

# СОСТАВ РАЗВИТИЯ

мировой опыт подсказывает, что одним из стимулов к росту ВВП государства является повышение мобильности населения. Другими словам, поезда могут стать инструментом развития региональных и межрегиональных экономических связей. При условии, что реформа железных дорог сможет решить главную проблему этой сферы железнодорожного бизнеса — его хроническую убыточность. АНАТОЛИЙ КАЛИНИН

В июле Демидовский машиностроительный завод (ДМЗ; Московская область) представил новый электропоезд ЭД4М с существенными конструктивными изменениями по сравнению с предыдущими поездами той же модели. Это состав более экономичный и комфортабельный: в вагонах установлены кондиционеры, современные кресла, сделаны более широкие проходы, используются антивандальные материалы и системы видеонаблюдения. Обновленные ЭД4М в ближайшее время появятся в Московском регионе, их планирует закупать ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и передавать в аренду пригородным пассажирским компаниям, например ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК), оперирующему составами в Москве и Подмосковье. С этого года вообще все пригородные перевозки в России выполняют созданные в рамках реформирования отрасли пригородные компании — совместные дочерние общества ОАО РЖД и региональных властей. Всего их 26, и создание пригородных пассажирских компаний — результат реформы железнодорожного транспорта.

Ответственность за приобретение нового подвижного состава на замену устаревающему как физически, так и морально сегодняшнему парку ляжет именно на пригородные компании. Проблема только в том, что пока большинство из них убыточно и не может позволить себе инвестировать в приобретение электропоездов по 180 млн рублей, а именно столько стоит новый восьмивагонный состав ДМЗ.

В то же время госкомпания с 2011 года больше не является перевозчиком в сфере пассажирских перевозок, что означает юридическое отсутствие возможности закупать пассажирские поезда. И если до сих пор обновление парка проходило через инвестиционный бюджет ОАО РЖД, то в ближайшие годы эта ответственность законодательно делегируется пригородным пассажирским компаниям. Для привлечения средств необходима поддержка региональных властей, утверждают в РЖД, ссылаясь на пример европейских железных дорог. Там реформа пригородного комплекса развивалась по схожему сценарию.

**ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОРЯДКИ** В июне во французском городке Бельфор компания Alstom представила свой новый поезд Regiolis (от фр. — «региональный»). «Мы хотели создать современный поезд с легко изменяемой компоновкой. У нас были задачи экономического характера: снизить затраты на обслуживание техники и эксплуатационные расходы, повысить совместимость с другими европейскими железнодорожными системами», — выступил в рамках презентации Филипп Мелье, президент Alstom Transport.

Это один из самых современных подвижных составов в мире, и Alstom произвел его по заказу регионов Франции. Именно регионы являются заказчиком услуги по пригородным перевозкам, формулируют требования к поездам, количеству и протяженности маршрутов, выделяют средства на приобретение нового подвижного состава. Реформа, аналогичная российской, началась во Франции еще в 2002 году, и французы уже говорят о ее успехе. За прошедшие годы

**В РОССИИ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД В РЕГИОНАЛЬНЫХ ПОЕЗДАХ РЕГУЛИРУЮТСЯ ВЛАСТЯМИ, А О СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК И ОБНОВЛЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ГОЛОВА БОЛИТ У ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ**

французские регионы вложили €9 млрд в покупку нового подвижного состава. В среднегодовом исчислении это примерно в четыре раза больше, чем тратят на обновление пригородного подвижного состава РЖД. Пассажиропоток за время реформы во Франции вырос на 40%, притом что в России он в последние годы снижался и только в 2011 году появилась тенденция к его росту на 4–5%.

В покупку новейшего Regiolis (стоимость четырехвагонного поезда составляет €4,5–6 млн в зависимости от комплектации) французские регионы уже вложили €800 млн. Всего заказано 166 составов, начало поставок запланировано на 2013 год, заказ сделали 11 из 22 провинций Франции.

Региональным властям выгодно инвестировать в пригородный железнодорожный транспорт, утверждают во французской железнодорожной компании SNCF, которая на основании договоров с регионами обслуживает эти поезда. Отчасти это политическое решение: муниципалитеты вряд ли решатся отменить пригородные поезда, а значит, потеря голоса избирателей, объясняют в компании.

SNCF — это национальные железные дороги Франции, аналог РЖД, являются подрядчиком, выполняющим пригородные перевозки. При этом компания не зарабатывает на них, выполняя государственный социальный заказ. Заказ этой услуги, расходы и доходы находятся в ведении региональных властей, получающих соответствующие субсидии у федерального центра. Похожая структура существует и в Германии, где земли и федеральные власти субсидируют расходы железнодорожных компаний, добавляя в их бюджеты в общей сложности по €6 на каждый €1, оплаченный пассажиром.

**РЕФОРМА ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА** Плата за инфраструктурную составляющую составляет 40–60% в цене билета, именно из-за ее наличия себестоимость железнодорожных перевозок высока, утверждают в ОАО РЖД. При этом отказаться от железнодорожных перевозок в пользу более эффективных автомобильных невозможно, и не столько из-за недостаточно развитой автомобильной сети страны, сколько из-за колоссальных объемов пригородных перевозок — порядка 900 млн человек в год. Доля железнодорожных перевозок в общем пассажирообороте страны превышает треть.

В европейской практике механизм компенсации затрат инфраструктурных компаний со стороны региональных и федеральных властей работает как часы, в России же пока нет. Если цены на проезд в пригородных поездах регулируются властями, то об обновлении подвижного состава и организации перевозок (маршрутная сеть, объемы движения, расписание) голова болит у пригородных компаний. Пока их расходы существенно превышают доходы, получаемые по регулируемым тарифам, в целом по стране пригородные компании тратят 80 млрд рублей и собирают 40 млрд рублей доходов.

«Для нормальной безубыточной деятельности пригородных компаний было бы достаточно компенсировать на каждый рубль, оплаченный пассажиром, 1 рубль бюджетных средств», — говорит Максим Шнейдер, начальник центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО РЖД. То есть в шесть раз меньше, чем это делают власти Германии.

В 2011 году федеральное правительство поручило заложить в федеральном бюджете денежные средства в размере 25 млрд рублей для субсидирования пригородным пассажирским компаниям этих затрат. Согласно постановлению правительства, схема выделения субсидий будет выглядеть так: на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для пригородных перевозчиков будет дана скидка в 99% от базового тарифа, установленного Федеральной службой по тарифам. Кроме того, ОАО РЖД будут выделены 25 млрд рублей субсидий на компенсацию недополученных на поддержание инфраструктуры средств.

Однако этих средств недостаточно на полное покрытие всех убытков пригородных перевозчиков. Президент ОАО РЖД Владимир Якунин на ноябрьском селекторном совещании в компании уточнил, что всем субъектам Российской Федерации для обеспечения безубыточности пригородных компаний необходимо было направить на эти цели 14,5 млрд рублей. Однако в региональных бюджетах на компенсацию выпадающих доходов пригородных компаний предусмотрено гораздо меньше — около 6 млрд рублей.

Пока большая часть субъектов федерации не уделяют должного внимания пригородному железнодорожному

комплексу по сравнению с другими видами транспорта. Главной проблемой текущего этапа реформирования можно назвать отсутствие закрепленных норм выделения субсидий для железнодорожных перевозчиков.

«К сожалению, до сих пор проблема субсидирования решается в ручном режиме, а механизмы выделения субсидий из федерального и региональных бюджетов, механизмы распределения субсидий между субъектами и перевозчиками отсутствуют», — считает заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий Олег Трудов.

Проблему могло бы решить принятие закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения», который проходит согласование в правительстве, а также принятие субъектами РФ концепций развития пригородных пассажирских перевозок с определением долгосрочных механизмов их финансовой поддержки.

Кроме того, государство могло бы субсидировать часть затрат пригородных компаний на покупку электричек, произведенных в РФ, считает Максим Шнейдер. Государственная поддержка могла бы выражаться, например, в форме субсидирования части стоимости подвижного состава при его закупке — по примеру того, как это было сделано с закупкой автобусов по линии Минрегиона, когда регионы возмещали 30% от стоимости транспортных средств. Другим вариантом могло бы быть субсидирование процентных ставок по кредитам госбанков.

Эти меры позволят пригородным компаниям обновлять подвижной состав, ведь и российским, и иностранным производителям техники уже есть что предложить.

**НОВЫЕ СОСТАВЫ** В России основным производителем электропоездов является ДМЗ, который входит в группу «Трансмашхолдинг». Именно этот завод построил, например, аэрозэкспрессы, курсирующие в Московском транспортном узле.

В скором времени на сети российских железных дорог появятся еще более современные поезда уже иностранного производства. В июне «Российские железные дороги», компания Siemens AG и ЗАО «Группа „Синара“» подписали соглашение о поставке 1200 вагонов электропоездов «Ласточка» (серия Desiro RUS).

Будет создан специализированный инженеринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит ОАО РЖД или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкцию и комплектацию локализованных электропоездов. Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (пять вагонов) в размере €8,6 млн.

Присматривается к российскому рынку и французская компания Alstom. «Последняя тенденция — это создание совместных предприятий в транспортной сфере. У нас есть уже несколько СП в России, например с „Трансмашхолдингом“. Это важно, потому что ценовой сегмент Западной Европы неприемлем для России», — поясняет Терри Бест, глава коммерческой службы Alstom. ■



**В ЕВРОПЕ СУБСИДИРУЮТ ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЗАРАБАТЫВАЮТ НА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ**



СМЕЖНИКИ