

СИЛА ДОГОВОРА

БЛАГОДАря ВМЕШАТЕЛЬСТВУ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПРАВИТЕЛЬСТВО НАШЛО СПОСОБЫ СОХРАНИТЬ ОБЪЕМЫ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В РЕГИОНАХ И, ПОХОЖЕ, ДАЖЕ ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗУБЫТОЧНУЮ РАБОТУ ЭЛЕКТРИЧЕК В БУДУЩЕМ. ОДНАКО В ВОПРОСЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ПОМОГАТЬ РЕГИОНАМ ПОКА НЕ ПЛАНИРУЕТ, ХОТЯ ЭТА ПРОБЛЕМА С НЕИЗБЕЖНОСТЬЮ СПРОВОЦИРУЕТ НОВЫЙ КРИЗИС В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ.

МАРИНА ПРОХОРОВА

ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПОМИЛОСЬ История с отменой более 300 пригородных электричек в начале года и их стремительным возвращением в эксплуатацию по требованию президента РФ Владимира Путина обнажила нерешенные проблемы в пригородном транспорте, о которых уже несколько лет предупреждало руководство ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Накопившиеся неплатежи регионов за оказанные де-факто перевозки пассажиров привели в экономический тупик региональные пригородные пассажирские компании, которые после тяжелых позиционных боев в арбитражных судах приняли вынужденное решение о сокращении объемов перевозок. Уже в феврале правительство приняло целый ряд необходимых решений, которых давно ждала отрасль. Уже в феврале текущего года правительство согласилось вернуть льготы пригородным пассажирским компаниям (ППК) по уплате тарифа за проезд по инфраструктуре общего пользования. Постановлением премьера Дмитрия Медведева к базовому тарифу установлен понижающий коэффициент в размере 0,01, что означает 99-процентную скидку по платежам пригородных компаний в адрес РЖД на общую сумму 33,8 млрд руб. Кроме того, в апреле правительство приняло изменения в Налоговый кодекс, которые устанавливают ставку налога на добавленную стоимость для пригородных перевозок в размере 0%. Эта мера позволит ППК своевременно возратить из бюджета НДС, уплаченный по договорам с их контрагентами.

Кроме того, по словам начальника центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексея Белянкина, утверждены долгожданные поправки в Кодекс об административных правонарушениях в части регулирования ответственности за безбилетный проезд, а также рассматривается вопрос об оказании адресной поддержки региональным администрациям из федерального бюджета в объеме до 4 млрд руб. на субсидирование пригородных перевозок по принципу софинансирования.

Впрочем, главные надежды ППК связаны с тем, что правительство наконец нашло способ увязать федеральную поддержку регионам с заключением контракта на пригородные перевозки. После неоднократных безуспешных попыток сделать это в прежние годы, окончательно сформулировать зависимость между федеральными субсидиями и платежами регионов за электрички правительству удалось только в нынешнем году, причем достаточно оригинальным способом.

ПРИГОРОД В ОБМЕН НА ДОРОГИ В качестве разменной монеты в вопросе пригорода правительство выбрало субсидии на развитие региональных автодорожных проектов, распределяемых в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Суть нового подхода состоит в том, что предоставление таких трансфертов должна одобрить правительственная комиссия по транспорту при условии, что региональные администрации качественно исполняют свои полномочия по организации пригородного железнодорожного сообщения.

ПОСЛЕ РЯДА ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ РЕШЕНИЙ РЕГИОНЫ НАЧАЛИ ГАСИТЬ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПРОШЛЫХ ЛЕТ И ГОТОВЫ ДОГОВАРИВАТЬСЯ С ОПЕРАТОРАМИ ЭЛЕКТРИЧЕК О ФИНАНСИРОВАНИИ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ НА ДОЛГОСРОЧНОЙ ОСНОВЕ



НОВЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА НЕ ТОЛЬКО БОЛЕЕ КОМФОРТНЫ ДЛЯ ПассажиРОВ, но и значИтельно эФФЕКТИВнее в экСПЛУАТАЦИИ для ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ

Критерии анализа региональной политики в области пригородного транспорта достаточно просты и понятны. Прежде всего комиссия проверит наличие подписанного договора на транспортное обслуживание на 2015 год и принятие субъектом РФ решения о полной компенсации в 2015 году потерь в доходах пригородных пассажирских компаний. Урегулирование задолженности прошлых лет за фактически оказанные услуги также одно из условий предоставления трансфертов из казны на автодороги.

Для проблемных регионов, где ситуация по каким-то причинам не решается в добровольном порядке, правительство определило весьма независимого арбитра. Вопросы выполнения этих поручений правительственной комиссии курирует заместитель главы Минтранса РФ Олег Белозеров, ответственный за дорожное строительство, и подведомственное министерству Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). На специальном совещании в начале июня заместитель министра объявил, что из 83 регионов 17 не представили информацию об урегулировании вопросов организации пригородного железнодорожного транспорта в своих областях. Этим 17 «должникам» было поручено в недельный срок предоставить все документы и расчеты, а также определиться с тарифной политикой, если это не было сделано ранее. Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, в свою очередь, доложил, что из 66 регионов, которым комиссия по транспорту уже одобрила выполнение необходимых условий, с 44 субъектами заключены договоры о предоставлении трансфертов на сумму 33,2 млрд руб. (из них во втором квартале — 13,3 млрд руб.).

