

ДВА ГОДА НА ВЫЖИВАНИЕ

→ ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО СМ. СТР. 3

Кроме того, в апреле был принят закон, устанавливающий нулевую ставку НДС для ППК до конца 2016 года. По оценкам ОАО РЖД, такая мера позволила ППК в 2015 году сэкономить около 6 млрд руб. при расчетах за пользование инфраструктурой, аренде, а также эксплуатации и техобслуживании поездов.

Еще одним новшеством текущего года стало решение правительства привязать выделение из федеральной казны денег на дорожное строительство в регионах к заключению местными администрациями контрактов на транспортное обслуживание с ППК. Уклонявшиеся от договорных обязательств губернаторы рисковали не получить деньги на дороги, что должно было стать эффективным стимулом для предоставления необходимых компенсаций железнодорожным компаниям.

Пусть для дорожного хозяйства эта мера оказалась не вполне позитивной (по признанию помощника президента РФ Игоря Левитина на ноябрьских парламентских слушаниях в Госдуме, дорожники в сезон не смогли освоить деньги, перечисленные с задержкой), но для пригородных компаний она пришлась к стати. По состоянию на 6 ноября ППК получили от региональных бюджетов 6,29 млрд руб., из которых 5,69 млрд руб. — за 2015 год.

Конечно, это почти в два раза меньше, чем ожидаемая на конец года сумма выпадающих доходов пригородных компаний — 12,5 млрд руб. Но в сентябре президент ОАО РЖД Олег Белозеров пообещал Дмитрию Медведеву, что по итогам 2015 года ППК впервые за всю историю «выйдут на параметры, близкие к безубыточности». По его словам, всего регионы компенсируют 11 млрд руб. — этого удалось добиться «благодаря принятым мерам господдержки, а также работе с регионами по выделению компенсаций выпадающих доходов».

Казалось бы, финансовое положение ППК удалось стабилизировать: многие регионы, которые до сих пор не выполняли своих обязательств, наконец заложили в бюджет необходимые суммы или хотя бы увеличили объем выплат. Но убыток ППК все равно составит 1,5 млрд руб., по-

скольку ряд субъектов федерации — Курганская, Ярославская, Воронежская, Архангельская, Ивановская, Костромская, Орловская области — так и не смог обеспечить их безубыточную деятельность. Из них 1,1 млрд руб. убытка прогнозируется по полигонам прибыльных перевозчиков — ОАО ЦППК и ОАО «Московско-Тверская ППК». В итоге, по оценке ОАО РЖД, некомпенсированные убытки снизят прибыль по перевозкам в пределах Московского транспортного узла.

При этом, несмотря на принимаемые государством меры, объем пассажиропотока в пригороде все равно падает. По данным ОАО РЖД, за десять месяцев текущего года пригородным железнодорожным сообщением воспользовалось на 4,4% пассажиров меньше, чем годом ранее, — 776,6 млн человек. Примечательно, что положительную динамику в пассажирском сегменте продемонстрировали лишь скоростные поезда: ими было перевезено на 24,6% больше пассажиров, чем за аналогичный период 2014 года (4 млн человек).

В 2016 году Олег Белозеров пообещал стабильную работу пригорода. «Мы сумеем четко сформировать заказ на следующий год и обязательно его выполним», — заявил он на встрече с премьером. Впрочем, ничего удивительного в этом нет, ведь принятая в текущем году господдержка пригорода предусмотрена и на 2016 год. Так, уже согласован проект поправок к постановлению правительства, которые продлевают скидку для ППК в размере 99% к инфраструктурному тарифу. Вместе с тем увеличится и объем субсидий для ОАО РЖД по этой статье расходов — с 25 млрд до 37,1 млрд руб.

Вопрос о том, что будет после 2016 года, остается открытым. В конце сентября первый вице-премьер Игорь Шувалов сообщил, что правительство не намерено продлевать действие льготы по НДС на 2017 год. «Когда мы принимали эту меру, мы считали и рассматривали ее в качестве временной», — признался он, добавив, что «здоровая экономика должна иметь как можно меньше изъятий и льготных режимов налогообложения». То же самое касается и льготной ставки за пользование инфраструктурой: будет она сохранена или нет на долгий срок, пока не ясно.

Впрочем, как показал итог парламентских слушаний в Госдуме, и в правительстве, и в ОАО РЖД есть четкое понимание, что для стабильного развития пригородного железнодорожного транспорта без долгосрочной господдержки не обойтись. РЖД предлагают установление льготной ставки за пользование инфраструктурой на 15 лет и закрепление нулевой ставки НДС в пригородном сообщении на бессрочный период. Отмена одного только льготного налогообложения увеличит расходы перевозчиков на 9,6 млрд руб., посчитали в компании.

