

→ му полугодию 2016 года имеет прибыль почти 300 млн руб. по РСБУ. В Москве и Московской области компания не получает субсидий от региональных властей, поскольку установленные тарифы Московского региона сформированы на базе экономически обоснованных затрат».

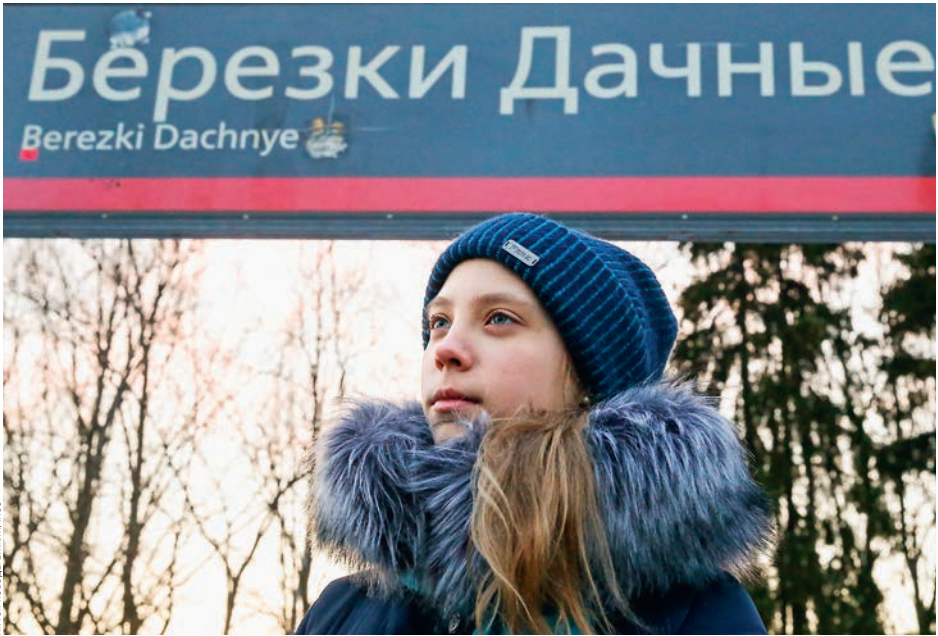
Правительство, вернув льготы, потребовало от регионов более ответственно относиться к формированию своих транспортных планов, учитывая в них роль ОАО РЖД и пригородных компаний.

Чтобы субъекты больше не уклонялись от обязанностей формировать свой заказ на перевозки, участвовать в формировании тарифа и компенсировать ППК разницу между ним и реально обоснованными расчетами, Минтранс предложил рассматривать региональные комплексные планы по транспортному обслуживанию населения. С подтвержденным финансированием со стороны регионов. Для «мотивации» ведомство сообщило, что будет увязывать предоставление государственных дотаций на развитие автодорог с расходами на пригородные железнодорожные перевозки. Как результат в 2016 году все субъекты составили такие планы до 2030 года и подписали соглашения с пригородными компаниями по количеству маршрутов и их оплате.

Как пояснил заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Андрей Емельянов, главной целью рабочей группы, которая рассматривала и утверждала эти планы, было не допустить снижения перевозок в пригороде. И впервые за год количество маршрутов не сократилось.

«Регион определял для себя приоритеты в транспорте. Каким образом преимущественно будут передвигаться его жители: на электричках, на маршрутках, на автобусах, описывал существующие маршруты и желательное состояние на будущее», — рассказал Андрей Емельянов.

В действительности все оказалось несколько сложнее. Сейчас в бюджетах всех регионов России предусмотрено 10 млрд руб. компенсаций. Еще чуть более 1 млрд руб. планируется потратить на выплату по долгам про-



ИНОГДА РАСПИСАНИЕ МОЖНО ИЗМЕНИТЬ И РАДИ ОДНОГО Пассажира

слых периодов за аренду подвижного состава РЖД начиная с 2011 года. Общая сумма таких долгов оценивается в 38 млрд руб., но официально они не признаны и оспариваются в судах. А значит, ложатся на бюджет РЖД. Убытки ППК в 2016 году планируются в размере 12,8 млрд руб. Теоретически объем долга регионов может возрасти еще на 2,8 млрд руб. Чтобы этого избежать, идут переговоры между руководством регионов и РЖД по различным вариантам урегулирования задолженности. К примеру, регион может выделить из своего бюджета недостающую до полной компенсации сумму на ин-

вестиционную программу той или иной пригородной компании, на покупку нового подвижного состава. Или признать долг и реструктурировать его за 15 лет. Это позволило бы ОАО РЖД «расчистить» свой финансовый баланс, направив зарезервированные под долги деньги на инвестиционные цели.

Возможности оптимизации и сокращения транспортных расходов лежат в компетенции региона. Но пока президент Союза транспортников России и член совета потребителей услуг ОАО РЖД Кирилл Янков замечает: судя по комплексным планам регионов, у них пока нет понимания, как это можно сделать.

«Те комплексные планы, которые они представили в Минтранс, по сути, в большинстве своем пока являются

лишь набором маршрутов, слабо связанных с планами развития собственных территорий», — рассказал он ВГ, — без анализа перспективных пассажиропотоков и расчетов эффективности каждого вида транспорта. Это планы, которые было необходимо сделать, чтобы продолжать получать субсидии на другие виды транспорта. В дальнейшем предстоит их более детальная проработка».

В частности, там будут учтены критерии качества транспортных услуг, а также конкурсы на обслуживание маршрутов.

Тем не менее в РЖД считают, что комплексные планы уже сейчас сыграют положительную роль для ППК.

«Пригородным компаниям они помогут уже тем, что зададут четкие потребности и объемы работы на среднесрочную перспективу», — объясняет вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов. — Субъекты сами будут примерно понимать, на какие суммы компенсаций они могут рассчитывать. Предсказуемость необходима и в плане обновления подвижного состава. И еще комплексные планы выявили важную вещь. Почему-то считается, что РЖД навязывает субъектам свои услуги. Во все нет, если нам не будут платить, мы уйдем туда, где наши услуги востребованы. Но были те, кто заявлял, что обойдется без железной дороги. Оказалось, что иметь железнодорожное сообщение хотят все, просто никто не хочет платить».

Значительная закредитованность регионов — общеизвестная проблема для наших финансовых властей, и они понимают, что едва ли в субъектах можно будет найти деньги еще и на развитие пригородного сообщения. Поэтому Общественная палата, к примеру, уже предложила при определении субвенций Минфином каждой конкретной территории вносить в нее и те средства, которые тратятся на компенсацию выпадающих доходов ППК. В ближайшие годы в пригородном комплексе продолжится обмен уступками по принципу «эффективность в обмен на госсредства». ■



ДОЛГИ СУБЪЕКТОВ ПЕРЕД ППК ОСТАЮТСЯ ОБЪЕМНЫМИ