



СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ»

СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ
ПОЛУМЕРА

Знакомый образ зеленых электричек нас стремительно покидает. Пригородные компании постепенно заменяют парк на более современный. Проблема только в том, что привычный парк стареет быстрее, чем финансовые возможности перевозчиков позволяют его менять.

Формально акционеры пригородных компаний, появившихся после реформы, структуры, не бедствующие. Их образовывали ОАО РЖД и власти регионов. Теоретически субъекты должны были анализировать пассажирский спрос, формировать на него заказ перевозчику и обе стороны устанавливали тариф, учитывая потребности в инвестициях.

Но рынок, как это часто бывает, сам «не поехал». Даже в тех областях, где схему все же испытали, цены на проезд выросли так, что пассажиру не понравилось. А альтернативы на местах часто попросту нет. Региональные власти это и без пассажира знали, но при этом формировать заказ на пригород в большинстве случаев не торопились. Зачем лишнюю статью для местных бюджетов делать обязательной?

Полурыночные отношения правительство поддержало социалистическими полумерами. Пригородные компании поддерживали налоговыми и иными льготами. Что важно — временными. В этом номере мы и расскажем, как и за счет чего или кого электрички еще едут. Здесь лишь хочется напомнить, как у других все устроено с пригородным сообщением. Разница только в одном: в Европе и США без полумер. Государство или непосредственно его регион компенсирует затраты перевозчиков прямыми субсидиями. А они — и частные компании, и государственные — конкурируют за такой заказ и за пассажира.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide «Пригородные железнодорожные перевозки») Владимир Желонкин — генеральный директор АО «Коммерсантъ» Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ» Анатолий Гусев — автор дизайн-макета Павел Кассин — директор фотослужбы Рекламная служба: Тел. (495) 797-6996, (495) 925-5262 Владимир Лавицкий — руководитель службы «Издательский синдикат» Сергей Черешнев — выпускающий редактор Ольга Боровягина — редактор Сергей Цомык — главный художник Виктор Куликов — фоторедактор Екатерина Бородулина — корректор Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301 Учредитель: АО «Коммерсантъ». 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: Punamusta Адрес: Kosti Aaltosen tie, 9, 80140 Joensuu, Финляндия Тираж: 75000. Цена свободная Рисунок на обложке: Мария Заикина

ЭЛЕКТРИЧКИ ОТПРАВИЛИ В БЮДЖЕТ
ПЕРЕВОЗКИ В ЭЛЕКТРИЧКАХ В БОЛЬШИНСТВЕ РЕГИОНОВ ОСТАЮТСЯ
УБЫТОЧНЫМИ, НЕСМОТЯ НА СУЩЕСТВУЮЩИЙ СПРОС СО СТОРОНЫ
ПАССАЖИРОВ. ИХ УДАЕТСЯ СОХРАНЯТЬ ЗА СЧЕТ ДВУХ МЕР ГОСУДАР-
СТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ. ПРИГОРОДНЫМ КОМПАНИЯМ РАЗРЕШИЛИ
НЕ ПЛАТИТЬ НАЛОГ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ. ИМ ТАКЖЕ УСТАНО-
ВИЛИ МИНИМАЛЬНУЮ ПЛАТУ ЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУК-
ТУРУ — ВСЕГО 1% ОТ РЕАЛЬНОЙ СТОИМОСТИ. ОБА РЕШЕНИЯ ВЫРАЗИ-
ЛИСЬ В ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ СТРОКЕ РАСХОДОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮД-
ЖЕТА. ВЛАСТИ БОЛЬШИНСТВА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ СОЧЛИ, ЧТО
МОГУТ ТЕПЕРЬ УСТРАНИТЬСЯ ОТ ЭТОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ПРОБЛЕМЫ. РАНО
ИЛИ ПОЗДНО ИМ ПРАВИТЕЛЬСТВО О НЕЙ НАПОМНИТ.

СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ, СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Все электрички сейчас управляются пригородными пассажирскими компаниями (ППК). В числе их учредителей, как правило, ОАО РЖД и власти регионов, в которых осуществляются перевозки. Как и любая другая компания, ППК должны платить налоги и рассчитываться за услуги, оказываемые сторонними организациями. Например, аренду подвижного состава или платформы возле мегаполиса. Но доходы их ограничены покупательной способностью пассажира. И все стороны организации процесса: как перевозчик, так и власти — понимают: стоимость билета на электричку, покрывающая все расходы на этот вид транспорта, неподъемна для населения. Значит, какая-то из сторон должна сегмент субсидировать.

В 2015 году состоялась неудачная попытка ввести для ППК плату за железнодорожную инфраструктуру. Всего 25% от экономически обоснованной стоимости (она разная в регионах и зависит, в частности, от числа маршрутов, составности поездов). Решение обернулось отменой в разных областях от 50% до 90% всех существовавших до

этого маршрутов. После вмешательства президента правительство вернуло льготную ставку в 1%. В 2016 году льгота продлена до 2030 года. Приняты и поправки в Налоговый кодекс, которые установили до конца 2017 года нулевую ставку НДС на пригородные перевозки.

Первая мера потребует выделения из бюджета 32,7 млрд руб. в пользу ОАО РЖД, как владельца инфраструктуры. Нулевая ставка НДС приведет к потерям еще порядка 9 млрд руб. Отметим, обе меры все равно пока считаются временными: одна — на 15 лет, другая — на 2 года.

Если бы правительство оставило ставку на прежнем уровне, то это увеличило бы расходы ППК более чем на 50% и привело к росту цен на пригородные билеты в среднем на 40 руб. за зону, а также прекращению пригородных перевозок практически по всей стране, что спровоцировало бы повторный рост социальной напряженности, отметил генеральный директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян.

«Большая часть расходов перевозчиков — это плата ОАО РЖД за аренду подвижного состава, то есть расходы, размер которых от ППК не зависит, — говорит господин Саакян. — Они оцениваются в 25–27 млрд руб. в год».

До 2015 года перевозчики не платили НДС в федеральный бюджет, но оплачивали этот налог в расходах за пользование подвижным составом, при приобретении техники, осуществлении ремонтов и других операций. В результате стоимость перевозки в пригородном сообщении увеличивалась на суммы НДС, предъявленные перевозчику продавцами товаров.

«Нулевой НДС, безусловно, оказывает сдерживающее влияние на тарифы, но если бы он не был продлен, то наша компания была бы убыточной, а не прибыльной, — говорит директор по экономике и финансам ЦППК Татьяна Островская. — Это дает нам возможность осуществлять ремонты и обслуживание пассажирских устройств, приобретать и обслуживать собственный подвижной состав. ЦППК — единственная из пригородных компаний, которая по перво- ➔



В 2015 ГОДУ ОДНО АДМИНИСТРАТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ПОВЛЕКЛО В РЕГИОНАХ СОКРАЩЕНИЕ ДО 90% МАРШРУТОВ

ПРИОРИТЕТ