перевозчика, связанные с осуществлением перевозок в межобластных сообщениях, с учетом прицепных и беспересадочных вагонов субсидируются в пределах суммы, предусмотренной республиканским бюджетом на соответствующий год. Убытки перевозчика, связанные с осуществлением перевозок в межрайонных (междугородных) и внутренних сообщениях, субсидируются в пределах сумм, предусмотренных соответствующими местными бюджетами. Общая сумма субсидий на организацию пассажирских перевозок по сообщениям предусматривается ежегодно соответствующим бюджетом с учетом перечня социально значимых сообщений и уровня тарифов на услуги ма-

гистральной железнодорожной сети на основе производственных показателей. Субсидии из Республиканского бюджета с 10 млрд тенге в 2009 г. возросли до 25,2 млрд тенге в 2013 г. [2].

В Республике Казахстан действующий принцип субсидирования не стимулирует перевозчиков увеличивать объемы перевозок. Пассажирские компании предлагают при определении размера потребных субсидий учитывать себестоимость перевозки одного пассажира для каждого маршрута, что позволит установить сумму субсидий для перевозки одного пассажира.

Обобщая опыт прямого субсидирования России и Казахстана, можно сделать следующие выводы:

- уровень производительности железнодорожного транспорта напрямую зависит от объемов государственных субсидий и инвестиций;

- основой субсидирования убытков от пассажирских перевозок является социальный заказ, при этом высвобождение средств от перекрестного субсидирования поможет решить острые проблемы содержания и развития инфраструктуры;

- предметом договора субсидирования должно являться не покрытие убытков пассажирского перевозчика, а сумма субсидий на единицу перевезенного пассажира, что станет мотивирующим фактором в оказании качественных и доступных услуг.

На основе зарубежного опыта субсидирования пассажирских перевозок можно сформулировать основные принципы сбалансированной системы субсидирования пассажирских железнодорожных перевозок.

**Принцип результативности и эффективности бюджетных расходов** означает, что система субсидирования гарантирует такой уровень финансового обеспечения транспортных компаний, который является необходимым и достаточным для достижения реалистичных целевых показателей мобильности в сегменте социально значимых пассажирских перевозок. При этом определение размера субсидий основывается на необходимости получения заданных результатов с наименьшими удельными затратами на единицу выполненной работы и стимулирования транспортных компаний к повышению эффективности деятельности.

**Принцип разграничения прав, обязанностей и ответственности** участников системы субсидирования означает ясное распределение и закрепление прав и обязанностей между участниками системы субсидирования с возложением на каждого участника ответствен-

ности за результативное и эффективное выполнение функций в рамках своих компетенций.

**Принцип прозрачности и долгосрочной стабильности системы субсидирования** означает, что документы, связанные с организацией и функционированием системы субсидирования, до принятия подлежат опубликованию и общественному обсуждению; сроки действия правил, регламентов, договоров согласуются со среднесрочными и долгосрочными циклами государственного стратегического планирования.

**Принцип взаимодополняемости систем субсидирования пассажирских перевозок различными видами транспорта** означает, что подходы к субсидированию перевозок железнодорожным транспортом должны соответствовать таковым для других видов транспорта и способствовать созданию единой эффективно функционирующей сети социально значимых перевозок, обеспечивающей комплементарность различных видов транспорта и исключающей межвидовую конкуренцию на маршрутах социально значимых перевозок.

Указанные принципы определяют главные положительные эффекты данного подхода – повышение финансовой устойчивости перевозчика, оптимизацию государственных расходов на организацию транспортного обслуживания населения, повышение транспортной подвижности населения и социально-экономическое развитие регионов, связываемых субсидируемыми маршрутами.

Кроме того, важным является и то, что данные принципы ведут к достижению целей всех участников трехсторонней схемы взаимоотношений: населения, государства и перевозчика.

#### Список литературы

1 ОАО «Российские железные дороги» [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=666/](http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=666/). – Дата доступа: 03.06.2014.

2 АО «НК КТЖ» [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://www.railways.kz/ru/node/81/>. – Дата доступа: 25.07.2014.

Получено 20.11.2014

**I. A. Kozhevnikova.** Basic principles of the system of subsidization passenger rail transportation.

Passenger traffic hold a special place in the transport, due to their high socio-economic value and the performance of one of the most important guarantees of the state – freedom of movement. The article articulated basic principles of the balanced system of subsidization passenger rail transportation, considered the experience of state support for rail passenger transport of the Eurasian economic union.