

→ вать содержание федеральной инфраструктуры, выплачивая по 25 млрд руб. ежегодно. Таким образом, до 2029 года из федерального бюджета будет выделено 375 млрд руб. По словам Дмитрия Медведева, «государство готово и будет помогать пригородному сообщению, но ответственность за хождение электричек лежит на регионах».

В концепции прописаны прогнозы пассажирооборота, принципы установки и изменения тарифов и финансовая ответственность сторон. Новая схема сотрудничества будет выглядеть следующим образом: регион согласует с Минтрансом объем перевозок и все параметры маршрута (пассажирооборот, размер движения поездов, количество остановок поезда на той или иной станции), при этом в контракте содержатся требования к уровню и качеству обслуживания поездов.

После выполнения заказа государство выплачивает собственнику инфраструктуры ОАО РЖД ежегодную субсидию и еще часть денег — пригородным компаниям за перевозку льготной категории пассажиров (расчет производится на основе фактического пассажирооборота и регионального тарифа). Предполагается, что долгосрочное сотрудничество увеличит пассажиропоток пригородного комплекса примерно в полтора раза, до 1,45 млрд пассажиров в год. Такие прогнозы в первую очередь основаны на опыте прошлых лет. Например, если в 2003—2010 годах прослеживалось сокращение пассажирооборота в среднем на 3,5% в год, то после введения господдержки он рос на 5—7% в год.

Кроме того, концепция была подкреплена майским проектом постановления правительства, который подготовило Минэкономики. Согласно ему, регионы обязаны заключать долгосрочные контракты с ППК, регулировать их тарифы и компенсировать потери. По сути, документ можно считать революционным, ведь раньше субъекты не были ответственны перед ППК, а те должны были в обязательном порядке осуществлять перевозку. Но теперь все изменилось: отсутствие долгосрочного заказа дает перевозчику право отказать в услуге.

НАПЕРЕГОНКИ С АВТОБУСАМИ В пригородном сообщении складывается парадоксальная ситуация. Большинство регионов не готово обременять себя долгосрочными взаимоотношениями с ППК, из-за чего реформа железнодорожного транспорта может иметь обратный эффект и основная часть субъектов попросту лишится электричек. Статистика налицо: с начала 2014 года отменено больше 500 пригородных поездов, в том числе 51 — в Ставропольском крае, 42 — в Белгородской, 31 — в Липецкой, 29 — в Калининградской областях. Такой массовой отмены электричек не было еще никогда. Все потому, что теперь ППК оказывают услуги только в соответствии с оплаченным заказом, а регионы заключают контракты всего на несколько месяцев. Как поясняют в ОАО РЖД, «это не прихоть, а данное прошлой осенью поручение правительства пригородным компаниям больше не оказывать услугу в долг». Если эта тенденция сохранится, то из 6—6,3 тыс. ежесуточно отправляющихся поездов может остаться не более 2,3 тыс. Правда, некоторые региональные власти решили пойти более радикальным путем — повысить стоимость перевозки. Сейчас экономически обоснованный уровень тарифов действует в 29 субъектах. Но, по оценкам аналитиков и участников рынка, резкое подорожание проезда не приведет к положительному эффекту: пассажиры просто откажутся от поездок в электричках. Пожалуй, благополучнее всего дела обстоят в Московском регионе, где работает ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК, на 50% принадлежит ООО МПК Искандера Махмудова и Андрея Бокарева, еще по 25% — у ОАО РЖД и Московской области). На долю этой компании приходится примерно 60% пригородных перевозок (600 млн человек в год). Пока

С НАЧАЛА 2014 ГОДА ОТМЕНЕНО СВЫШЕ 500 ПРИГОРДНЫХ ПОЕЗДОВ. В МИНЭКОНОМИКИ УВЕРЕНЫ, ЧТО КАЖДЫЙ СУБЪЕКТ ДОЛЖЕН САМОСТОЯТЕЛЬНО РЕШИТЬ, В КАКОЙ ВИД ТРАНСПОРТА ЕМУ ЛУЧШЕ ИНВЕСТИРОВАТЬ