НОВЫЕ ЗАДАЧИ И ПРОШЛЫЕ ДОЛГИ

В текущем году у регионов тоже появились новые обязательства. Теперь они должны формировать комплексные планы транспортного обслуживания (КПТО) и направлять их в Минтранс для последующего согласования. В Минтрансе уверены, что КПТО позволят определить эффективную схему перевозок, оптимизировать ненужные маршруты и сформировать те, которые будут включаться в региональный заказ на последующие годы. На 10 ноября Минтранс рассмотрел КПТО 68 субъектов, еще 14 не предоставили необходимых данных, а в 3 регионах нет пригородного сообщения.

Единственное, что так и осталось неясным: как будут компенсироваться потери ОАО РЖД от перевозки льготных категорий граждан, прежде всего школьников и студентов. Этот вопрос среди прочих обсуждался 8 сентября на совещании у вице-преьера Аркадия Дворковича, курирующего железнодорожную отрасль. Тогда же было сказано, что потери монополии за перевозку в 2009–2011 годы льготной категории пассажиров составили 10,9 млрд руб. До сих пор ОАО РЖД формировало в своей отчетности резервы под эту статью, но теперь государство готово рассчитаться с госкомпанией.

Впрочем, ввиду дефицита федерального бюджета этот процесс может затянуться: одним из наиболее вероятных вариантов рассматривается заключение долгосрочного (на 23 года) соглашения с Минтрудом с предусмотренным графиком платежей. Первые три года размер выплат может составить по 100 млн руб., а в последующие годы — равными долями ежегодно.

Для того чтобы впредь избежать образования такой задолженности, правительство могло бы изменить механизм господдержки, отказавшись от субсидий для ОАО РЖД за инфраструктуру в пользу адресной поддержки отдельной категории граждан, то есть самих льготников. Тогда пригородным железнодорожным компаниям было бы рекомендовано установить стоимость проезда на экономически обоснованном уровне. Но, по оценке ОАО РЖД, последствия такой «рокировки» будут плачевные: платежеспособные граждане переседут на другие виды транспорта, из-за чего стоимость проезда только возрастет. При этом в 12 субъектах пассажиропоток сократится на 50%, а в 36 регионах пригородные железнодорожные перевозки прекратятся.

НЕТ КОНТРАКТА — НЕТ ПОЕЗДА

Нерешенным остается и вопрос обновления подвижного состава. Как известно, с 2016 года ОАО РЖД должно было прекратить закупку поездов и формально этим должны заняться ППК, но большинство из них неплатежеспособны. Предполагалось, что проблему удастся решить после того, как ППК перейдут на модель долгосрочного сотрудничества с регионами, ведь тогда с сделке можно было бы привлечь банки. Но на данный момент длительные контракты удалось заключить только Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК, на ее долю приходится свыше 50% всех пригородных перевозок) — и то лишь с двумя субъектами: Москвой и Подмосковьем.

Впрочем, исполнительный директор ЦППК Максим Дьяконов утверждает, что наличия одного лишь 15-летнего контракта с регионом недостаточно для привлечения финансирования. «Помимо вопроса длительности взаимодействия между субъектом и перевозчиком необходимо решение как минимум двух задач», — говорит он. По его словам, для банков важно, чтобы господдержка сохранилась на длительный срок, а также чтобы приобретаемый подвижной состав курсировал по заданным маршрутам даже в том случае, если контракт с перевозчиком будет расторгнут. «Только при соблюдении этих условий можно рассчитывать на комфорт-

от 107,1% до 112,4%. Вместе с тем на заседании правительственной комиссии по транспорту 3 апреля принято решение «обеспечить ОАО РЖД снижение за счет сокращения затрат арендных ставок для пригородных пассажирских компаний на 3% к уровню 2015 года». В связи с этим на федеральном уровне требует решения вопрос по недопущению необоснованного роста тарифов на услуги ОАО РЖД для ППК.

Олег Ковалев, губернатор рязанской области:

— У нас с руководством железной дороги сложились конструктивные отношения. К примеру, в результате нашего общего решения на малодетельных маршрутах электропоезда были заменены на рельсовые автобусы, это удобно для людей и экономически выгодно.

Сейчас мы ведем переговоры о том, как именно следует рассчитывать объемы выпадающих доходов в 2016 году. В 2015 году в Рязанской области субсидии на эти цели составили 42 млн руб., на 2016 год компания-перевозчик заявила о необходимости перечисления 217 млн руб. Сейчас идут переговоры, хотелось бы установить более прозрачную методику расчетов.

