

ные условия кредитования», — резюмирует Максим Дьяконов текущий ход переговоров с банками.

Он отмечает, что компания уже выходила на федеральный и региональный уровень с предложением зафиксировать льготную ставку НДС на длительный срок или предусмотреть какую-либо другую форму субсидирования. «Например, у правительства есть программа, связанная с субсидированием лизинговых ставок, рассчитанная на инновационные грузовые вагоны. Аналогичная программа могла бы быть и нам интересна», — отмечает господин Дьяконов.

За последние несколько лет ЦППК купила на собственные деньги 35 поездов, потратив на это всю прибыль, накопившуюся с 2011 года. Всего в планах компании приобрести 400 поездов до 2028 года. По словам заместителя гендиректора компании, наиболее приемлемая форма покупки — финансовый лизинг, поскольку в таком случае актив будет формироваться на балансе лизинговой компании и перевозчику удастся избежать высокой кредиторской задолженности, которая возникла бы в случае привлечения средств напрямую у банка. Кроме того, отмечает Максим Дьяконов, это выгодно и лизингодателю, поскольку в случае расторжения контракта с ЦППК подвижной состав может быть передан в управление другому оператору.

Но, в отличие от ЦППК, другие региональные пригородные перевозчики не могут похвастаться ни успешным опытом обновления подвижного состава, ни долгосрочными контрактами. Максим Дьяконов объясняет это тем, что у большинства регионов сейчас нет понимания, для чего им стоит заключать контракты с ППК на 15 лет. Например, Москва и Подмосковье заключили длительное соглашение в ответ на обязательство со стороны ЦППК привести в порядок подвижной состав и всю сопутствующую инфраструктуру, объясняет он.

НЕДЕЛИМОЕ ИМУЩЕСТВО В четвертом квартале ППК должны наконец договориться с субъектами об объемах перевозок на 2016 год. Задача эта не из легких: ряд регионов по-прежнему не согласен с предъявляемыми к оплате суммами, считая, что расходы на аренду подвижного состава у ОАО РЖД (из этой статьи в основном и складывается тариф) формируются непрозрачно. Например, в Воронежской области оценили размер выпадающих доходов за 2015 год только

нодородного транспорта при перевозках пассажиров в пригородном сообщении в размере 1% его базового уровня.

Вместе с тем, учитывая необходимость сдерживания роста тарифов на перевозки для населения и дефицит бюджетов большей части субъектов РФ, необходимо рассмотреть вопрос о предоставлении субсидий из федерального бюджета региональным бюджетам на организацию пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

Алексей Островский, губернатор Смоленской области:

— С 1 января 2011 года перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Смоленской области осуществляет ОАО ЦППК. Следует отметить, что в структуре расходов ОАО ЦППК оплата услуг ОАО РЖД занимает 90–93%. Из указанных услуг только оплата по использованию инфраструктуры регулируется Федеральной службой по тарифам (полномочия переданы ФАС), остальные платежи рассчитываются ОАО РЖД самостоятельно и определяются на основании договора двух хозяйствующих субъектов.

На данный момент структура затрат по пригородным пассажирским перевозкам абсолютно не прозрачна. При такой схеме полностью исключена заинтересованность ОАО РЖД в оптимизации собственных затрат, тем самым проблемы эксплуатации и развития пригородного транспорта перекладываются на субъекты РФ.

В создавшихся условиях, несмотря на социальную значимость пригородных пассажирских перевозок, регионы вынуждены прекращать движение ряда поездов, поскольку не в состоянии компенсировать предъявляемые пригородными пассажирскими компаниями убытки. В Смоленской области за 2014 год они составили около 150 млн руб. По прогнозам в 2015 году эта сумма превысит 250 млн руб., в 2016 году — превысит 320 млн руб.

Анализ темпа роста расходов ОАО РЖД и ОАО ЦППК позволяет сделать вывод, что он не соответствует финансовым возможностям федерального и регионального бюджетов. Данная тенденция характерна для всех регионов России. При этом по данным бухгалтерской отчетности, чистая прибыль ОАО ЦППК составляет в 2013 году 3,2 млрд руб., а в 2014 году — 2,1 млрд руб.