↑
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

только Москва и Московская область изъявили твердое желание заключить долгосрочный контракт с пригородной компанией. Более того, они готовы компенсировать часть затрат ЦППК за пользование инфраструктурой. С каждым годом выделяемая из бюджета сумма будет постепенно обесцениваться, а образовавшуюся разницу в 2—3 млрд руб. возместит ОАО РЖД Московский регион. Предполагается, что график платежей будет зафиксирован в контракте с ППК, который заключат до конца года.

В других регионах ситуация куда более плачевная: ряд регионов, например Ставропольский край, уже отказывается от электричек в пользу автобусов. Как пояснили ВГ в ОАО РЖД, автобусное сообщение гораздо дешевле организовать, к тому же все налоговые отчисления получает непосредственно субъект. Похожая ситуация, по данным источников ВГ, в Воронежской области, где готовятся провести конкурс на выбор автобусного перевозчика, чтобы полностью очистить регион от «полулегальных частных операторов». В Тульской области также собираются заменить пригородные железнодорожные маршруты, пользующиеся низким спросом у населения, на автобусы. «Автобусные» конкурсы запланированы даже в Москве, но у столицы другие причины: город собирается перевести всех частных перевозчиков на единые стандарты работы по госконтракту. Предполагается, что право работы на маршрутах будет разыграно на конкурсах: первый, на 200—250 автобусов, планируется провести в ноябре. Одним из его участников может стать ОАО ЦППК: в конце 2013 года компания получила лицензию на автобусные перевозки, источник ВГ на рынке говорит, что диверсификация бизнеса пригородного перевозчика позволит усовершенствовать транспортную логистику Москвы, предложить ей полноценные мультимодальные перевозки. О необходимости перехода на более экономичный вид транспорта, прежде всего автобусы, заявляло неоднократно и Минэкономики. По мнению ведомства, каждый субъект должен самостоятельно решить, в какой вид транспорта ему лучше инвестировать. Например, если Московский регион обладает устойчивым спросом на перевозки доходы от продажи билетов на 70—80% покрывают операционные расходы, то в Забайкальском крае, напротив, уровень пассажиропотока крайне низкий. В данном случае проще ликвидировать железнодорожное сообщение в пользу автобусного, уверены в министерстве. Директор департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономики Ярослав Мандрон говорит, что в некоторых регионах возможен полный отказ от электричек. «Это позволит регионам повысить эффективность расходования средств на организацию транспортного обслуживания населения и улучшить ситуацию на рынке пригородных пассажирских перевозок»,— утверждает Ярослав Мандрон.

ДОЛГ ПРИДЕТСЯ ВЕРНУТЬ Но ситуация в пригородном комплексе осложняется еще и тем, что регионы должны не только заложить в бюджет средства на оплату будущих перевозок, но и вернуть задолженность, образовавшуюся за предыдущие годы. Ее общий размер оценивается в 31,5 млрд руб. Соответствующее поручение было дано Владимиром Путиным по итогам совещания с правительством в конце июня. При этом выплата будет растянута на десять лет: для этого регионам предстоит заключить с ОАО РЖД и ППК контракт по урегулированию задолженности за 2011—2013 годы. Известно, что почти все пригородные компании уже направили в адрес субъектов проекты соглашений о поэтапном погашении долга. Предполагалось, что все контракты будут подписаны до конца сентября, но, по данным ОАО РЖД, пока это согласились сделать только 9 регионов: Волгоградская, Кировская, Нижегородская, Тамбовская области, Республика Мордовия и др., а 61 — категорически отказался компенсировать убытки.