Первые полгода действия соответствующих постановлений подтвердили предположение правительства, что «дорожные» деньги окажутся регионам дороже, чем «железнодорожные» долги. В РЖД подтверждают, что благодаря эффективной работе правительственной комиссии по транспорту под руководством Аркадия Дворковича, где теперь регулярно обсуждаются проблемы пригородных перевозок, количество регионов, заключивших полноценный договор на транспортное обслуживание, резко увеличилось. Более того, регионы начали гасить задолженность прошлых лет и договариваться с пригородными компаниями о долгосрочном финансировании на понятных обоим сторонам принципах.

ЗА ПОЕЗДАМИ — В БАНК Правительственные меры, безусловно, окажут существенную финансовую помощь региональным пригородным компаниям и, возможно, даже ликвидируют долги и обеспечат текущее финансирование пригородных компаний. Однако решение главной застарелой проблемы обновления парка пригородных электропоездов до сих пор не найдено. По информации Алексея Белянкина, инвестиционная потребность ППК по обновлению подвижного состава сегодня составляет не менее 14 млрд руб. в год (в ценах 2014 года). При этом именно с 2015 года начнется неизбежный вывод из эксплуатации устаревшего парка электропоездов, который резко усилится в последующие годы. В результате начнет возрастать дефицит электричек: в 2018 году он составит 19% от потребности, в 2019-м — 25%, в 2020-м — уже 30%. Ситуация по моторному пригородному подвижному составу, курсирующему в составе поездов с локомотивами, вошла в этот штопор на несколько лет раньше, а потому уже в текущем году дефицит таких вагонов оценивается на уровне 24%, а в 2020 году составит 70% от потребности в провозных мощностях.

Между тем многим пригородным компаниям, у которых сравнительно большой пассажиропоток, а разрыв в доходах и расходах невелик, для решения проблемы обновления парка может оказаться достаточным удлинение срока договора с региональной администрацией о финансировании с нынешнего года до 15–20 лет. При подтверждении источника платежей на долгосрочный период коммерческие банки были бы готовы кредитовать потребности ППК в новом подвижном составе под приемлемые проценты. Тем не менее благодаря новым

современным моделям пригородных электропоездов и рельсовых автобусов ППК могут сократить расходы на обслуживание и содержание устаревшего, а в большинстве случаев просто состарившегося до предела подвижного состава.

Так, например, руководство Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) с нетерпением ждет объявления конкурсов правительств Москвы и Московской области на заключение 15-летнего договора на транспортное обслуживание. При заключении такого договора, как поясняют в компании, ЦППК сможет объявить конкурс среди банков на финансирование своей инвестпрограммы, что позволит существенно обновить подвижной состав, работающий на полигоне Москвы, Московской области и ряда прилегающих областей. Сумма возможного контракта говорит сама за себя: в планах ЦППК на этот период стоит закупка более 370 электропоездов на сумму более 150 млрд руб.

КАЖДОМУ СВОЕ Тем не менее, по словам Алексея Белянкина, в 2014–2015 годах при поддержке президента и правительства РФ принят еще ряд ключевых решений, направленных на повышение эффективности пригородных железнодорожных перевозок. В частности, предусмотрено разграничение ответственности федерального центра и субъектов Российской Федерации за принятие регуляторных, финансовых и организационных решений в сфере пригородных железнодорожных перевозок.

Утверждение законов, регламентирующих деятельность участников рынка пригородных перевозок, методологии расчета экономически обоснованных затрат перевозчиков, согласование уровня индексации тарифов для пассажиров, разработка методических рекомендаций по определению транспортных стратегий регионов и стандартных условий контрактов на перевозку в пригороде — все это должно осуществляться на федеральном уровне, отмечает господин Белянкин. Регионам же можно поручить разработку конкретных транспортных стратегий, определение объема перевозок и экономически обоснованных затрат перевозчиков, сохранив за ними право устанавливать тарифы для пассажиров и обязанность компенсировать выпадающие доходы ППК.

Кроме того, вопросы передачи подвижного состава на баланс ППК, о чем просят некоторые региональные администрации в надежде сократить расходы на аренду подвижного состава у РЖД, должны решаться непосредственно на уровне регионов с учетом размера их доли в уставном капитале региональных ППК, считает начальник центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД. Это, по мнению господина Белянкина, позволит субъектам более взвешенно принимать решение о передаче электропоездов в собственность пригородных компаний, поскольку в некоторых случаях это может обернуться дополнительными расходами операторов по уплате налогов и содержанию этого имущества в составе собственных активов. ■