В условиях отсутствия механизма регулирования и контроля за ценовой политикой ОАО РЖД и ППК нет оснований ожидать снижения или



НЕСМОТЯ НА ПОЗИЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЧИНОВНИКОВ И РАЗЪЯСНИТЕЛЬНУЮ РАБОТУ ОАО РЖД, НЕКОТОРЫЕ ГУБЕРНАТОРЫ ПРОДОЛЖАЮТ НАСТАИВАТЬ НА НЕПРОЗРАЧНОСТИ РАСХОДОВ В ПРИГОРОДЕ

в 233 млн руб., тогда как АО «ППК Черноземье» — в 399 млн руб. А, например, администрация Курганской области, заключив договор на полную компенсацию выпадающих доходов в 123 млн руб., так и не произвела их выплату.

Проблема могла бы быть решена за счет передачи подвижного состава ОАО РЖД на баланс ППК — монополия давно не возражает против этого. Но загвоздка в том, что регионы, которые являются совладельцами пригородных компаний, не могут сделать соразмерный вклад в уставный капитал ни в виде имущества, ни в денежном эквиваленте. Есть и другая причина нецелесообразности такой операции, говорит Максим Дьяконов: сейчас весь подвижной состав обслуживается в дело ОАО РЖД, и при передаче поездов произойдет лишь смена собственника, тогда как расходы на обслуживание все равно будут числиться ОАО РЖД.

замедления роста их затрат. Несмотря на наличие ряда пригородных компаний, конкуренции как таковой нет, а ОАО РЖД по-прежнему является монополистом.

В нынешних условиях совершенно очевидно, что динамика роста стоимости услуг ОАО РЖД и пригородных компаний является определяющим фактором ухудшения ситуации с пригородными перевозками железнодорожным транспортом.

В областном бюджете на 2016 год предусмотрено 94,3 млн руб. на возмещение недополученных доходов в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении железнодорожным транспортом в результате государственного регулирования тарифов. В 2016 году администрация Смоленской области планирует оптимизировать размеры движения пригородных поездов по территории региона за счет уменьшения составности поездов по маршрутам с малой населенностью.

Вопрос замены электричек на маловостребованных маршрутах автобусами рассматривается администрацией Смоленской области. Так как пригородные пассажирские перевозки являются социально значимыми, переход на автобусное сообщение будет возможен только после полного обследования состояния дорог на предполагаемых автобусных маршрутах и приведения их в нормативное состояние.

При этом стоит отметить, что подъем тарифов на перевозки не даст ощутимого эффекта роста доходов, а прямо повлияет на снижение пассажиропотока. Сокращение размеров транспортной работы не приводит к пропорциональному сокращению расходов.

Считаю, что на федеральном уровне необходимо рассмотреть возможность предоставления финансовой помощи регионам на компенсацию убытков в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении железнодорожным транспортом в полном объеме и разработать механизм сдерживания расходов пригородных перевозок железнодорожным транспортом.

Анатолий Артамонов, губернатор калужской области:

— В данный момент мы ведем переговоры с железнодорожниками, так что пока преждевременно говорить о том, как решится вопрос финансирования перевозок в 2016 году. Пока нельзя сказать, будут ли подниматься тарифы для населения и насколько ППК будет компенсироваться госрегулирование тарифов. Конечно, для нас было бы опти-

По его словам, сейчас ЦППК ведет переговоры с ОАО РЖД на предмет аренды 13 депо, в которых обслуживается оператор. Но в других регионах сделать это будет не просто, поскольку в некоторых депо может обслуживаться сразу несколько региональных ППК.

Впрочем, некоторые субъекты идут на такие сделки с имуществом: вот-вот должен завершиться процесс передачи имущества (подвижной состав, движимое и недвижимое имущество) в уставный капитал АО «ПК „Сахалин“». Размещение происходит в виде дополнительной эмиссии акций — правда, лишь в пользу ОАО РЖД.

На докапитализацию согласилось и ОАО «Волгоград-транспригород»: сейчас стороны проводят оценку рыночной стоимости подвижного состава, зданий и сооружений, а также машин и оборудования общей стоимостью 1 млрд руб. Предполагается, что все это будет передано на баланс «Волгоградтранспригорода» по договору купли-продажи акций допэмиссии. Кроме того, имущество ОАО РЖД получат те ППК, в которых монополия является единственным собственником: ОАО «Северная ППК», ОАО «Башкортостанская ППК», ОАО «Калининградская ППК».