И это при том, что в картотеке арбитражных судов хранятся десятки дел о взыскании с регионов выпадающих доходов. Уже сейчас в судах рассматривается 48 исков на 3,58 млрд руб. и еще 32 иска на 4,42 млрд руб. ОАО РЖД готовится предъявить по 2011 году. Всего за 2012—2013 годы будет сформировано больше 120 исков на сумму 15,4 млрд руб. Но, как правило, судебные разбирательства растягиваются на годы: за арбитражем неизбежно следует апелляция, а затем дело передается в кассацию. В это время ОАО РЖД приходится создавать резервы и фактически списывать накопившиеся долги. По-

ка статистика неутешительна: только по семи искам на сумму 909 млн руб. уже вынесено судебное решение, причем все в пользу ППК. Еще в пяти случаях на сумму 210 млн руб. заключено мировое соглашение. Подобным образом обстоят дела и с судебными тяжбами, которые ведутся с федеральными органами. Но там речь идет о перевозке пассажиров-льготников. Ежегодно ППК, согласно заключенному с Минздравсоцразвития договором, бесплатно перевозят льготников без ограничения числа поездок и маршрута следования. Но выплачиваемой государством компенсации зачастую недостаточно для покрытия всех расходов перевозчиков. Например, этим летом Арбитражный суд Москвы удовлетворил требование ЦППК к Минфину о выплате 1,4 млрд руб. за перевозку льготников в 2013 году, но ответчик оспорил это решение, и теперь дело передано во вторую инстанцию. И все же федеральные органы куда более дисциплинированы, нежели региональные администрации. По словам заместителя министра транспорта Алексея Цыденова, федеральные долги перед ОАО РЖД по пригороду планируется оплатить в течение трех лет.

КТО ДАСТ ДЕНЬГИ НА ПОЕЗДА? Еще одна крайне болезненная для пригорода тема — обновление подвижного состава. Сейчас почти весь парк поездов находится в собственности ОАО РЖД, и ППК арендуют их у монополии. За последние пять лет госкомпания потратила на покупку поездов 100 млрд руб., закупив с 2011 по 2014 год больше 1,1 тыс. вагонов. Еще 104 вагона ОАО РЖД планирует приобрести в 2015 году, но на этом закупки прекратятся и впредь ППК предстоит самостоятельно обеспечивать себя подвижным составом. Это обусловлено позицией Минтранса и Минфина, которые считают, что «закупка и обновление поездов должны находиться в сфере ответственности перевозчика». Между тем в 2016—2020 годах примерно четверть парка устареет. По данным ОАО РЖД, в этот период придется списать около 4 тыс. вагонов. Для восполнения вышедшего парка потребуются не менее 117 млрд руб. инвестиций. Таких денег у железнодорожных перевозчиков нет, и это понимают как в ОАО РЖД, так и в профильных ведомствах. Поэтому сейчас активно прорабатываются возможные схемы финансирования. Например, это может быть сделано за счет включения инвестиционной составляющей в железнодорожный тариф, но тогда стоимость перевозки возрастет. Другие варианты — привлечение кредитов под гарантии субъектов или внесение регионами средств в уставный капитал ППК, но это маловероятно. Кроме того, в июле на совещании в Совете федерации ОАО РЖД предложило субсидировать закупку подвижного состава из бюджета субъектов. Тогда речь шла о 15 млрд руб. в год, но идея не была поддержана регионами. Поэтому наиболее вероятный способ — финансовый лизинг.

А КТО-ТО ЕДЕТ В ГОРУ... В отличие от всех остальных ППК, у ЦППК дела идут совсем неплохо. Компания стабильно прибыльна и задействована сразу в нескольких железнодорожных проектах. Еще в начале лета ЦППК заключила с правительством Московской области соглашение о совместном развитии транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в Подмосковье. Речь идет о создании примерно 80 ТПУ на станциях с пассажиропотоком от 1 млн человек в год. ЦППК займется архитектурной концепцией и технико-экономическим обоснованием ТПУ. Кроме того, перевозчик вложится в пассажирскую инфраструктуру: переходы, билетные киоски, турникеты. Всего в Московской области в рамках принятого в марте постановления планируется построить 120 ТПУ близ железнодорожных станций и остановочных пунктов. Объем вложений в ТПУ Подмосковья перевозчик не раскрывает. Но на этом «творческие» планы ЦППК не заканчиваются. Также

