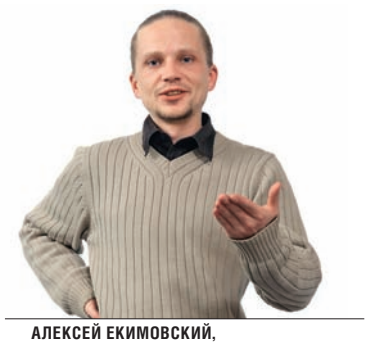
КОЛОНКА РЕДАКТОРА



АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ПРИГОРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

РАСЧЕТ НА ЧАСТНИКОВ

Реформа железнодорожного транспорта в России пока не привела к развитию пассажирского комплекса: конкуренцию перевозчиков на одних и тех же путях организовать невозможно, а сборы за проезд не покрывают и половины убытков пригородных компаний от их основной деятельности. Два года назад разрастающуюся дыру в бюджете пригородных операторов заткнули федеральными субсидиями, но регионы, несмотря на угрозы центра пересмотреть межбюджетные отношения для несознательных губернаторов, компенсируют затраты на пригородное сообщение неохотно, порой только по суду.

Радикально отличается от всей страны ситуация в Москве и Московской области. Значительный денежный поток привлек в московские пригородные компании частных инвесторов, которые согласились развивать железнодорожные пассажирские перевозки как бизнес, а один из них даже перешел на госслужбу, фактически возглавив борьбу с транспортными проблемами в перегруженном людьми мегаполисе.

Результаты модернизации железнодорожных линий в Москве, включая грандиозное строительство новой транспортной системы Малого железнодорожного кольца, должны удовлетворить всех. И избирателей-москвичей, изголодавшихся по качественному общественному транспорту, и предпринимателей, которым отдадут под коммерческую застройку обширные промышленные зоны вокруг Третьего транспортного кольца.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Пригородный железнодорожный транспорт)

Дмитрий Сергеев — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Наталия Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб». Адрес: Корьаланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Виктор Меламед

ЗАКОЛДОВАННЫЙ ПРИГОРОД

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ УВЕРЕНЫ, ЧТО ВОПРОС О СУБСИДИЯХ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА ПОДДЕРЖКУ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА БУДЕТ РЕШЕН ПОЛОЖИТЕЛЬНО И НА ДОЛГИЙ СРОК, НО НА ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЭТИХ ДЕНЕГ ВСЕ РАВНО НЕ ХВАТИТ. С ПРИНЯТИЕМ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ ДОЛЖНЫ РЕШИТЬСЯ МНОГИЕ ДАВНИЕ ВОПРОСЫ, НО РЕГИОНАЛЬНЫМ АДМИНИСТРАЦИЯМ ПРИДЕТСЯ ПЛАТИТЬ ЕЩЕ БОЛЬШЕ. В ПРОТИВНОМ СЛУЧАЕ ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИСЧЕЗНУТ В БОЛЬШИНСТВЕ РЕГИОНОВ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ-ПЯТИ ЛЕТ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

СТРАСТИ ПО СУБСИДИЯМ Как и годом ранее, над судьбой пригородного комплекса сгустились тучи дефицита финансирования. Два года назад федеральное правительство согласилось выделять по 25 млрд руб. в год прямых субсидий, которые фактически освободили региональные пригородные компании от уплат инфраструктурного тарифа по инфраструктуре ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Однако положительного решения о продолжении этой практики в 2014 и 2015 годах до сих пор не принято. Одна из альтернатив — постепенно сокращать, а с 2016 года и вовсе ликвидировать этот вид поддержки пассажирского железнодорожного транспорта. Ответственность и возникающие из-за нее расходы на содержание электричек должны нести региональные власти, на территории которых работают пригородные компании.

Между тем тревогу бить пока рано: в общении железнодорожников и федеральных чиновников происходят положительные сдвиги, сообщил начальник центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Максим Шнейдер. «1 ноября правительственная комиссия по транспорту и связи под председательством вице-премьера Аркадия Дворковича согласовала концепцию развития пригородных перевозок, в которой закреплены два важнейших для отрасли момента. Во-первых, она предполагает принятие федерального закона о пассажирском сообщении, о котором мы говорим уже два года, и, во-вторых, закрепляет наличие инфраструктурной субсидии на долгосрочный период с выходом на полную компенсацию затрат пригородных компаний»,— рассказывает он.

В течение месяца с небольшими доработками документ ляжет на подпись премьера Дмитрия Медведева. Логика концепции исходит из того, что федеральная субсидия имеет целью уравнять экономическое положение автомобильных и железнодорожных перевозчиков в пригороде, поскольку автобусные компании за пользование инфраструктурой дорог не платят ничего. Сдерживать рост пригородного тарифа для населения должны региональные власти, выделяя субсидии перевозчикам на покрытие убытков от их основной деятельности. «Очень важно то, что эта концепция готовилась не по заказу ОАО РЖД, а по заказу правительства,— отмечает господин Шнейдер.— Независимые консультанты McKinsey определили все ключевые параметры, с которыми мы полностью согласны и готовы реализовывать этот план. Но важно и то, чтобы закрепленные в документе обязательства регионов выполнялись в полном объеме»,— говорит топ-менеджер ОАО РЖД, добавляя, что все споры с губернаторами по поводу расчетов сумм региональных субсидий быстро заканчиваются, если взять в руки обычный калькулятор.

Впрочем, даже с учетом принятых решений с выплатами компенсаций не все идет гладко. В 2012 году, согласно методике подсчета Федеральной службы по тарифам (ФСТ), расходы пригородных компаний за пользование железнодорожными путями составили 33 млрд руб. Федеральная льгота позволила перевозчикам заплатить лишь 1% от этой суммы (330 млн руб.), что они и сделали в полном объеме. Однако федеральный бюджет компенсировал ОАО РЖД затраты лишь на 25 млрд руб. По подсчетам монополии, только в прошлом году не покрытый субсидиями убыток ОАО РЖД составил порядка 8 млрд руб. «Сегодня себестоимость содержания инфраструктуры пригорода составляет 35 млрд руб. в год, а выделяют все равно 25 млрд,— подсчитывает Максим Шнейдер.— В следующем году расходы будут на уровне 37 млрд руб., в 2015 году — 39 млрд руб., а если продолжать выделять 25 млрд руб., то формируется крупный убыток у владельца инфраструктуры»,— поясняет он ситуацию.

ДЕНЬГИ НА ОМОЛОЖЕНИЕ В ОАО РЖД не скрывают, что в дальнейшем объемы субсидий нужно будет, наоборот, увеличивать. В частности, чтобы проводить постоянное обновление подвижного состава. «Сегодня даже сознательные регионы финансируют только выпадающие доходы перевозчиков, как бы подразумевая то, что подвижной состав есть у ОАО РЖД и новый покупать →

ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ

ЕСЛИ ЧИНОВНИКИ НЕ НАЙДУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 10–15 МЛРД РУБ. В ГОД, ЧЕРЕЗ 5 ЛЕТ ПЕРЕВОЗЧИКАМ НЕ НА ЧЕМ БУДЕТ ВОЗИТЬ ЛЮДЕЙ