

2015-06-24 Пригородные перевозки: проблемы остаются



«Вы что, с ума сошли, что ли? Это же касается тысяч людей!» – внушал в феврале Путин вице-премьеру Дворковичу, повелев вернуть отменённые в регионах пригородные поезда. В недовольных словах звучала совсем не забота о пассажирах. В них было явное беспокойство за капиталистическую систему и за возглавляемую им власть. Раньше подобной тональности за В.В. Путиным не замечалось.

Впрочем, не замечалось за ним и внимания к проблеме пригородных поездов. Оно появилось только после массового народного протеста. Причём не только пассажиров, но и железнодорожников. Нынешняя российская власть реагирует на права и нужды трудящихся только тогда, когда они выходят на улицы и площади, когда перекрывают железные дороги.

Ярый сторонник перевода царской России на капиталистические рельсы С.Ю. Витте, став министром путей сообщения, добился огосударствления всех железных дорог широкой колеи, существовавших в конце XIX века. Объяснение простое: эта отрасль – естественная монополия. Действительно, конкурирующие железнодорожные пути никакой безумец прокладывать не будет.

Однако отечественные дельцы (деляги) времён реставрации капитализма решили в XXI

веке опровергнуть в погоне за наживой даже своих идейных предшественников типа Витте.

В 2000 году унией олигархов и высшей бюрократии была запущена реформа «Российских железных дорог» (РЖД). Они были превращены в открытое акционерное общество с обманым объявлением, будто собственником всех 100% акций будет только государство.

Но уже в 2008 году В.Путин одобрил и подписал «Транспортную стратегию России до 2030 года». Её «пафос» был прост: в собственности государства оставить только путевое хозяйство и службу движения, а всё остальное следует передать в загребушие частные руки.

Тем самым РЖД были освобождены от обязанностей обеспечивать пригородное железнодорожное сообщение, не приносящее прибыли.

По воле правительства были созданы 28 компаний, которые должны были отвечать за пригородные поезда. Но финансирование этих фактически частных дочек РЖД возлагалось не на их родительницу, а на бюджеты регионов. И чтобы гарантировать неприкосновенность доходов РЖД и их бонз, в правительственном законопроекте прописали, что организация транспортного обслуживания населения в части пригородного сообщения относится к предметам ведения регионов.

Но после того, как в 1990-е годы отечественная промышленность была беспощадно разгромлена, многие лавы администраций субъектов РФ не без оснований жалуются на пустоту в своих бюджетах. А тут ещё надо было финансировать пригородные перевозки, которыми они ранее практически не занимались (или занимались опосредовано).

Почти все главы регионов, в том числе и Воронежской области, отнеслись к вопросам финансирования пригородных перевозок наплевательски. Мнение «А куда

железнодорожники денутся – будут возить, как возили» укоренилось в умах региональных специалистов. Они даже не хотели понять того, что теперь регионы не только устанавливают величину тарифов, но и маршруты, и количество поездов, и компенсируют выпадающие доходы, т.е. разницу между себестоимостью перевозок и ценами проездных билетов.

В первое время так и было. Железнодорожники обеспечивали пригородные перевозки в долг, а региональные чиновники равнодушно взирали на это со стороны. На компенсацию выпадающих доходов не использовались даже налоги на имущество РЖД.

За 2011-2014 годы долги регионов пригородным компаниям выросли до 38 миллиардов рублей, в свою очередь компании должны были ОАО «РЖД» 37 млрд. руб.

Накопившиеся проблемы всё больше сплетались в gordiev узел (или в Воронежской области – в «гordiev узел» – авт.). Отсутствие федерального закона о пригородных пассажирских перевозках порождало разнотолки в подходах к финансированию перевозок, порождало безнаказанность.

Чтобы окончательно не обанкротиться, пригородные компании начали массово подавать иски в суды на администрацию регионов. Суды выносили решения в пользу компаний. И вот тут проснулись региональные чиновники. Каких только причин они не выдумывали, чтобы не платить уже накопившиеся и всё растущие долги. Пошли по самому простому пути – сократить количество пригородных поездов. При этом возникли другие проблемы. Только в электропоездном депо Отрожка из 257 человек 227 стали «лишними» в пригородной компании. Вопрос, куда девать машинистов и их помощников, очень сложный, но будет многократ сложнее, если он позднее – при восстановлении объёмов перевозок – будет перефразирован в «где взять машинистов». Ведь на подготовку машиниста электропоезда уходит 4-5 лет.

После окрика президента Путина правительство в спешке принимает решение временно обнулить НДС, но это составит только около 8 млрд. руб., приблизительно столько же предусмотрено на 2015 год в бюджетах регионов. Но ведь только долги прошлых лет составляют сумму, превышающую эти 16 млрд. более чем вдвое.

Денег на дотацию расходов в пригородных перевозках как не хватало, так и не хватает. Поэтому после грозной команды президента на маршруты вернулись только 50% ранее отменённых поездов без каких-либо гарантий их сохранения в дальнейшем.

Идёт бесконечная борьба по круговой системе. Нищие пригородные компании, обращаясь в суды, пытаются хоть что-то получить от администраций регионов, администрации Воронежской, Липецкой и Тамбовской областей – поделить расходы на электропоезд Воронеж – Мичуринск, маршрут которого проходит по этим областям. Кто и сколько должен платить? А может, лучше поезд отменить? Как применять тарифы за проезд, если в этих областях они будут разными?

Юго-Восточная дирекция моторвагонного подвижного состава пытается удержать кадры поездных бригад, поддержать на должном уровне техническое состояние стареющего парка поездов. При этом закупленные в 2014 году шесть новых рельсовых автобусов из-за невостребованности переданы в другие регионы.

Сколько людей вовлечено в решение возникших проблем! Сколько пострадало и продолжает страдать жителей России, в т.ч. Воронежской области, из-за того, что они не могут свободно пользоваться пригородными поездами!

И самое печальное то, что воронежская власть сильно отстаёт в решении данной проблемы, например, от тамбовских коллег, которые увеличили размер компенсации на возмещение потерь более чем в 30 раз. Бывший губернатор Тамбовской области Олег Бетин ранее принял решение о погашении всех долгов области прошлых лет.

Четвёртый год продолжается неразбериха в пригородных перевозках. Глядя на безрезультатную суету господ из правительства, Минтранса, ОАО «РЖД», руководителей областей, ЮВЖД и пригородных компаний, невольно вспоминаешь великого писателя И.А. Крылова, ещё в позапрошлом веке написавшего в своей басне «Квартет»: «А вы, друзья, как ни садитесь, всё в музыканты не годитесь». Не заменить ли этих «музыкантов»?

Н.М. Чернушкин