компания собирается до 2029 года инвестировать 59 млрд руб. в развитие пассажирской инфраструктуры — модернизацию 1,5 тыс. платформ, ремонт павильонов и навесов. В августе ЦППК взяла в аренду у ОАО РЖД всю пристанционную инфраструктуру Московской железной дороги. Контракт рассчитан на 15 лет, в течение этого времени ЦППК предстоит привести в порядок все полученные ею объекты, инвестировав в них как минимум 9 млрд руб. Глава ЦППК Михаил Хромов признается, что этот проект не является коммерческим. «Аренда инфраструктуры у ОАО РЖД обусловлена желанием оказывать комплексную услугу пассажирам от точки до точки»,— объясняет господин Хромов.

Но основная задача, которая стоит сегодня перед перевозчиком,— привлечение долгосрочного финансирования на закупку подвижного состава. В 2013 году компания приобрела 4 поезда, еще 26 — в текущем году, но этого недостаточно. В планах ЦППК — закупить до 2029 года 400 поездов на сумму 172 млрд руб. Доходы, получаемые ЦППК от продажи билетов, сегодня только на 70—80% покрывают операционные расходы. Это гораздо лучший результат, чем у всех других ППК и многих зарубежных перевозчиков, но все равно недостаточен для реализации инвестпрограммы. Михаил Хромов говорит, что наиболее вероятным способом привлечения денег может стать финансовый лизинг на льготных условиях финансирования.

Это подтверждает и Ярослав Мандрон, по словам которого «в данных обстоятельствах лизинг может стать действенным способом привлечения инвестиций в отрасль». Он отмечает, что для этого может быть даже создана специальная независимая лизинговая компания, ориентированная на пригород. Один из возможных вариантов финансирования — за счет привлечения средств Фонда национального благосостояния.

СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ Снизить расходы перевозчиков может установление нулевого НДС для пригородных перевозок. Пригородный комплекс и сейчас не облагается НДС, что создает для ППК определенные трудности. Дело в том, что НДС не облагается только сама стоимость перевозки, а ППК приобретают услугу с учетом этого налога. Но если в Налоговый кодекс будут внесены поправки, пригородные компании получат возможность вернуть из федерального бюджета примерно 6 млрд руб. В марте Госдума отклонила законопроекты об установлении нулевого НДС для пригорода. Впрочем, точка в этом вопросе еще не поставлена: в соответствии с поручением президента Владимира Путина правительство должно принять окончательное решение в течение осени. Другой волнующий вопрос — штрафы за безбилетный проезд. Если размер штрафов за проезд зайцем будет многократно увеличен, пригородные компании смогут повысить свои доходы за счет сокращения безбилетных пассажиров. Первый шаг в этом направлении уже сделан: в сентябре в Госдуму был внесен законопроект, предполагающий смену административной ответственности за безбилетный проезд на гражданско-правовую. При этом размер штрафа в пригородном комплексе увеличился в 50 раз от стоимости поездки. К примеру, сейчас размер штрафа фиксированный и составляет 100 руб. А в перспективе составит, как минимум, 875 руб. в Московской области (при самом низком тарифе 17 руб.) и 1,4 тыс. руб. в Москве (при стоимости билета 28 руб.). Принятию соответствующих поправок предшествовало заседание правительства, в ходе которого премьер-министр Дмитрий Медведев указал на недопустимость существующей системы. «Действующие сейчас штрафы совершенно не пугают тех, кто ездит без билета»,— отметил глава правительства. Отсюда, по его мнению, и массовый характер правонарушений, и довольно серьезные убытки перевозчиков. ■