

# БЕЗДОХОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ «ЧЕРНОЗЕМЬЕ», О СОЗДАНИИ КОТОРОЙ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) И ОБЛАСТНЫЕ АДМИНИСТРАЦИИ МАКРОРЕГИОНА ЗАЯВИЛИ В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА, ПОЛНОЦЕННО НАЧАЛА РАБОТУ ТОЛЬКО В ИЮЛЕ. ОДНАКО ГЛАВНЫЙ ВОПРОС – О ГОСУДАРСТВЕННОМ СУБСИДИРОВАНИИ УБЫТОЧНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК – ПОКА ОСТАЕТСЯ ОТКРЫТЫМ. В АДМИНИСТРАЦИЯХ ЧЕРНОЗЕМЬЯ КОНСТАТИРУЮТ, ЧТО ОБСЛУЖИВАТЬ РАСХОДЫ НА ПРИГОРОДНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО НЕ ГОТОВЫ, А ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР ПОКА НЕ ОПРЕДЕЛИЛСЯ С ФОРМОЙ И ОБЪЕМОМ ГОСПОДДЕРЖКИ.

ОЛЬГА ДЕМЬЯНКО, СЕРГЕЙ ПОПОВ

**ПОДЕЛИЛИ РАСХОДЫ** Пригородные пассажирские перевозки – один из самых проблемных видов железнодорожного сообщения. Руководитель департамента пассажирских сообщений ОАО РЖД Геннадий Верховых поясняет, что в 2011 году компания ожидает убыток от этого сегмента перевозок в размере 40 млрд руб. В прошлом году, по словам господина Верховых, убыток был на уровне 34 млрд руб. Однако с 2011 года, согласно постановлению правительства РФ, РЖД уже не имеют права компенсировать эти расходы доходами от других видов перевозок. С начала текущего года ответственность за организацию пригородного железнодорожного сообщения полностью легла на специализированные компании, создаваемые РЖД в партнерстве с региональными властями. Теперь администрации на местах сами утверждают тарифы и определяют объем социального заказа: сколько нужно электричек и по каким маршрутам они должны ходить. Соответственно, региональные власти вынуждены самостоятельно возмещать из своих бюджетов разницу между реальной и экономически обоснованной стоимостью проезда.

Первая пригородная пассажирская компания (ППК) – новосибирская «Экспресс-Пригород» – была создана в 1998 году. К концу 2011 года таких компаний должно появиться в стране 27, и деятельность они должны осуществлять на всей территории России. РЖД предоставляют пригородным компаниям подвижной состав и инфраструктуру, а сами ППК, в свою очередь, оплачивают эти услуги из тех средств, что собирают с пассажиров и получают от региональных властей (как от заказчиков перевозок). Все вопросы взаимодействия между РЖД, ППК и региональными властями должны быть прописаны в законе «О регулировании пассажирского сообщения», проект которого еще разрабатывается. В РЖД надеются, что все необходимые нормативные документы будут приняты в течение этого года.

В РЖД отмечают, что в 2011 году уменьшили стоимость оказываемых пригородным компаниям услуг по эксплуатации, обслуживанию, ремонту и аренде подвижного состава на 9 млрд руб. Это стало возможным благодаря установлению минимальной рентабельности на оказываемые услуги, а также отказу от индексов приведения расходов 2010 года к 2011 году при расчете стоимости услуг. Кроме того, ОАО РЖД вышло с инициативой к правительству РФ об установлении исключительных тарифов на предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта для пригородных перевозок с компенсацией выпадающих доходов из федерального бюджета – «в целях создания равных конкурентных условий пригородных железнодорожных перевозок с другими видами транспорта». Инициатива была поддержана, из федерального бюджета в 2011 и 2012 годах предполагается направить по 20 млрд руб. субсидий на воз-