На мой взгляд, самой правильной была бы такая схема: ФАС устанавливает экономически обоснованные тарифы для конкретных зон, а регионы, входящие в ту или иную зону, устанавливают реальные тарифы для граждан, включая льготников. Субъект компенсирует выпадающие доходы железной дороге исходя из количества купленных билетов и разницы между экономически обоснованными тарифами, установленными ФАС, и реальными тарифами, установленными регионом. Провести подсчеты количества реально перевезенных людей легко, так как любой билет в настоящее время приобретает через компьютер. На мой взгляд, это самая справедливая форма расчетов.

Светлана Орлова, губернатор владимирской области:

— Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Владимирской области осуществляются 255 поездами (127 парами) тремя компаниями: ОАО «Волго-Вятская ППК» (89 поездов), ОАО «Центральная ППК» (148 поездов) и ОАО «Северная ППК» (18 поездов). При этом суммарный годовой объем работы пригородных поездов компаний составляет 22,9 млн вагонокилометров.

Оборот пригородных поездов по территории области остается неизменным на протяжении последних лет, не планируется изменений и в 2016 году, в том числе замены движения пригородных поездов автобусным сообщением.

Основная доля пассажирской работы приходится на ОАО «Центральная ППК» (77% вагоно-километровой работы и 53% перевезенных пассажиров). С учетом значительного пассажиропотока в направлении Московского транспортного узла перевозки этой компании рентабельны и осуществляются по экономически обоснованному тарифу.

В связи с установлением тарифов на перевозки пассажиров для ОАО «Волго-Вятская ППК» и ОАО «Северная ППК» ниже экономически обоснованного уровня начиная с 2013 года им предоставляются субсидии из областного бюджета на компенсацию недополученных доходов. Кроме этого всем пригородным компаниям за счет бюджетных средств возмещаются потери в доходах от перевозки льготников.

Указанные расходы на 2015 год запланированы в сумме 144,8 млн руб. (+33% к плану 2014 года), в том числе на компенсацию льготного проезда 59,7 млн руб., на возмещение потерь в доходах в связи с установлением тарифов ниже экономически обоснованного уровня 85,1 млн руб. На 2016 год сокращение объемов финансирования пригородных железнодорожных перевозок не планируется.

Окончательный размер субсидий пригородным железнодорожным компаниям на 2016 год будет сформирован после установления департаментом цен и тарифов соответствующих уровней экономически обоснованных тарифов и получения результатов натурных обследований пассажиропотоков в поездах, проведенных в июле—ноябре.

Законодательством Владимирской области изменение тарифов на перевозки пассажиров транспортом общего пользования предусматривается не чаще одного раза в год. С учетом последних корректировок стоимости проезда на пригородном железнодорожном транспорте в июле очередные изменения размеров тарифов для населения возможны не ранее июля 2016 года.

Для сохранения стабильной работы пригородных пассажирских компаний в 2016 году со стороны федерального центра прежде всего необходимо сохранение действующей на протяжении последних лет меры государственной поддержки железнодорожных перевозок в части установления льготного тарифа на услуги инфраструктуры желез-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ КАК В ВАШЕЙ ОБЛАСТИ БУДУТ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2016 ГОДУ?

Александр Михайлов, губернатор курской области:

— На территории Курской области с июня действует тариф на услугу по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в размере 18 руб. за одну десятикилометровую зону. В настоящее время индексация тарифа для населения не планируется.

В проекте закона Курской области об областном бюджете на 2016 год на пригородные железнодорожные перевозки средства запланированы. Сумма может быть откорректирована как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения после рассмотрения предоставленного ОАО «Центральная ППК» и ОАО «ППК «Черноземье»» полного пакета документов по расчету экономически обоснованного уровня затрат на 2016 год.

Следует отметить, что в 2015 году субсидии из областного бюджета на возмещение ППК недополученных доходов от перевозки пассажиров в пределах установленных тарифов возмещаются в полном объеме. Размеры движения пригородных пассажирских поездов на 2016 год с учетом межсубъектных перевозок согласованы с ППК на территории Курской области на уровне 2015 года.

Замена электричек автобусами в 2016 году не планируется. Вместе с тем в регионе продолжается строительство и развитие дорожной инфраструктуры, что не исключает в будущем рассмотрения вопроса об оптимизации пригородного железнодорожного сообщения при сохранении существующего уровня транспортной доступности для большинства граждан.

Уполномоченным органом Курской области по тарифам и ценам проводится работа по установлению тарифов пригородным пассажирским компаниям на 2016 год. Тарифы будут установлены после окончательного формирования транспортного заказа на 2016 год всеми субъектами РФ, находящимися в зоне обслуживания пригородных компаний, и утверждения стоимости на 2016 год услуг ОАО РЖД, оказываемых пригородным компаниям.

Следует отметить, что в представленных пригородными пассажирскими компаниями расчетах планируется рост тарифов на услуги ОАО РЖД