мальным вариантом, если бы пассажиры продолжали пользоваться электричками, но мы бы за это ничего не платили.

Чтобы сократить расходы, надо повышать экономику этого вида перевозок: нужно не гонять полупустые электрички, а иметь короткие поезда, повысить скорость передвижения. Однако это требует значительных вложений со стороны ОАО РЖД, где сейчас тоже идет сокращение расходов.

Конечно, на некоторых направлениях электрички у нас заменяются автобусами, но этого нельзя сделать на всех направлениях. На некоторых маршрутах электропоезд — самый оптимальный вид транспорта, а мы не должны ухудшать условия проживания населения, заменяя один вид транспорта другим.

Мы будем продолжать вести переговоры с перевозчиками, чтобы минимизировать повышение тарифов для населения и при этом не увеличивать компенсации ППК.

Александр Ремига, член правительства орловской области, руководитель департамента строительства, топливно-энергетического комплекса, жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и дорожного хозяйства:

— Предварительный размер движения пригородных поездов на следующий год согласован с ОАО ЦППК.

В конце ноября — начале декабря управление по тарифам и ценовой политике области завершит анализ представленных перевозчиком документов и обоснований для установления тарифа на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении.

В текущем году в региональной казне на организацию пригородного железнодорожного транспорта предусмотрены 32 млн руб. субсидий с учетом компенсации потерь в доходах при перевозке льготников и выпадающих доходов, возникающих вследствие госрегулирования тарифов в секторе.

Стоит отметить, что орловским областным советом народных депутатов направлено обращение в адрес правительства РФ, Совета федерации и Государственной думы с просьбой рассмотреть возможность сохранения федерального субсидирования использования инфраструктуры ОАО РЖД в пригородном сообщении на долгосрочную перспективу. На наш взгляд, федеральная поддержка должна быть сохранена и для региональных бюджетов, прежде всего на компенсацию в связи установлением льготного проезда для учащихся. ■

Но пока этих мер недостаточно. В скором времени пригородным компаниям, несмотря на наличие заказа, будет не на чем перевозить пассажиров. Об этом свидетельствуют данные ОАО РЖД, согласно которым в 2016–2020 годах монополия спишет свыше 4 тыс. пригородных вагонов, что составляет около четверти всего парка. Для возмещения этого объема потребуются инвестировать 117 млрд руб.

Существенное снижение финансирования на приобретение подвижного состава наблюдается с 2013 года: тогда ОАО РЖД потратило на закупку новых вагонов 7,7 млрд руб. Патовая ситуация продолжается и сейчас: если в 2014 году монополия потратила на новые электрички 4,6 млрд руб., то в 2015 году — 2,6 млрд руб., а в 2016 году планирует израсходовать 3 млрд руб. На эти средства можно лишь поддерживать парк в технически исправном состоянии. Необходимая потребность в инвестициях гораздо выше: 12,6 млрд руб. в 2016 году (на эту сумму можно приобрести 394 вагона из расчета 32 млн руб. за один вагон), 21,6 млрд руб. в 2017 году (на покупку 645 вагонов) и 23,8 млрд руб. в 2018 году (677 вагонов). В последний раз такое количество электричек ОАО РЖД приобретало в 2006–2008 годах (746–809 вагонов в год), но сейчас у монополии нет на это свободных средств.

Для восполнения пригородного подвижного состава госкомпания должна зарабатывать не менее 19 млрд руб. в год на их сдаче в аренду, а текущая выручка не превышает и 5 млрд руб. Но самое главное то, что после 2016 года монополия прекратит закупку электричек, фактически переложив эту функцию на ППК.

К тому времени выход из положения может быть найден: уже сейчас в Минтрансе рассматриваются различные схемы закупок подвижного состава. Например, закупку может профинансировать государство через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК). В таком случае ГТЛК станет собственником электричек и сдает их в лизинг ППК. Такая же схема рассматривается с участием ОАО РЖД, но тогда, по сути, ничего не изменится: монополия будет по-прежнему сдавать поезда в аренду операторам. Принципиально иные идеи тоже рассматриваются — от предоставления целевых льгот перевозчикам при уплате налога на подвижной состав (но тогда потребуются новые субвенции от регионов) до включения инвестиционной составляющей в тариф. Но какие из них будут одобрены правительством пока неизвестно. ■