**ОБЩИЙ ПАССАЖИРОПОТОК В ПРИГОРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИИ «ЧЕРНОЗЕМЬЕ» ВО ВТОРОМ ПОЛУГОДИИ 2011 ГОДА ПЛАНИРУЮТ НА УРОВНЕ 9 МЛН ЧЕЛОВЕК. ИЗ НИХ 4,233 МЛН ЧЕЛОВЕК – В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ**



**ЭЛЕКТРИЧКИ ЯВЛЯЮТСЯ СТАБИЛЬНО УБЫТОЧНЫМ ВИДОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

мещение инфраструктурной части затрат ОАО «РЖД». Однако остающийся убыток должны погашать уже региональные власти. К тому же правительство планирует выделять материальную помощь на работу ППК только ближайшие три года. Предполагается, что помощь каждому субъекту РФ в первый год составит 25% от затраченных на пригородный комплекс средств. Далее субсидия уменьшится до 12%, а затем и до 6%.

Напомним, что в конце 2010 года государственную регистрацию получило ОАО «Пригородная пассажирская компания „Черноземье“», созданное ОАО «РЖД» (с долей в уставном капитале 50% плюс одна акция), администраций Воронежской (в лице государственного унитарного предприятия «ПАТП №3» с долей в уставном капитале 25,5%), Липецкой (доля в уставном капитале – 5%), Тамбовской (10%) и Белгородской областей (9%). Уставного капитала компании на момент создания составил 100 тыс. руб. Тем не менее в пяти областях Черноземья до 1 июля текущего года пригородные перевозки осуществляло ОАО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» (бывшее ОАО «Дон-пригород»). Дело в том, что у

ППК «Черноземье» до недавнего времени не было лицензии на перевозочную деятельность, поэтому на первом этапе – сразу после создания – компания осуществляла лишь функции агента по продаже билетов для ОАО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания». Приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта ППК «Черноземье» получило лицензию на осуществление перевозки пассажиров и багажа лишь в конце апреля, а реально начала работу с 1 июля.

Еще в одном регионе Черноземья – Орловской области – ситуация развивается по другому сценарию. Местные власти еще в прошлом году предложили РЖД свой альтернативный вариант создания пригородной пассажирской компании. Орловская администрация хотела объединить в рамках одного предприятия железнодорожные и автобусные перевозки, чиновники готовы были внести в уставный капитал такой компании акции областного ОАО «Пассажирская транспортная компания», на балансе которого порядка 270 автобусов и машин. Переговоры в итоге закончились ничем, а РЖД создали Центральную пригородную пассажирскую компанию (ЦППК), 49,8% которой принадлежит монополии и по 25,1% – правительствам Москвы и Московской области. Орловскую область компания обслуживает по договору. По просьбе орловских чи-

новников в апреле был создан региональный Центр пригородной дирекции РЖД. Он предоставляет от имени монополии всю железнодорожную инфраструктуру и транспорт, а весь обслуживающий персонал работает в Центральной пригородной пассажирской компании.

**В ОЖИДАНИИ СУБСИДИЙ** Главный вопрос – о субсидировании убыточных пригородных перевозок – пока остается открытым. Так, в Орловской области ожидают убытки от работы электричек по итогам года на уровне 330,6 млн руб. 114 млн покрывает федеральная субсидия, оставшиеся 216 млн должен компенсировать региональный бюджет. «Но таких денег нет в бюджете области, – объясняет Денис Орлов, заместитель председателя правительства области и руководитель блока инфраструктуры. – Убытки транспортников пытаются переложить на субъекты, которые железнодорожную инфраструктуру не создавали и дивидендов с нее не получают. Орловская область из регионального бюджета готова заплатить ЦППК 5 млн руб. за 2011 год. Мы просто выделили столько средств, сколько смогли, сумма как таковая не рассчитывалась. Ждем расчетов от РЖД, произведенных в установленном порядке. В целом же воз и ныне там: все ждут федеральных денег на компенсацию убытков, но пока их нет».

