



ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ПРИГОРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ  
ТРАНСПОРТ»

## КОМФОРТ ИЛИ СТАБИЛЬНОСТЬ?

Долгое время электрички ассоциировались у меня с поэмой Венедикта Ерофеева «Москва—Петушки». Казалось, что более «народного» и в то же время непредсказуемого вида транспорта не придумать. Честно говоря, трудно было представить, что электрички могут быть комфортными. Но за последние несколько лет пригород существенно преобразился: появились поезда РЭК и межрегиональный «Спутник», а до аэропортов можно добраться на «Аэроэкспресс». И это только начало: в Москве ожидается запуск движения по Малому железнодорожному кольцу.

Но денежный поток по-прежнему генерируется только в Московском регионе. В других субъектах ситуация менее оптимистичная: доходы пригородных компаний не покрывают их расходов, а местные власти отказываются компенсировать эту разницу. Но 2015 год должен стать переломным. Новые принципы работы подразумевают, что перевозчик больше не будет оказывать региону услугу в «долг». Это значит, что губернаторам предстоит решить, нужны им электрички или нет. Но пока статистика неутешительна: только до конца года планируется отменить около 550 поездов. Регионы и сами не скрывают, что хотят пересадить население на более экономичный транспорт — автобусы. Так что попытки дисциплинировать субъекты могут носить обратный эффект: страна останется без электричек.

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

**Владимир Желонкин** — 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  
**Павел Кассин** — директор фотослужбы  
**Валерия Любимова** — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»  
**Рекламная служба:**  
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353  
**Алексей Харнас** — руководитель службы «Издательский синдикат»  
**Юлия Галлямова** — выпускающий редактор  
**Ольга Боровягина** — 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:** «Сканвек Аб».  
Адрес: Коряпанкату 27, Коувола, Финляндия  
**Тираж:** 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

# ПРИГОРОДНЫМ ПОЕЗДАМ ПЕРЕВОДЯТ СТРЕЛКИ

В СИСТЕМЕ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ ГРЯДУТ РАДИКАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ. С 2015 ГОДА ПЕРЕВОЗЧИКИ СМОГУТ ОТКАЗЫВАТЬ В УСЛУГЕ РЕГИОНАМ, НЕ КОМПЕНСИРУЮЩИМ ИХ ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ. ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ, ЧТО ЭТА МЕРА ДИСЦИПЛИНИРУЕТ СУБЪЕКТЫ И РЕШИТ ПРОБЛЕМУ С УБЫТОЧНОСТЬЮ В ПРИГОРОДЕ, НО ЭФФЕКТ МОЖЕТ БЫТЬ ОБРАТНЫМ. УЖЕ СЕЙЧАС ПОНЯТНО, ЧТО БОЛЬШИНСТВО РЕГИОНОВ НЕ ГОТОВО НА ТАКИЕ УСЛОВИЯ И СОГЛАСНО ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЭЛЕКТРИЧЕК В ПОЛЬЗУ АВТОБУСОВ. БЕСПОКОЙСТВА НЕ ВЫЗЫВАЕТ ТОЛЬКО МОСКОВСКИЙ РЕГИОН, ГДЕ ЗАПЛАНИРОВАНА МАСШТАБНАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА. ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА

**КОНЦЕПТУАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ** На протяжении нескольких лет ОАО РЖД и профильные ведомства упорно пытались принять концепцию развития пригородных пассажирских перевозок, призванную урегулировать давно назревший конфликт в отрасли. Суть проблемы в том, что пригородный транспорт убыточен. И это несмотря на то, что государство оплачивает инфраструктурный тариф, а регионы должны компенсировать пригородным компаниям выпадающие из-за перевозки пассажиров по заниженной стоимости доходы. Но это в идеале: на самом деле ОАО РЖД ежегодно недополучает от государства как минимум 6 млрд руб. за пользование железнодорожными путями, а регионы не выплачивают даже половины положенной суммы. Например, в 2013 году расходы на инфраструктуру составили 35 млрд руб., в 2014-м — 31,6 млрд руб., а объем субсидий — 25 млрд руб. И это притом, что перевозчики платят только 1% за пользование путями, а

оставшиеся 99% должно компенсировать государство. Похожая ситуация и с компенсацией за «дешевый» тариф. В 2012 году регионы выплатили пригородным перевозчикам только 7,2 млрд руб. (при затратах 15,2 млрд руб.), в 2013 году — 7,7 млрд руб. (при потребности 16,2 млрд руб.), а в 2014 году ожидаемая выплата — 8,4 млрд руб. (из 14,6 млрд руб.). Но общий дефицит средств в пригороде гораздо выше: 18,9 млрд руб. в 2014 году. Такая модель работы существует с 2011 года, когда пригородное сообщение было выведено из структуры ОАО РЖД с целью прекращения перекрестного субсидирования убыточного пригорода за счет грузовых перевозок. Тогда же монополия создала 27 пригородных пассажирских компаний (ППК) при участии региональных администраций, а государство согласилось в течение трех лет субсидировать инфраструктурный тариф. Предполагалось, что новая схема позволит избежать убытков в при-

городном комплексе, поскольку вся ответственность за организацию перевозок будет лежать на регионах. Но эксперимент, мягко говоря, не удался. По итогам 2014 года только 5 субъектов — Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Рязанская и Астраханская области — закончат год с прибылью, еще 20 — компенсируют от 80% до 100% расходов ППК (дефицит субсидий составляет 481,9 млн руб.), а 26 — не более 50%. И это при том, что к 2016 году государство планировало окончательно прекратить субсидирование инфраструктуры, на чем неоднократно настаивал Минфин.

И вот, казалось бы, решение наконец найдено: в мае премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил концепцию развития пригородного комплекса. Она предлагает долгосрочную модель сотрудничества между федеральным центром, регионами и пригородными компаниями. Так, в течение 15 лет правительству предстоит субсидиро-



ПРОБЛЕМА УБЫТОЧНОСТИ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЕ НЕ ЗНАКОМА

## АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС