

ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

У ГУБЕРНАТОРОВ ОСТАЕТСЯ
ВСЕ МЕНЬШЕ ОСНОВАНИЙ
ДЛЯ СОМНЕНИЙ В ПРОЗРАЧНОСТИ
РАСХОДОВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ / 7
НАЛОГОВЫЕ ЭФФЕКТЫ
ОТ РАБОТЫ ЭЛЕКТРИЧЕК
ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВЫШАЮТ
РАЗМЕРЫ СУБСИДИРОВАНИЯ
ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА / 9
ДО КОНЦА ГОДА ЧИНОВНИКАМ
НЕОБХОДИМО НАЙТИ ДЕСЯТКИ
МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ
НА ЗАМЕНУ ВЫБЫВАЮЩЕГО
ПАРКА ПОЕЗДОВ / 11



Среда, 6 декабря 2017
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №57

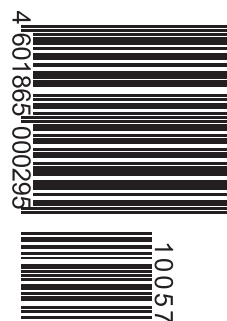
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА



реклама



АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»

НЕДОВЕРИЕ В ПРОШЛОМ

К счастью или к сожалению, для многочисленных пассажиров российских электричек проблемы пригородного железнодорожного комплекса решаются только при непосредственном участии Владимира Путина. Без президентского решения оказалось совершенно невозможным развязать туго затянувшийся узел противоречий и взаимного недоверия между губернаторами и пригородными перевозчиками, федеральными чиновниками из разных ведомств, законодателями из обеих палат парламента и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

Июльские поручения президента — не допустить сокращения объемов пригородных железнодорожных перевозок и найти источники для финансирования закупок новых электропоездов и дизель-поездов — правительству необходимо выполнить до конца года. В ближайшие годы неизбежно списание огромного числа действующих пока электричек, так что без решения второй, главной задачи первую решить вряд ли удастся. А цены вагоностроительных заводов таковы, что на обновление парка понадобятся гигантские деньги: нужно где-то находить десятки миллиардов рублей ежегодно в продолжение как минимум 12 лет.

Федеральное правительство и Минтранс РФ уже выделяют около 40 млрд руб. в год на поддержку пригородных перевозок, но без участия других ведомств и региональных администраций полностью решить проблему не удастся. Глава железнодорожной монополии Олег Белозеров вскоре после вступления в должность заявил, что теперь при развитии железных дорог безусловный приоритет будет отдан пассажирскому транспорту, и объявил 2016 год «годом пассажира». Возможно, именно опыт работы в Минтрансе РФ, откуда он пришел в ОАО РЖД с поста первого замминистра, позволил ему убедить большинство губернаторов в том, что их субсидии — это не доходы монополии, а расходы на перевозку жителей вверенного им региона.

Учитывая все эти обстоятельства, губернаторам теперь вряд ли стоит надеяться на то, что новая политика «Российских железных дорог» будет находиться в рассогласовании с политикой федеральных властей, как это было долгие годы раньше. А если аналитически взглянуть на роль пригородного транспорта в региональной экономике, то становится очевидно, что выгоды от электричек для местных бюджетов на порядок больше размеров выделяемых регионами субсидий на пригородный транспорт. Не говоря уже о том, что электрички как минимум экологичнее автобусов.

МОСКВУ ПРОНЗЯТ ДИАМЕТРАМИ

ПАССАЖИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СИСТЕМА СТОЛИЦЫ БУДЕТ РЕОРГАНИЗОВАНА ПО ПРИНЦИПУ ПАРИЖСКОЙ ИЛИ БЕРЛИНСКОЙ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

В конце ноября президент России Владимир Путин дал старт новому железнодорожному мегапроекту в столичном регионе «Московские центральные диаметры». Проект предполагает развитие сети железнодорожных линий, проходящих через центр города и соединяющих скоростными беспересадочными маршрутами ближайшие крупные пригороды. На этих маршрутах будет организовано тактовое движение поездов — с равными промежутками и гарантированной скоростью доставки, благодаря чему пользователи общественного транспорта в Москве и пригородах получат принципиально новое качество транспортного сервиса.

Фактически речь идет о том, что диаметральные маршруты, проходящие через центр города, будут работать по тому же принципу, что и метро. Придя на железнодорожную платформу, человек будет полностью уверен в том, что уедет максимум через несколько минут и прибудет в пункт назначения строго по графику. А значит, сможет лучше планировать свои действия, сократить время на передвижение по городу и, как следствие, чаще пользоваться общественным транспортом.

Проект предусматривает ввод до 17 новых диаметральных маршрутов на полигоне «Центральной пригородной пассажирской компании», 5 из которых — приоритетные. МЦД1 и МЦД2 могут быть запущены в ближайшие два года, причем они обеспечат больше 30% от всего ожидаемого эффекта по программе МЦД по пассажиропотоку. Как рассказали, Ё" в московском департаменте транспорта, система оплаты проезда по новой транспортной системе планируется сразу интегрировать в общую билетную систему метрополитена, МЦК и наземного общественного транспорта.

ВЫХОД ИЗ ТУПИКА Представляя проект Владимиру Путину, Сергей Собянин рассказал, что сегодня пригородные электрички перевозят пассажиров только до вокзалов и, «по сути, это тупики». В результате именно вокзалы (их девять, и все они расположены в пределах Третьего транспортного кольца) становятся центрами массового пассажирского трафика, который в пиковые часы достигает критических значений. В то же время расширять транспортную инфраструктуру, тем более железнодорожную, в условиях плотной городской застройки почти невозможно. В итоге железнодорожные ресурсы используются неэффективно, а люди вынуждены терпеть неудобства в пиковые часы на перегруженных станциях метро, расположенных рядом с вокзалами.

Если соединить ныне разрозненные радиальные направления сквозными диаметральными маршрутами, график которых синхронизирован с городской транспортной системой, риски возникновения транспортного коллапса в этих местах будут значительно снижены. Пассажирские потоки будут распределяться между другими железнодорожными станциями в черте города и на его периферии, поскольку у людей будет больше возможностей доехать до места назначения не выходя из поезда на вокзале. Пересадка на МЦК, которое станет пересадочным контуром для МЦД, также позволит разгрузить привокзальные площади, где люди, по сути, оказались вынужденно.

Глава ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров сообщил президенту, что строительство диаметральных направлений вкпе с ростом перевозок пассажиров даст ОАО РЖД возможность оптимально совместить в единой транспортной системе межрегиональные перевозки и высокоскоростное движение, развитие которого также планируется в России в ближайшие годы.

С ЧУВСТВОМ ТАКТА Необычным стало и решение об источниках финансирования проекта: господа Собянин и Белозеров не попросили у президента финансовой поддержки из федерального бюджета. На встрече с Владимиром Путиным мэр Москвы сообщил, что проекты МЦД планируется полностью профинансировать за счет московского бюджета и ОАО РЖД, причем запуск первых

двух маршрутов партнеры могут «реализовать достаточно быстро без капитальных вложений».

Такая возможность у московских властей и ОАО РЖД появилась все же не без помощи федерального центра: решение о капитальных вложениях (причем значительных) в развитие московских транспортных проектов было принято правительством РФ еще несколько лет назад. Запуск тактового движения на путях пригородного сообщения стал реальным лишь в результате финансирования крупнейшей в истории Московского железнодорожного узла инфраструктурной программы — реконструкции радиальных направлений железной дороги со строительством дополнительных главных путей для движения пассажирских поездов.

Общий размер капитальных затрат на реализацию всех проектов до 2025 года составляет 535 млрд руб., большая их часть (373 млрд руб.) — из федерального бюджета. В период до 2017 года инвестиции в железнодорожные проекты на территории Москвы и Подмоскoвья по этой программе достигли 177 млрд руб., 92 млрд руб. из них — федеральные деньги, остальные почти 85 млрд руб. — совместные инвестиции бюджета Москвы и ОАО РЖД. Всего в рамках этих проектов планируется «усилить» семь железнодорожных направлений: работы на Ленинградском и Киевском ходу, по словам Сергея Собянина, уже завершены, в ближайшие год-полтора будут отстроены Ярославское, Горьковское, Курское и Белорусское направление МЖД.

СОЦИАЛЬНАЯ ЖЕРТВА Как сообщили, Ё" в департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, общая стоимость затрат на реализацию двух первых проектов МЦД оценивается примерно в 20 млрд руб., причем на МЦД1 планируется потратить 8 млрд руб., на МЦД2 — 12 млрд руб. Оба объекта должны быть введены в эксплуатацию в течение двух лет — до конца 2019 года. Пока не ясно, на какие именно мероприятия будут потрачены эти деньги: техническую информацию об этих проектах инвесторы на столь раннем этапе не предоставляют. Соединительная железнодорожная инфраструктура между вокзалами существует, но до сих пор она использовалась исключительно для технологического и грузового движения и пока не предназначена для скоростного и ритмичного курсирования пассажирских поездов.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин считает, что, соглашаясь на такой проект, ОАО РЖД жертвует столице очень серьезный ресурс — разветвленную железнодорожную сеть в городской черте. «Нужно отдать должное новому руководителю ОАО РЖД в том, что он решился на такой важный шаг — отдать столь значительную часть инфраструктуры под нужды города, под потребности пассажирского движения, — говорит господин Блинкин. — Для организации тактового движения необходимы выделенные пути, то есть на этих линиях уже не может быть никакого другого движения — ни скорого пассажирского, ни грузового, ни технологического. А ведь эти рельсы очень нужны для массы другой транспортной работы: перемещения локомотивов и вагонов, для почтовой, грузовых, специальных перевозок». Ущерб грузовой работе от подобных проектов, за счет которой ОАО РЖД получает основную прибыль, по оценкам эксперта, будет очень значительным, но «социальный выигрыш» для Москвы и Подмоскoвья его с лихвой перекроет.

В ЕВРОПУ НА ЭЛЕКТРИЧКЕ По словам Михаила Блинкина, долгие годы в нашей стране общественный транспорт в крупных городах развивался по традиционной советской модели: электричка—вокзал—метро или автобус. «Тему альтернативных моделей советские транспортники обсуждали еще в 1970-е годы и, в частности, рассматривали введение электрички в тело города, чтобы пригородный поезд выполнял функцию в том числе внутригородского транспорта, — рассказывает он. — Эти

идеи обсуждались как раз тогда, когда отечественные транспортные планировщики начали тесно взаимодействовать с зарубежными, прежде всего европейскими. И уже тогда практически была готова формула этого пригородно-городского сообщения: диаметры вместо радиусов, регулярность движения и прочее». Господин Блинкин сожалеет о том, что 45 лет обсуждения этих идей в России ни к чему не привели, тогда как европейцы успешно воплотили их в жизнь.

Действительно, схема МЦД, представленная в материалах проекта, очень напоминает действующие транспортные структуры европейских мегаполисов. Например, в Париже железнодорожная транспортная система RER, аналогичная нашим пригородным электричкам, используется в центре города наравне с метро, поскольку устроена аналогичным образом — по принципу пересекающихся в центральной части города диагональных линий. Но на электричке RER можно доехать до ближнего пригорода или аэропорта, а на метро — нельзя.

В Берлине тоже действуют две формально независимые рельсовые транспортные системы — U-Bahn и S-Bahn, которые по потребительским и скоростным качествам практически одинаковы и различаются только цветом вывесок и заглавной буквой в названии. Но почти все линии S-Bahn выходят за городскую черту, на одной и той же платформе может останавливаться несколько S-маршрутов, по ним ходит более просторный подвижной состав — вес это выдает в S-Bahn аналог наших электричек. Между тем берлинская транспортная система — один из самых удачных в мире примеров решения транспортных проблем мегаполиса.

СМОТРИМ В НЕБО Проект МЦД имеет и неожиданные перспективы: благодаря обустройству железнодорожных маршрутов с тактовым движением через центр города может сбыться давняя мечта столичных транспортников — создание транзитного узла для международных авиопассажиров посредством соединения всех подмосковных аэропортов. О такой возможности на встрече с Владимиром Путиным рассказал Олег Белозеров. «Москва сможет стать хорошим авиационным хабом, поскольку движение между аэропортами, как мы планируем по результатам завершения этого проекта, будет занимать не более одного часа. Это то время, которое нужно пассажиру для формирования таких переездов», — подчеркнул Олег Белозеров.

«Если у железнодорожников это получится, это будет серьезная победа для всего столичного транспортного узла, — полагает гендиректор консалтингового агентства Infomost Борис Рыбак. — Конечно, поездка из одного аэропорта в другой — это не переход между соседними терминалами. Но если железнодорожный транспорт будет работать по принципу шаттла и гарантированно доставлять пассажира к стыковочному рейсу в другом аэропорту за час, то транзитных пассажиров станет больше». Если железная дорога действительно будет работать как часы, то у авиакомпаний появится больше возможностей для формирования расписания полетов и вместе с операторами московских аэропортов они быстро найдут способ превратить взаимную конкуренцию в дополнительные доходы, в этом эксперт не сомневается. ■

ЕСЛИ СОЕДИНИТЬ НЫНЕ РАЗРОЗНЕННЫЕ РАДИАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СКВОЗНЫМИ ДИАМЕТРАЛЬНЫМИ МАРШРУТАМИ, ГРАФИК КОТОРЫХ СИНХРОНИЗИРОВАН С ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ, РИСКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА В ЭТИХ МЕСТАХ БУДУТ ЗНАЧИТЕЛЬНО СНИЖЕНЫ



ЭЛЕКТРИЧКИ ВЫДЕРЖИВАЮТ ТРАФИК ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ, НЕСМОТРЯ НА ХРОНИЧЕСКОЕ НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ, НАРАЩИВАЮТ ПЛАТНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК И ВВОДЯТ НОВЫЕ МАРШРУТЫ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Как сообщили в пресс-службе ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), в нынешнем году пассажиропоток в пригороде сохраняется на прошлогоднем уровне. За первые десять месяцев 2017 года все пригородные пассажирские компании (ППК) России отправили более 846 млн пассажиров, что на 9,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Впрочем, в этом результате учитываются показатели МЦК, где с января по октябрь перевезено почти 90 млн человек. Без учета этого пассажиропотока количество отправленных пассажиров в российских пригородах в целом незначительно уменьшилось (на 0,6%) в сравнении с показателями предыдущего года.

Доля рынка крупнейшего перевозчика — Центральной ППК, работающей в самой крупной российской агломерации — Москве, Московской области и девяти приграничных областях, — по состоянию на конец октября превышает 63% от общего объема пригородных перевозок в стране. Пассажирооборот компании за десять месяцев вырос на 2%, до 14,6 млрд пасс.-км, отправление пассажиров — на 0,3%, до 476,2 млн человек.

Рынок перевозок в остальных регионах России остается крайне неоднородным. Второе и третье места по объемам пассажиропотока принадлежат Северо-Западной ППК и Московско-Тверской ППК, оперирующим на полигоне Октябрьской железной дороги. Эти компании за десять месяцев 2017 года перевезли 65,5 млн и 46 млн пассажиров соответственно. Пассажиропоток каждого из остальных 22 пригородных перевозчиков за тот же период не превышает 20 млн пассажиров. Финансовые показатели отдельных ППК в ОАО РЖД не раскрывают, однако, по данным участников рынка, перевозчики за пределами тройки лидеров по пассажиропотоку находятся в зоне отрицательной рентабельности и сводят концы с концами только за счет субсидий из региональных бюджетов.

Указывая на столь фрагментированную структуру рынка перевозок, отраслевые эксперты отмечают, что из-за многолетнего недофинансирования пригородного комплекса в большинстве отдаленных от столичных агломераций регионов России ситуация остается достаточно тревожной. «Большинство местных властей имеют социальную проблему с двух сторон: с одной стороны, небогатые жители региона, которые не в состоянии платить за железнодорожную перевозку полный тариф, а с другой — персонал пригородного перевозчика, которому нечем платить зарплату», — обрисовывает ситуацию директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

По его словам, в Москве, Петербурге, «где сравнительно богатая публика», пригородные перевозки прибыльны и перевозчики имеют ресурсы и возможности нанять сильных транспортных менеджеров, способных реализовывать сложные урбанистические задачи. «Но для других регионов это все не столь актуально, поскольку там пригородный железнодорожный транспорт балансирует на грани безубыточности, перевозчики в большинстве российских регионов озабочены исключительно вопросом выживания», — констатирует эксперт.

ЗАТРАТЫ ИДУТ ПО ПЛАНУ Впрочем, отраслевые эксперты отмечают, что в последние два года железная дорога впервые за долгое время занялась пассажирским комплексом, и связывают это главным образом с назначением Олега Белозерова на пост президента ОАО

ПАССАЖИРЫ ВСЕ ЧАЩЕ СОГЛАСНЫ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД И ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЭЛЕКТРИЧКАМИ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ДОПЛАТОЙ ЗА СКОРОСТЬ И УДОБСТВО В ЭКСПРЕСС-ПОЕЗДАХ ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ



РЖД в 2015 году (с октября нынешнего года — генеральный директор ОАО РЖД). Одним из важнейших его достижений они считают закрепление на законодательном уровне долгосрочной господдержки пассажирского комплекса со стороны федерального бюджета. Теперь льготный коэффициент 0,01 к тарифу за пользование инфраструктурой, фактически обнуляющий тариф для пригородных перевозчиков, установлен правительством РФ на долгосрочный период до 2030 года, а также перевозчики получили нулевую ставку НДС.

После кризисной ситуации в начале 2015 года, когда было отменено, а затем после поручения президента РФ Владимира Путина восстановлено около 300 пригородных поездов, чиновники гораздо активнее принялись разбираться в проблемах железнодорожного пригородного комплекса. Федеральное правительство обязало региональные администрации разработать и утверждать в Минтрансе РФ трехлетние комплексные планы транспортного обслуживания населения, в которых четко обозначены требуемые объемы и регулярность пассажирского сообщения всеми видами общественного транспорта.

Как утверждают в ОАО РЖД, благодаря этому решению ситуация 2015 года не может повториться в принципе: даже если губернаторы продолжают оспаривать прозрачность расходов пригородных перевозчиков, отменять пригородные поезда больше не придется (см. интервью начальника центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексея Белянкина на стр. 10).

Своей частью работы занималась Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России, которая с 2015 года получила полномочия и функции Федеральной службы по тарифам. Специалистами службы была разработана и в конце ноября текущего года принята правлением ФАС обновленная методика расчета экономически обоснованных затрат перевозчиков в пригородном сообщении. В ходе этой работы ФАС, к удовлетворению ОАО РЖД и региональных ППК, подтвердила отсутствие принципиальных нарушений в подсчете затрат перевозчиков, а также разработала механизмы урегулирования споров с губернаторами при заключении ежегодных контрактов на обслуживание пассажиров.

СВОИМИ СИЛАМИ Урегулирование споров железнодорожников с губернаторами и разработка новых методик ФАС — очень позитивный шаг, который позволяет минимизировать убыточность пригородных компаний,

но самый важный вопрос — обновления подвижного состава — он не решит, полагает Михаил Блинкин. «Факт заключается в том, что за новые электрички должны будут заплатить граждане: либо как пассажиры, покупая билет по тарифу „с инвестиционной составляющей“, либо как налогоплательщики в бюджет. Ничего другого человечество не придумало со времени изобретения железных дорог — чудес не бывает», — сетует господин Блинкин.

Это означает, что пока чиновники обсуждают, справедлив ли расчет затрат пригородных перевозчиков, и ищут десятки миллиардов рублей на обновление подвижного состава, железнодорожникам приходится самим думать о повышении эффективности своей работы. В этом контексте для анализа динамики рынка пригородных перевозок наиболее важным становится не прирост пассажиропотока, а другой показатель — прирост количества платных пассажиров. Здесь ситуация улучшается более заметно: в 25 пригородных компаниях за первые десять месяцев года платный пассажиропоток вырос на 1,4%, до 537,9 млн проданных билетов.

Это косвенно свидетельствует о том, что усилия менеджмента пригородных компаний по увеличению доходов от операционной деятельности приносят плоды. Пригородные компании в сотрудничестве с региональными властями реализуют большое количество сервисных проектов, которые повышают востребованность железнодорожного транспорта и качество услуг для пассажиров, разрабатывают и «раскатывают» более удобные пригородные маршруты. В ответ пассажиры все чаще согласны оплачивать проезд и пользоваться электричками, в том числе с доплатой за скорость и удобство в экспресс-поездах повышенной комфортности.

В регионах во многом ориентируются на опыт крупнейшего игрока на рынке — ЦППК, которой посчастливилось получить в распоряжение и самый большой в стране пассажиропоток и заключить долгосрочные 15-летние контракты на транспортное обслуживание с двумя богатейшими российскими регионами — Москвой и Московской областью. Здесь реализуют не только программы опережающего обновления парка поездов, но и модернизируют пригородные пассажирские платформы, внедряют современные системы оплаты проезда и разрабатывают новые виды услуг, улучшающих качество сервиса в электричках.

А благодаря сотрудничеству с ОАО РЖД в этом макрорегионе во всю идет строительство новых главных путей,

что позволит организовать на некоторых из них так называемое тактовое движение — регулярное курсирование поездов с равными промежутками (по аналогии с метро). Эта технология принципиально меняет потребительские свойства железнодорожного транспорта, что делает его крайне эффективным в современной городской среде.

Опыт запуска МЦК и его интеграции с метро и пригородными железнодорожными линиями уже перенимается другими крупными городами: проекты «городской электрички» в той или иной степени реализованы в Красноярске, Уфе и Калининграде, активно прорабатывают этот вопрос в Волгограде, Казани и Петербурге, сообщили „Ъ“ в ОАО РЖД. Следующий прорывной проект Москвы и ОАО РЖД, на результаты которого с интересом будут смотреть губернаторы других регионов, — «Московские центральные диаметры» (см. материал на стр. 3).

В ТАНДЕМЕ С КОНКУРЕНТАМИ Интеграция с автобусными перевозчиками — это еще один резерв повышения эффективности железнодорожных пригородных компаний, уверен начальник центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексей Белянкин. «Сегодня железнодорожные перевозчики активно взаимодействуют с автобусными операторами, продают единые билеты на комплексную услугу доставки пассажиров, благодаря чему человек может приобрести билет от начальной станции до конечного пункта, в котором даже нет железной дороги. Такой проект, например, реализует Волго-Вятская пригородная компания в Нижегородской области в полном взаимопонимании с региональной администрацией», — рассказывает он. — Мы считаем, что у таких проектов большое будущее, поскольку они выгодны и нам, и автобусным перевозчикам, и населению региона».

Более того, в ОАО РЖД полагают, что на следующем этапе целесообразно обеспечить автобусным перевозчикам возможность эффективной интеграции в вокзальную инфраструктуру монополии. «Таким образом мы предоставим нашим клиентам дополнительный сервис удобной пересадки на городской или междугородный автобус», — говорит Алексей Белянкин. А регион, в свою очередь, будет иметь больше возможностей борьбы с серыми и нелегальными автоперевозчиками: по итогам Госсовета РФ местным властям дано поручение решить эту проблему в самое ближайшее время, напоминает он. ■

НЕСМОТРЯ НА ТРУДНОСТИ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ, ЭЛЕКТРИЧКИ ПРОДОЛЖАЮТ ИСПРАВНО ПОДВОЗИТЬ В ГОРОДА «ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ»

«ПОКУПАЯ НОВЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ, ПЕРЕВОЗЧИКИ БУДУТ СОКРАЩАТЬ СВОИ ТЕКУЩИЕ РАСХОДЫ»

В ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЕ (ФАС) РОССИИ СЧИТАЮТ, ЧТО ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕ ДОЛЖНЫ ФИНАНСИРОВАТЬСЯ «ПО ОСТАТОЧНОМУ ПРИНЦИПУ», А ДЕНЬГИ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ ЗА СЧЕТ ПРИБЫЛИ ОАО РЖД. ОБ ЭТОМ В ИНТЕРВЬЮ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ СЛУЖБЫ АЛЕКСАНДР РЕДЬКО.

BUSINESS GUIDE: В конце ноября ФАС России приняла новую методику расчета затрат пригородных железнодорожных перевозчиков. В чем главные новации этого документа?

АЛЕКСАНДР РЕДЬКО: Методика расчета тарифа на пригородные перевозки уточняет порядок определения обоснованной стоимости перевозки — по сути, порядок формирования справедливой цены билета на электричку. Она складывается из затрат на владение и эксплуатацию поездов — это, как правило, от 60% до 80% всех затрат — и расходов на организацию перевозки: обеспечение продаж билетов, работа кассиров, контролеров, охранников и прочие вопросы.

В рамках работы над этим документом нам совместно с Минтрансом и ОАО РЖД удалось найти решение по целому ряду нормативно-правовых противоречий, которые становились поводом для разногласий перевозчиков и губернаторов в регионах. При расчете субсидий из региональных бюджетов на установление сниженных тарифов для населения эти коллизии становились проблемой, а в ряде случаев и угрозой для функционирования пригородных перевозок.

ВГ: Какие конкретно?

А. Р.: Прежде всего мы синхронизировали методику ведения раздельного учета доходов и расходов пригородных компаний. Принципы отнесения расходов на те или иные виды затрат, утвержденные еще Федеральной службой по тарифам (функции переданы ФАС России в 2015 году. — **ВГ**) для пригородных перевозчиков, не вполне совпадали с соответствующим приказом Минтранса РФ. В результате у региональных властей возникали справедливые вопросы о том, по какому принципу считается экономически обоснованный тариф в пригороде, что приводило к неприятным спорам. Теперь эта правовая коллизия устранена: пригородные компании будут вести раздельный учет доходов и расходов в соответствии с единой методикой Минтранса РФ.

Кроме того, мы совершенствовали принципы определения прогнозных значений пассажиропотока, которые являются базой для расчета тарифа в пригороде. Раньше в методике было зафиксировано, что прогнозный пассажирооборот определяется исходя из фактических показателей предыдущих трех лет. Теперь благодаря наличию в каждом регионе комплексного плана транспортного обслуживания населения в методике есть отсылка к этому основополагающему документу, определяющему принципы транспортной политики на этой территории.

Мы исходим из той предпосылки, что региональные транспортные министерства владеют наиболее полной информацией о том, сколько пассажиров и по каким направлениям будет перемещаться, а потому наиболее компетентны в вопросах планирования и прогнозирования объемов транспортной работы. Раньше все риски несоответствия фактического пассажирооборота прогнозным показателям лежали на пригородной компании, что в отдельных ситуациях приводило к росту ее убытков. Теперь эти риски логично разделены с профильными органами власти в регионах, отвечающими за планирование и развитие транспортного сообщения.

ВГ: Есть ли гарантия того, что региональные администрации не будут снова оспаривать расчеты ППК?

А. Р.: Появление механизма разрешения спорных ситуаций тоже одна из новаций принятой методики. В случае если у регионов и ППК возникают разногласия, к их решению подключается федеральное Министерство транспорта в лице регионального отделения Росжелдора в качестве арбитра.



ПРЕСС-СЛУЖБА ФАС РОССИИ

Поводов для таких разногласий будет меньше, поскольку в новой методике реализован принцип прямого отнесения затрат на бюджеты тех регионов, в которых по факту эти перевозки осуществляются. Теперь каждый регион будет отвечать и предоставлять субсидии на перевозки только по своей территории, а не по территории соседей.

Кроме того, в новой методике мы разработали рекомендации для региональных энергетических комиссий, чтобы они при установлении тарифов для населения ориентировались на утвержденные КПТО, учитывали дублирующиеся маршруты железнодорожных и автомобильных перевозчиков, чтобы за счет субсидий не поддерживать движение полупустых электричек и полупустых автобусов.

В документе также заложены ограничения на ежегодный рост тарифа. Цена билета для пассажира может увеличиваться лишь с учетом темпов роста реально располагаемых доходов населения, а стоимость аренды и эксплуатации поездов — в пределах инфляции.

По поводу тарифов на 2018 год ФАС России уже принято решение не индексировать ставки аренды подвижного состава, сохранив их на уровне нынешнего года.

ВГ: Расскажите подробнее о методике расчета ставок на аренду и обслуживание подвижного состава, ведь именно эти затраты составляют львиную часть расходов ППК.

А. Р.: Действительно, эта часть затрат на пригородные перевозки достигает порой 80% всех расходов перевозчи-

ков, причем эти деньги, как правило, уплачиваются ОАО РЖД как владельцу подвижного состава. К сегодняшнему дню, в чем состоит большая заслуга руководства ОАО РЖД, мы как регулятор полностью понимаем, из чего складывается себестоимость электричек. Мы впервые создали рабочую модель, которая учитывает все элементы себестоимости в пригороде: для каждой серии эксплуатируемого поезда, для каждого региона, для каждой компании, мы теперь можем понять, сколько стоит его эксплуатация. Это очень большое достижение.

Но в результате анализа ситуации мы обнаружили, что ставки аренды одних и тех же моделей поездов в зависимости от региона курсирования очень сильно различаются — порой в три-четыре раза. На наш взгляд, такое положение дел недопустимо: ставки аренды однотипных электричек должны быть унифицированы на территории всей страны. Сейчас мы ведем консультации с региональными органами регулирования, с пригородными компаниями и ОАО РЖД по этому поводу — соглашение еще не достигнуто, но мы очень надеемся на принятие наших предложений.

ВГ: Закладывается ли в тарифы на пригородные перевозки «инвестиционная составляющая» на обновление парка подвижного состава ППК?

А. Р.: Мы полагаем, что при наличии компромисса с ОАО РЖД после унификации ставок аренды и обслуживания поездов для пригородных перевозчиков мы сможем снизить их общий уровень на некоторую величину, которая

может пойти на обновление подвижного состава. Мы хотим, чтобы часть денег, которые ППК выплачивают сегодня ОАО РЖД за аренду электричек, остались у пригородной компании и целевым образом пошли на закупку новых вагонов. Государству, по сути, все равно, кто будет их покупать — пригородная компания, ОАО РЖД или сам регион поставит их себе на баланс, это не имеет значения. Важно то, что мы создаем источник для ускоренного обновления подвижного состава без повышения стоимости билетов для пассажиров.

Более того, в перечень унифицированных ставок аренды мы хотим заложить принципы, стимулирующие владельцев к обновлению подвижного состава. Обслуживание и ремонт старых поездов, подвергшихся сильному износу, будет обходиться объективно дороже, чем обслуживание новых образцов техники. Это означает, что, покупая новые электрички, перевозчики будут сокращать свои текущие расходы, получая дополнительную прибыль и новые источники для обновления поездов.

ВГ: Но ведь тогда на эту сумму ухудшится финансовый результат ОАО РЖД? Откуда будут компенсированы эти затраты?

А. Р.: Мы считаем, что объективные возможности заниматься обновлением подвижного состава есть только у ОАО РЖД: тарифы для населения, согласно президентским поручениям, повышать нельзя, а у регионов на эти цели недостаточно средств. Поэтому источник финансирования для покрытия этих инвестиций в любом случае придется искать в прибыли ОАО РЖД.

Мы полагаем, что это может быть прибыль от нерегулируемых видов деятельности, прежде всего в пассажирском комплексе. Например, госкомпания получает неплохую прибыль от аренды помещений и рекламных площадей на вокзалах, с прибылью эксплуатируется «Сапсан» — почему бы не направить ее на инвестиции в пригородные поезда, которые имеют большую социальную значимость для страны?

Более того, мы в принципе считаем, что ОАО РЖД и пригородные перевозчики, контрольные пакеты акций которых принадлежат в большинстве случаев ОАО РЖД, — это единый холдинг. Поэтому, когда мы говорим о снижении арендных платежей за пригородные поезда, речь идет лишь о перераспределении средств внутри этого большого холдинга.

ВГ: Какова будет ежегодная сумма этой «инвестсоставляющей» и хватит ли ее на обновление парка, который необходим всем пригородным компаниям России?

А. Р.: Конкретный размер снижения общего уровня ставок аренды пока не согласован, этот вопрос подлежит детальному обсуждению с ОАО РЖД и профильными органами власти. Мы хотим, чтобы за пять-семь лет подвижной состав в пригородном комплексе был полностью заменен. Такого ускоренного обновления парка не смогут обеспечить ни региональные бюджеты, ни пассажиры.

ВГ: Как вам лично кажется, согласится ли на это ОАО РЖД?

А. Р.: Мы рассчитываем на то, что консультации и диалог с регионами приведут к компромиссу, который очень важен для всей отрасли. ОАО РЖД от такого решения получит как минимум один очень важный выигрыш — рост удовлетворенности потребителей. Когда новые комфортабельные электрички пойдут по железным дорогам, в глазах сотен миллионов пассажиров у ОАО РЖД будет формироваться новый облик и подниматься рейтинг восприятия. Мы считаем, что это немаловажно.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

«УТВЕРЖДЕНИЕ КОМПЛЕКСНЫХ ПЛАНОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОКАЗАЛОСЬ ПОЛЕЗНЫМ ДЛЯ САМИХ РЕГИОНОВ»

НА ВОПРОСЫ BUSINESS GUIDE ОБ ОБЪЕМАХ ГОСПОДДЕРЖКИ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОТВЕТИЛ ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО.



АНОН НОВОДЕН ЖУНИ / ЛАСО

BUSINESS GUIDE: Каковы нынешние объемы господдержки пригородного железнодорожного пассажирского сообщения в России?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО: Правительство Российской Федерации оказывает системную поддержку пригородному пассажирскому комплексу. Для железнодорожных пригородных компаний установлен нулевой тариф за использование инфраструктуры ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). При этом ОАО РЖД получает из федерального бюджета компенсацию потерь в доходах от такого тарифного решения. В 2015 году из федеральных средств на обнуление расходов пригородных компаний на использование инфраструктуры выделено 33,8 млрд руб., в 2016 году — 32,61 млрд руб., в 2017 году на эти цели предусмотрено 35,04 млрд руб.

BG: Решена ли сегодня проблема компенсации убытков и выпадающих доходов ОАО РЖД от деятельности в пригородном пассажирском сообщении?

В. П.: Эта проблема полностью не решена. В бюджетах субъектов Российской Федерации предусмотрено суммарно 9,8 млрд руб., что составляет 82% от потребности. В настоящее время активно ведется разработка новых нормативно-правовых документов, касающихся уточнения принципов расчета экономически обоснованного тарифа пригородных перевозчиков. Мы намерены добиться синхронизации всех составляющих нормативно-правовой базы для обеспечения населения железнодорожным транспортом и создать условия для роста инвестиций в подвижной состав и качество обслуживания в пригородном комплексе всех российских регионов.

BG: Федеральное правительство обязало региональные администрации готовить и утверждать комплексные планы транспортного обслуживания населения. Как вы оцениваете эффективность этой меры?

В. П.: Утверждение региональными властями комплексных планов транспортного обслуживания оказалось полезным в первую очередь для самих регионов, поскольку эти планы позволяют им иметь четкую картину транспортного обслуживания населения разными видами транспорта. Вместе с тем повышение прозрачности транспортной работы лишний раз подтвердило необходимость выполнения субъектами федерации своих обязательств в части компенсации выпадающих доходов пригородным компаниям при установлении цен на билеты ниже уровня безубыточности.

BG: У региональных властей всегда есть альтернатива железнодорожному транспорту — автобусное сообщение. В каких регионах сделан такой выбор?

В. П.: Регионы развивают пригородное автобусное сообщение, как правило, там, где отсутствует железнодорожное сообщение. Железнодорожный транспорт в чем-то проигрывает автомобильному транспорту, а в другом оказывается предпочтительнее. В нашем понимании они должны не конкурировать, а дополнять друг друга. Обязанность регионов разрабатывать и постоянно оптимизировать комплексные планы транспортного обслуживания населения побудило региональные власти внимательно рассмотреть производственные показатели различных видов транспорта, научило их видеть, где дублировались пассажиропотоки автомобильных и железнодорожных перевозчиков, что порой приводило к снижению эффективности транспортной системы в целом. Перед регионами открылись возможности получения дополнительной прибыли и налоговых поступлений за счет интеграции железнодорожных и автобусных маршрутов. Теперь губернаторы лучше понимают, каких целевых показателей они должны достичь, субсидируя те или иные виды транспорта в пригородном сообщении.

BG: Как решить проблему обновления подвижного состава для пригородных перевозок?

В. П.: Эта проблема — одна из самых актуальных сегодня, поскольку начиная с 2018 года из парка пригородных пассажирских компаний начинает выбывать по истечении срока службы значительное количество моторвагонного подвижного состава и дизель-поездов. Мы исходим из того, что это компетенция собственника подвижного состава и заказчика пригородных перевозок, вытекающая из формирования комплексных планов транспортного обслуживания населения и понимания региональными властями своих потребностей в количестве подвижного состава и его технических характеристиках.

Способствовать этому процессу должно заключение долгосрочных контрактов на перевозку пассажиров между региональными администрациями и пригородными железнодорожными компаниями, осуществляющими на их территории перевозку пассажиров. Такие соглашения должны предусматривать полную компенсацию выпадающих доходов перевозчика с учетом наличия в экономически обоснованных тарифах для перевозчиков инвестиционной составляющей. Причем эта инвестиционная составляющая, как и амортизационные отчисления, должна целевым образом расходоваться на приобретение нового подвижного состава для пригородных перевозок, а не на иные цели. ■

«РЕГИОНАМ НЕОБХОДИМО ЧЕТКОЕ И ПОНЯТНОЕ ОБОСНОВАНИЕ ВЫГОД ОТ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ»

Принятие новых регламентирующих документов, разъясняющих региональным властям структуру расходов пригородных перевозчиков, должно снять множество вопросов со стороны регионов относительно расчета сумм требуемых компенсаций, но отнюдь не гарантирует их оплату. Заместитель руководителя Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации Светлана Ганеева поделилась с BG своими соображениями о том, как регуляторам следует применять новые документы на практике.



В проектах новых методик расчета затрат пригородных железнодорожных перевозчиков, безусловно, предложены вполне рабочие алгоритмы решения целого ряда проблем отрасли. В них есть содержательные ответы на вопросы, на которые прежние методики ответа не давали. Однако эти документы не обеспечивают формальных гарантий того, что все предъявленные расходы перевозчиков будут в конечном итоге оплачены местными бюджетами. Здесь нужно разделять две вещи: нежелание губернаторов платить и сомнения в обоснованности представленных к оплате расходов.

Сомнения в обоснованности, в том, что оплачивается именно та услуга, которая заказывается — и ничего лишнего, новые методики должны будут в значительной степени снимать за счет своей понятности, логичности и широкого круга экспертных обсуждений, которые уже прошли или проходят сейчас. Открытость при формировании методик — и при обосновании своих идей, и при рассмотрении поступающих предложений — всегда самый надежный способ избежать впоследствии сомнений в прозрачности выбранных механизмов регулирования.

Но если причина недоверия кроется глубже и пригородный железнодорожный транспорт воспринимается регионами и ОАО РЖД как дорогостоящая социальная нагрузка, то тут одни только методики определения себестоимости расходов, конечно, бессильны. Необходимо четкое и понятное обоснование выгод от пригородного сообщения не только для пассажиров, но и для экономики региона.

В нашем аналитическом центре нарабатаны подходы, которые позволяют количественно измерить эту пользу от пригородного транспорта, и наши расчеты показывают, что субсидии железнодорожным перевозчикам позволяют увеличить поступления в региональные бюджеты за счет роста экономической активности населения. Они показывают, что электрички выгодны, что это нормальный «инвестиционный проект»: регион вкладывает деньги в пригородный транспорт и получает их обратно в виде дополнительных налогов, ведь в основном люди ездят на электричках на работу. За счет того, что зарплаты в Москве выше, налогов с них тоже платится больше. Работающие в Москве жители одного только Одинцовского района обеспечивают дополнительные поступления в бюджеты 4,2 млрд рублей в год. А ведь этим эффектом польза от электричек не исчерпывается.

Если эти расчеты будут использоваться шире, то изменится отношение властей к этой деятельности и многие проблемы, возникающие из-за недоверия, уйдут. И, конечно, нельзя забывать о правовых механизмах обеспечения гарантий взятых на себя обязательств. Если контракт на транспортное обслуживание был заключен, регион обязан оплатить тот объем транспортного заказа, который он сам сформировал.

Тем не менее не следует забывать, что любой договор — это результат «доброй воли» договаривающихся сторон, а предложенные регулятором методики — лишь инструмент, который помогает сторонам договориться на рациональных принципах.

Новый подвижной состав для пригородных перевозок — это как раз и есть тот самый рациональный выбор. Сейчас в любом крупном городе есть значительная группа пассажиров, которые каждый день выбирают стоять в автомобильной пробке или ехать на электричке. Если предоставить им комфорт и увеличить скорость, то они будут готовы за это платить. Уже сейчас билеты на скоростной экспресс стоят дороже, и при этом ими активно пользуются пассажиры, несмотря на то что конструктивно это, как правило, такие же вагоны, только чистые и курсирующие без остановок. Конечно, в каждом регионе нужно действовать с учетом местной ситуации, но наши исследования показывают, что при выборе вида транспорта сейчас основной ограничивающий фактор не цена, а удобство поездки.

Одновременно за счет роста железнодорожных перевозок решается проблема пробок в мегаполисах, а если еще вспомнить стоимость дорожного строительства, то выяснится, что новый подвижной состав — разумное, взвешенное решение. Более того, пригородное сообщение оказывает существенное влияние на экономическое развитие агломерации в целом. Любая реклама новостроек начинается сейчас со слов «метро в таком-то году». А экспресс до центра города — это, по сути, такое же метро, только наземное. Получается, что транспортная доступность — это самый главный элемент развития мегаполиса.

Сейчас прорабатываются идеи по переходу на долгосрочный транспортный заказ. Это позволит шире использовать механизм лизинга, что станет одним из способов обновления парка. Вопрос износа электропоездов сейчас стоит остро, но тут, на мой взгляд, следует все-таки смотреть не на нормативные сроки эксплуатации, а на фактическое состояние вагонов. Ведь электрички эксплуатируются в стране с разной интенсивностью: если где-то состав ездит два раза в неделю, а остальное время стоит в теплом депо, то зачем его списывать?

Мы считаем, что в поисках дополнительного финансирования пригородным компаниям следует активнее использовать дифференциацию тарифов на проезд в зависимости от качества услуги перевозки, особенно на тех маршрутах, где работают альтернативные виды транспорта. Однако речь не идет о повышении общего уровня цен. Свежий пример Бурятии наглядно доказывает, что логика «не хватает денег — повысим цены», приводит к печальным последствиям. В результате этого решения тариф за проезд по территории республики приобрел запретительный характер и превысил 1 тыс. руб. за 200 км. Сейчас цены снизили до 382 рублей, то есть в 2,7 раза, пассажиропоток вырос, и сразу увеличились сборы. Теперь на территории области открывают новые маршруты.

Это означает, что такие инструменты, как анализ эластичности спроса, все еще недостаточно используются, тогда как снижение цен в ряде случаев может привести к росту доходов. Новые методики и федеральная политика в области пригородного транспорта обеспечивают достаточную гибкость для всех сторон, но теперь важно суметь ею воспользоваться.

ЗАТРАТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ: ПОНЯТЬ ЗНАЧИТ ОПЛАТИТЬ?

БОЛЬШИНСТВО КОНФЛИКТОВ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ, КАСАЮЩИХСЯ СФЕРЫ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА, БЫЛИ СВЯЗАНЫ НЕ С ТЕМ, ЧТО ГЛАВЫ РЕГИОНОВ НЕ ПОНИМАЮТ, ЗАЧЕМ НУЖНЫ ЭЛЕКТРИЧКИ, А С ТЕМ, ЧТО ОНИ НЕ ПОНИМАЮТ, ПОЧЕМУ ЭЛЕКТРИЧКИ ТАК ДОРОГО ОБХОДЯТСЯ. НОВЫЕ МЕТОДИКИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ ДОЛЖНЫ СДЕЛАТЬ СТОИМОСТЬ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПРОЗРАЧНОЙ. АЛЕКСЕЙ САФРОНОВ

В феврале у вице-премьера РФ Аркадия Дворковича состоялось совещание по проблемам пригородного железнодорожного сообщения. По его итогам Федеральной антимонопольной службе России (ФАС) было поручено разработать методику расчета ставок платы за аренду, эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также методику определения экономически обоснованного уровня тарифов пригородных перевозчиков. Кроме того, от ФАС ожидают получить механизм справедливого распределения затрат между субъектами, если маршруты перевозчиков проходят по территории более одного региона. Необходимость реформирования пригородных железнодорожных перевозок обусловлена проблемами, которые осложнили положение в отрасли в последние годы.

При создании пригородных пассажирских компаний (ППК) десять лет назад их не наделили ни поездами, ни ремонтными депо, ни машинистами, а для работы на рынке им было предложено арендовать электрички с экипажем у железнодорожной монополии и ей же платить за ремонт и техобслуживание техники. Как следствие, плата за услуги ОАО РЖД превышает три четверти затрат ППК, и контролировать, а тем более снижать эту плату перевозчики оказались не в состоянии. Но региональные власти, на чьи плечи ложится оплата услуг ППК (а точнее, оплата разницы между реальной стоимостью услуг и стоимостью билета для пассажира), претензии по поводу дороговизны услуг предъявляют именно ППК, которые оказываются «без вины виноватыми».

Ситуацию осложняло то, что первоначально ставка за предоставление подвижного состава была комплексной. Плата ППК монополии включала услуги аренды, ремонта и техобслуживания, отдельно оплачивались услуги эксплуатации (работа машинистов, уборка салона и так далее). При этом понять, сколько в этой комплексной ставке «аренды», а сколько — «ремонта», было практически невозможно.

В свое время ставку утвердили по отчетным данным о расходах за девять месяцев 2010 года, а потом несколько лет просто индексировали, из-за чего эта ставка все меньше и меньше соответствовала реальности. В довершение ко всему разверстка расходов по регионам проводилась «котловым» методом: все расходы ОАО РЖД на пригород делились пропорционально по филиалам — региональным железным дорогам, границы которых не совпадают с границами регионов, из-за чего одни регионы выигрывали, а другие — проигрывали.

В начале 2015 года ФСТ России разработало проект актуализированной методики, в котором должен был применяться более адекватный способ обоснования роста ставок, а также имелась возможность перехода к учету затрат в конкретном регионе методом «прямого счета» и понятный механизм распределения затрат на межсубъектовые маршруты. Тогда ППК высказали ряд предложений, учет которых должен был улучшить ситуацию: устанавливать тарифы отдельно на аренду, законодательно ограничивать рост тарифов, согласовывать с субъектом объем транспортной работы, подробнее расписывать расходы на оплату труда, изменить принцип распределения общепроизводственных и общехозяйственных расходов и многое другое.

Однако летом 2015 года ФСТ была упразднена, и процесс был приостановлен. В декабре 2015 года вместо утверждения новой общей методики ФАС России опубликовала приказ №1302/15 с отдельной методикой расчета только ставок платы за аренду, эксплуатацию и ре-



ДЕНИС ВЫШИНСКИЙ

НОВАЯ МЕТОДИКА ФАС ПО РАСЧЕТУ ТАРИФОВ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕ ПОЗВОЛИТ ВЗЛЕТАТЬ ЦЕНАМ НА БИЛЕТЫ

монт. Разработанные сейчас документы должны заменить «арендную» методику 2015 года и «общую» методику 2010 года.

В проекте методики расчета стоимости услуг ОАО РЖД по аренде, управлению и эксплуатации, обслуживанию и ремонту подвижного состава ставки за каждую из перечисленных услуг формируются отдельно и методом прямого счета. Запрет на принуждение региона платить за электропоезда, которые не ездят по его территории, выглядит странно, только если не знать о «котловом» принципе разверстки затрат, действовавшем ранее.

В части аренды установлено, что подвижной состав арендуется на год по фиксированной ставке, которая не зависит от того, насколько активно его будут эксплуатировать. Раньше РЖД была «в доле», и ставка аренды была тем больше, чем больше вагоно-километров выкатывал состав. Теперь процесс расчета ставок аренды стал более понятным: в арендные платежи должны включаться только амортизация, налог на имущество и лизинговые платежи, если электрички приобретены в лизинг. Прибыль владельца подвижного состава или отчисления в инвестиционный фонд ОАО РЖД в составе арендных платежей не предусмотрены.

Впрочем, сейчас большинство электричек сильно изношены и амортизационные отчисления по ним минимальны. При предлагаемом подходе дешевле всего будет аренда самых старых вагонов, а никакой прибыли, которую можно было бы пустить на обновление подвижного состава, арендодатель получать не будет. Решением, видимо, станет развитие лизинга подвижного состава, который смогут позволить себе наиболее «богатые» ППК, что уже делает самая крупная в России Центральная пригородная пассажирская компания.

В описании ставок за управление и эксплуатацию, а также за обслуживание и ремонт присутствуют «экономически обоснованные затраты», поэтому теоретически к этим статьям расходов может возникнуть больше вопро-

сов, чем к расходам на аренду. В затратах на эксплуатацию нужно будет обосновать зарплату локомотивных бригад и расходы депо, а также расходы на дизельное топливо и другие подобные затраты. Ставка устанавливается теперь в расчете на поезд-час (раньше — на вагоно-километр). По поезд-часам идет и распределение расходов между субъектами, если маршрут проходит по территории нескольких регионов. Возможно, это заставит субъекты стимулировать рост скорости электричек: быстрее едешь — меньше поезд-часов оплачиваешь.

В затратах на обслуживание и ремонт вагонов учитываются зарплата рабочих, прямые материальные затраты, связанные с соответствующими работами, и накладные расходы депо. Детализация ведется по отдельным депо, причем каждый субъект платит только за обслуживание и ремонт того подвижного состава, который эксплуатируется на его территории. Единицей измерения тут выступают вагоно-часы. При этом ОАО РЖД должно будет разработать и опубликовать график ремонтов, устанавливающий, сколько часов до очередного ремонта должен работать каждый вагон.

Видимо, во избежание споров об «экономической обоснованности» затрат в заключительной части проекта методики приведены «целевые уровни экономически обоснованных расходов» на 2018 год, которые зависят только от типа подвижного состава и, вероятно, на практике будут использоваться как твердые цены. При этом, однако, возникают вопросы, связанные с тем, как разные ремонтные депо, которых в России несколько десятков, будут приспосабливаться к единым тарифам. Сейчас, к примеру, ставки услуг за капитальный ремонт для электропоезда ЭД4М в Москве и Республике Адыгея различаются в пять раз. Можно предположить, что ОАО РЖД придется устраивать «перекрестное субсидирование» своих депо.

В то же время административно устанавливая «целевые уровни» ставок, ФАС фактически берет на себя анализ обоснованности затрат и право «торговаться» с ОАО РЖД по поводу стоимости услуг, что с учетом зависимого положения ППК скорее для них плюс, чем минус.

Принятая в конце ноября правлением ФАС еще одна методика уточняет расчеты экономически обоснованных

тарифов самих перевозчиков. У региона есть выбор: утвердить его и переложить финансирование перевозок на пассажиров (это происходит в Москве и Московской области, где благодаря большим пассажиропотокам субсидии не нужны) либо утвердить для пассажиров более щадящий тариф, а разницу оплачивать из бюджета. Региональным властям, таким образом, приходится постоянно выбирать между экономией бюджетных средств и социальной поддержкой населения.

Кроме того, власти могут «оптимизировать» перевозки (но только без сокращения их объемов) или сократить инвестиционную программу перевозчика. В новой методике допускается еще один способ решения этой дилеммы: дифференциация тарифов по уровню благосостояния пассажиров, чтобы богатые пассажиры платили больше экономически обоснованного тарифа, а бедные — меньше.

Согласно этой методике, в обоснованные затраты помимо прямых расходов входит инвестиционная программа перевозчика и 1% рентабельности. Если перевозчик инвестиционную программу не выполнит, в следующем периоде обоснованные расходы регионы могут урезать. Распределение инвестиционной программы перевозчиков по регионам должно происходить методом прямого счета, а если это невозможно — пропорционально пассажиропотоку. То же относится и к остальным видам расходов: теперь каждый субъект платит только за расходы на своей территории.

Претензии к прежним подходам возникали у губернаторов главным образом из-за того, что полигоны ППК не совпадают с границами регионов. Проще говоря, субъекты не желали платить за соседей. Особенно болезненно обстоят дела с электропоездами «Ласточка», эксплуатация и ремонт которых стоят значительно дороже, чем обычных поездов.

Теперь в проекте методики установлено, что подвижной состав, за который вносятся лизинговые платежи, эксплуатируется только в границах того субъекта федерации, который платит. То же относится к расходам на поездку повышенной комфортности. Эти меры, скорее всего, успокоят региональные власти, но одновременно приведут к дальнейшему увеличению разрыва в качестве обслуживания между богатыми и бедными регионами.

В целом отношение к подтверждению расходов в проекте методики достаточно гибкое. Большая часть текста посвящена порядку расчета требуемых показателей, однако неоднократно отмечено, что перевозчик может предъявить к учету другие цифры — просто ему придется объяснить, откуда они появились. Проект, таким образом, направлен на то, чтобы помочь перевозчику и региону договориться между собой, а не на то, чтобы подменить собой взаимодействие между ними.

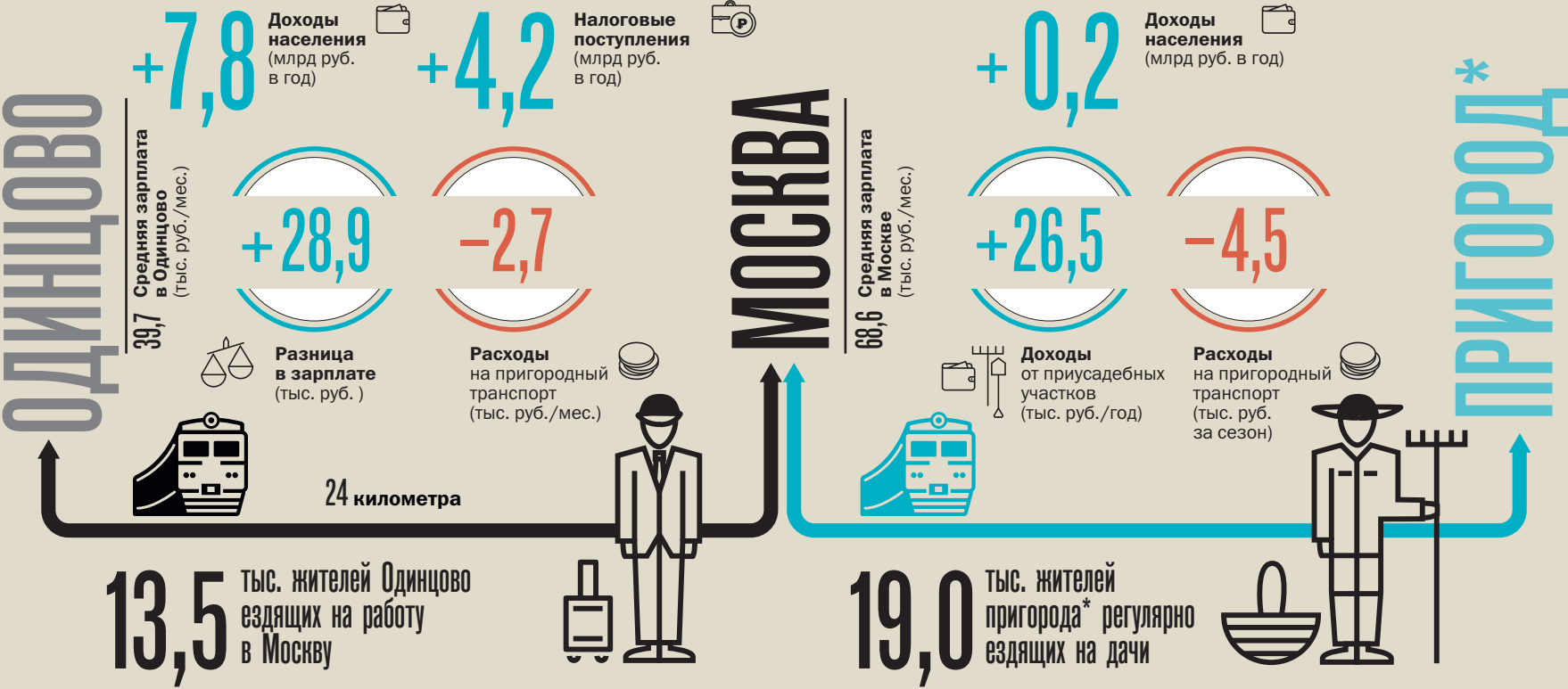
По крайней мере проект новой методики должен снять большинство претензий субъектов к тому, где тратятся их деньги. Он содержит прогрессивные положения о развитии лизинга, долгосрочного транспортного заказа, позволяет региону и перевозчику совместно формировать инвестиционную программу, дифференцировать тарифы, стимулирует регионы активнее использовать Комплексные планы транспортного обслуживания населения и защищает пассажиров от чрезмерной оптимизации маршрутов. Вместе с тем никакое, даже самое понятное обоснование расходов не поможет, если регион вообще не желает платить. Новые методики готовят почву для делового взаимодействия всех сторон, вовлеченных в организацию пригородных перевозок, но этого может оказаться недостаточно для изменения отношения региональных властей к электричкам. ■

ЭФФЕКТЫ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ

ТРУДОВАЯ МАЯТНИКОВАЯ МИГРАЦИЯ ОДИНЦОВО–МОСКВА

МАЯТНИКОВАЯ МИГРАЦИЯ ДАЧНИКОВ ПО БЕЛОРУССКОМУ НАПРАВЛЕНИЮ МЖД

ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.



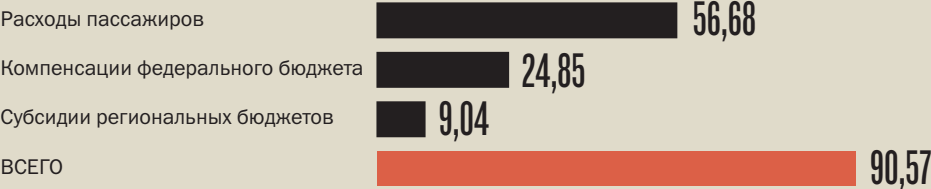
БЮДЖЕТНЫЕ ЭФФЕКТЫ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ С МОСКВОЙ*
(ПОСТУПЛЕНИЯ В БЮДЖЕТ, МЛРД РУБ. В ГОД)

ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.



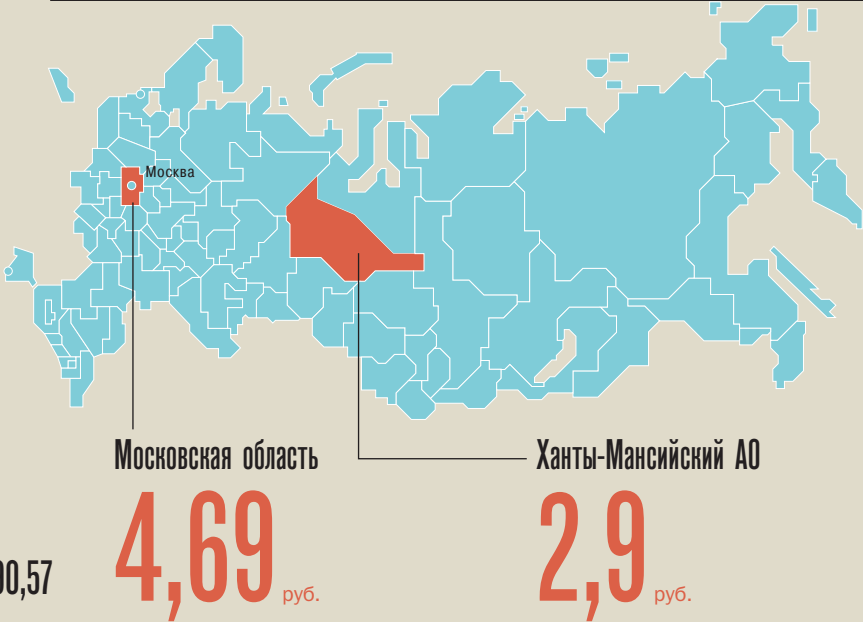
СТРУКТУРА РАСХОДОВ НА ПРИГОРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В РОССИИ (МЛРД РУБ.)

ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ДАННЫЕ ЗА 2015 ГОД.



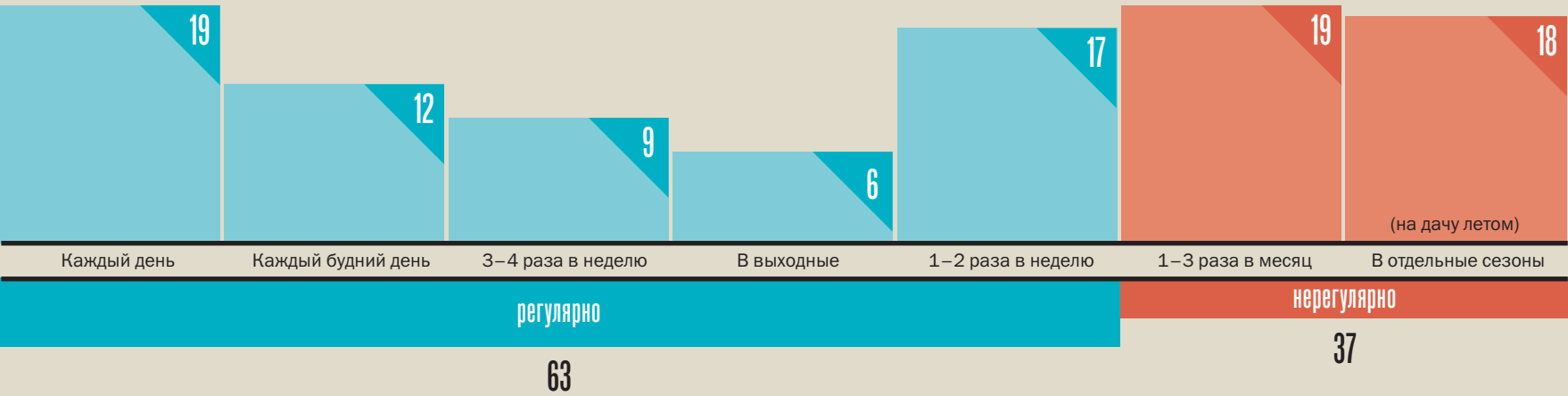
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА (ДОХОДЫ НА 1 РУБЛЬ ЗАТРАТ)

ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.



ЧАСТОТА ПОЕЗДОК ПРИГОРОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО БЕЛОРУССКОМУ НАПРАВЛЕНИЮ МЖД (%)

ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.



ВЫГОДНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ

ПРИГОРОДНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ПРИНОСИТ НЕВИДИМЫЙ, НО ВПОЛНЕ ВЫРАЖАЕМЫЙ В ДЕНЕЖНЫХ ЕДИНИЦАХ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДОХОД НАСЕЛЕНИЮ И ГОСУДАРСТВУ.

АЛЕКСЕЙ САФРОНОВ, ЭКСПЕРТ АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Проблемы с финансированием пригородного пассажирского транспорта связаны не только со скромным размером региональных бюджетов, но и с восприятием электричек как «социальной помощи» тем, кто не накопил на личный автомобиль. Региональные администрации, формирующие транспортный заказ, понимают, что на электричках люди ездят на работу, но до недавнего времени никак не могли сопоставить выгоды от пригородного транспорта и расходы на него.

В прошлом году Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации по заказу Минтранса России разработал методику оценки социально-экономической эффективности пригородного пассажирского транспорта. Были предложены и апробированы в нескольких регионах механизмы расчета затрат на пригородный транспорт и выгод от его работы в денежных единицах. Исследование также позволило выяснить, кто именно оказывается в выигрыше.

Методика строилась на простой идее: чаще всего пассажиры совершают поездки не от скуки, а потому, что им зачем-то нужно попасть в пункт назначения. Наиболее массовые цели поездок — на работу, на учебу, на дачу, кто-то ездит за получением тех или иных государственных и негосударственных услуг (например, в больницу или в городскую администрацию), кто-то — в гости или на отдых. Если бы выгоду от поездок получали только пассажиры, то оплата проезда по полной стоимости была бы оправдана, но в действительности выгода распределяется между пассажиром, людьми и организациями, с которыми он взаимодействует, и обществом в целом не вполне равномерно.

Например, от поездок на работу выигрывает не только сам пассажир — в виде более высокой зарплаты в городе, но и его работодатель — в виде доходов, которые приносит работник. Получают выгоду и продавцы товаров и услуг, которые пассажир приобретает благодаря наличию работы. И, конечно, дополнительную выгоду получает бюджет в виде налоговых отчислений. Сами перевозчики являются крупными заказчиками работ по ремонту и обслуживанию подвижного состава, и если депо находится на территории того же региона — это налоги в региональную казну от ремонта и техобслуживания поездов. Все эти экономические взаимодействия могут вносить ощутимый вклад в рост ВРП, а на макроэкономическом уровне — в ВВП страны в целом.

Какую-то пользу от наличия пригородного транспорта выразить в деньгах сложнее, но приобретаемые обществом и отдельными людьми нематериальные блага не становятся от этого менее реальными. Например, поездки на дачу по-



РОМАН ПРОКОВИЧ

НЕСМОТЯ НА ТРУДНОСТИ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ, ПРИГОРОДНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ ПРИНОСЯТ МИЛЛИАРДЫ ДОХОДОВ ГРАЖДАНАМ И МЕСТНЫМ БЮДЖЕТАМ

вышают уровень благосостояния населения за счет выраженного на приусадебных участках. Есть и косвенные эффекты: электрички кроме прочего являются одним из самых безопасных видов транспорта, а значит, можно оценить дополнительные потери от ДТП, которые общество несло бы ежегодно, если бы пассажиры пересели на автомобили.

Особым критерием оценки эффективности работы пригородного транспорта является параметр времени в пути, вернее, его потери на дорогу. Кстати сказать, эти потери для государства и экономики оказываются не менее ощутимыми, чем для пассажиров: длительная дорога вызывает «транспортную усталость», которая снижает производительность труда.

В деньгах такие потери могут быть оценены лишь с определенными допущениями, например через склонность пассажиров платить за выигрыш во времени. Для Московской области стоимость минуты времени оказалась равной 2,26 руб. (именно столько в среднем готовы

платить пассажиры, чтобы ее «выиграть»). Таким образом, ежегодные потери времени железнодорожных пассажиров одного лишь Белорусского направления в Москве оцениваются на уровне 1,8 млрд руб.

Сейчас время в дороге практически не учитывается при принятии решений о конфигурации транспортной сети. Связано это с тем, что его денежная оценка — в определенном смысле условность, ведь эти миллиарды никто никому не платит. Однако если бы выигрыш во времени оценивался в деньгах и принимался во внимание при рассмотрении тех или иных инфраструктурных проектов, транспортная политика властей стала бы более адекватной.

В целом Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации были предложены способы расчета 13 эффектов от работы пригородного транспорта, из которых в денежном эквиваленте можно выразить 11. Из них, по мнению разработчиков методики, региональную администрацию должны прежде всего интересовать те, которые влияют на налоговые доходы бюджета: выигрыш в зарплатах от возможности ездить на работу, транспортная усталость, влияние дополнительных доходов пассажиров «маятниковой миграции» на развитие торговли, избежание потерь от ава-

рий на автодорогах и, наконец, агломерационный эффект, выражающийся в общем росте среднего уровня зарплат в регионе благодаря расширению рынка труда. Последний эффект связан с тем, что сама возможность работы не по месту жительства заставляет местных работодателей предлагать чуть более высокие зарплаты, чем если бы транспортной связи с центром агломерации не существовало.

Универсальность методики для всех регионов страны подтвердилась в ходе пилотных расчетов, для которых были выбраны Московская область и Ханты-Мансийский автономный округ, где характер пригородного сообщения принципиально отличен от московского.

В Подмоскovie анализировалось Белорусское направление железной дороги, которое проходит по территории трех районов: Одинцовского, Рузского и Можайского. Выяснилось, что, к примеру, из Одинцовского района электричками регулярно ездит в Москву 41 тыс. человек, автобусами — 10 тыс., причем треть из них ездят на работу практически ежедневно. Разница в зарплатах между Одинцовским районом и Москвой, по данным Росстата и с учетом трат на дорогу, составляет 26 тыс. руб. в месяц. При этом 40% «маятниковых мигрантов» ездят за более высокой зарплатой, а 60% в ходе опроса заявили, что по месту жительства для них работы нет.

В целом жители Одинцовского района выигрывают от возможности ездить на работу 7,8 млрд руб. в год. Это 2,5 млрд руб. налоговых поступлений (при оценочной собираемости налогов 60%) только одного Одинцовского района. Конечно, в других регионах разрыв в зарплатах между «метрополией» и пригородами меньше, а значит, меньше и размер выигрыша, который имеют пассажиры, но этот пример показывает, насколько большой может быть польза от пригородного транспорта.

Итоговые расчеты показали, что в Московской области по выбранному маршрутам 1 руб. затрат на пригородный транспорт приносит 4,7 руб. дохода экономике, в ХМАО, несмотря на глубокую дотационность пригородного транспорта, — 2,9 руб. Если брать только бюджетную эффективность, то она оказывается еще выше: в Московской области на 1 руб. бюджетных расходов приходится 7,6 руб. налоговых доходов (в основном благодаря выигрышу в зарплатах и, как следствие, дополнительному спросу на товары и услуги), в ХМАО — 3 руб. доходов. Таким образом, поддержка пригородного транспорта оказывается весьма выгодным делом для государства. ■

ЭФФЕКТЫ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА В ОДИНЦОВСКОМ, РУЗСКОМ И МОЖАЙСКОМ РАЙОНАХ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ (МЛН РУБ.)			
	ЭЛЕКТРИЧКИ	АВТОБУСЫ	ВСЕГО
ВЫИГРЫШ В ЗАРПЛАТАХ ЗА СЧЕТ ПОЕЗДОК НА РАБОТУ	+8373,1	+2025,0	+10398,1
ВЫИГРЫШ ОТ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ, ВЫЗВАННОГО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫМ СПРОСОМ	+7850,7	+1946,9	+9797,6
ВЫИГРЫШ ОТ ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕРШАТЬ ТРЕБУЮЩУЮ РАЗЪЕЗДОВ РАБОТУ	+2715,5	+724,8	+3440,3
ЭКОНОМИЯ НА ПОСОБИЯХ ПО БЕЗРАБОТИЦЕ	+599,9	+159,1	+759,0
ВЫИГРЫШ ОТ ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕРШАТЬ ПОЕЗДКИ НА ДАЧИ И ЛПХ	+193,0	+51,3	+244,3
ОЦЕНКА ПОТЕРЬ ВРЕМЕНИ	-1761,3	-732,4	-2493,7
ОЦЕНКА ПОТЕРЬ ОТ ТРАНСПОРТНОЙ УСТАЛОСТИ	-287,1	-136,0	-423,0
ОЦЕНКА ПОТЕРЬ ОТ ДТП	-0,3	-20,1	-20,4
АГЛОМЕРАЦИОННЫЙ ЭФФЕКТ	+5069,2	+1220,0	+6289,2
МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ	+2590,2	0,0	+2590,2
ИТОГО	25342,9	5238,7	37210,7

ИСТОЧНИК: РАСЧЕТЫ АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

«СЕГОДНЯ И РЕГИОНЫ, И ФАС ХОРОШО ПОНИМАЮТ РЕАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА»

ПО СЛОВАМ НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРА ПО УПРАВЛЕНИЮ ПРИГОРОДНЫМ КОМПЛЕКСОМ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) АЛЕКСЕЯ БЕЛЯНКИНА, НАЛИЧИЕ В РЕГИОНАХ КОМПЛЕКСНЫХ ПЛАНОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ПОЛНОСТЬЮ ИСКЛЮЧАЕТ РИСК СРЫВА ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ, ДАЖЕ ЕСЛИ МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ НЕ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТЫ С ПРИГОРОДНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ.

BUSINESS GUIDE: Расскажите, все ли пригородные компании имеют контракты с регионами на перевозки в 2018 году?
АЛЕКСЕЙ БЕЛЯНКИН: Пригородные пассажирские перевозки осуществляются на территории 72 регионов 25 компаниями-перевозчиками, созданными при участии ОАО РЖД, 26 субъектов РФ и частных инвесторов. Также в дерегулированном сегменте перевозки осуществляет ООО «Аэроэкспресс».

На 2018 год уже заключен 21 договор с 16 субъектами РФ. Так как в ряде регионов работает несколько перевозчиков, общее количество договоров составит около 90. ОАО РЖД рассчитывает, что кампания по заключению договоров на 2018 год будет завершена в текущем году.

Хочу отметить, что с точки зрения преобладающего участия в уставном капитале дочерними обществами ОАО РЖД являются 18 компаний. В ноябре текущего года после согласования с правительством России ОАО РЖД прекратило участие в самой крупной пригородной компании — ОАО «Центральная ППК» — путем продажи пакета акций.

ВГ: Если какие-то договоры заключены не будут, есть ли риск возникновения проблем с перевозками в начале следующего года?

А. Б.: В 2016 году благодаря решению правительства РФ всеми регионами сформированы и утверждены комплексные планы транспортного обслуживания населения, которыми предусмотрены согласованная маршрутная сеть и другие параметры движения. Таким образом, даже в случае, если какие-либо регионы не смогут по своим причинам заключить договоры о транспортном обслуживании, пригородное сообщение в 2018 году прекращено не будет.

ВГ: Как идут дела с выполнением уже заключенных договоров с регионами в текущем году?

А. Б.: Ожидаемые выпадающие доходы пригородных компаний на 2017 год (без учета ОАО «Центральная ППК») оцениваются в размере 11,9 млрд руб. В бюджетах субъектов Российской Федерации предусмотрены субсидии на компенсацию потерь в доходах по пригородным перевозкам в размере 10,8 млрд руб., в том числе 9,8 млрд руб. за государственное регулирование тарифов 2017 года. Это 82% от необходимой суммы.

По результатам проведенной работы субъектами РФ представлены гарантии и приняты тарифные решения об увеличении финансирования за 2017 год на 1 млрд руб. Таким образом, прогнозируемые субсидии регионов по итогам 2017 года составят 10,8 млрд руб.

ВГ: В каких регионах самые сложные проблемы?

А. Б.: Традиционно это Забайкальский край, где сумма выпадающих доходов примерно 380 млн руб., из них региональный бюджет может заплатить только около 60 млн руб.

Есть вопросы по Краснодарскому краю: здесь у перевозчиков нет разногласий с регионом в части расходной составляющей, но при тарифном регулировании регион завысил прогноз пассажирооборота, который применяется для расчета тарифа и субсидий. Есть поручение заместителя председателя правительства РФ Аркадия Дворковича о пересчете показателя пассажирооборота по фактическому уровню, которое на данный момент регионом не выполнено.

Остальные разногласия можно назвать несущественными.

ВГ: ФАС России разрабатывает ряд методик, которые уточняют расчет расходов на пригородное сообщение. Насколько эффективны предлагаемые меры?



А. Б.: И регионы, и ФАС сейчас хорошо понимают реальную экономику пригородного комплекса. Но были и некоторые нюансы, которые требовали уточнения. Например, на внутренних маршрутах в Свердловской области ходят электропоезда «Ласточка». Но согласно прежней методике, утвержденной еще Федеральной службой по тарифам (полномочия были переданы ФАС России в 2015 году. — **ВГ**), эти затраты необходимо распределять между всеми регионами, где все пригородные поезда Свердловской пассажирской компании перевозят пассажиров. А это еще пять соседних областей, среди которых, например, Челябинская область, у которой нет оснований принимать на себя такие расходы. Поэтому методика нуждалась в уточнении в этой части.

В новой методике учтены, в частности, положения о включении в тариф расходов на обновление парка подвижного состава, в том числе с применением механизма лизинга, определен порядок учета затрат перевозчиков, в том числе связанных с социально-трудовыми отношениями, порядок отнесения затрат перевозчиков на межсубъектные маршруты. В методике также предусмотрено, что в случае возникновения разногласий между перевозчиками и регулирующими органами субъектов РФ объемные показатели, такие как пассажирооборот, вагоно-километровая работа, используемые для расчета экономически обоснованных затрат и уровня тарифов, будут утверждаться Минтранс России по согласованию с ФАС.

В целом методика направлена на повышение уровня прозрачности расходов перевозчиков, обеспечивает более справедливое распределение расходов по субъектам РФ и содержит правила урегулирования прогнозного объема пассажирооборота, что позволит снять имеющиеся разногласия по расходам и объемам перевозок.

Кроме того, в рамках данной работы учтены предложения ОАО РЖД о синхронизации действующих методик. Например, раньше работа локомотивных бригад распределялась по показателю «вагоно-километры», а компания-перевозчик производила оплату их работы в соответствии с показателем «поездо-часы», то есть вне зависимости от количества вагонов в составе.

ВГ: Насколько это гарантирует отсутствие будущих претензий к расчетам со стороны губернаторов?

АЛЕКСЕЙ БЕЛЯНКИН УВЕРЕН, ЧТО СКОРОСТНЫЕ МАРШРУТЫ В ПРИГОРОДЕ ПРИВЛЕКУТ НОВЫХ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

А. Б.: В целях подтверждения стоимости услуг аренды подвижного состава с экипажем по согласованию с ФАС России проведена независимая аудиторская проверка компаний ООО «Эрнст энд Янг», по результатам которой не выявлено нарушений, влияющих на величину расходов, используемых в расчете тарифов на пассажирские перевозки для населения.

Полная информация была представлена в ФАС России на рассмотрение, по его результатам федеральный орган подтвердил прозрачность расходов.

ВГ: ФАС России также предлагает снизить ставки аренды подвижного состава, за счет чего провести ускоренное обновление электропоездов в пригороде. Как в ОАО РЖД относятся к таким предложениям?

А. Б.: В октябре ФАС России разработан проект новой методики аренды подвижного состава, определяющий применение целевого уровня ставок платы за услуги, который значительно ниже реальной подтвержденной себестоимости услуг. По мнению федерального органа, ОАО РЖД могло бы покрыть недополученный объем доходов от введения новой методики за счет поступлений от «нерегулируемых видов деятельности». Утверждение данного проекта методики потребует перераспределения затрат на пригородные перевозки или поиска дополнительного источника финансирования.

ВГ: То есть мы снова приходим к пресловутому «перекрестному субсидированию» пассажирских перевозок за счет грузовых?

А. Б.: Этот вопрос находится в стадии обсуждения с ФАС и Минтранс России. Считаю, что регулятор должен принять взвешенное, удовлетворяющее все стороны решение, которое будет подкреплено в том числе экономическим обоснованием.

ВГ: Как в ОАО РЖД видят решение проблемы обновления подвижного состава в пригородном комплексе?

А. Б.: На 2018 год проектом инвестиционной программы ОАО РЖД предусмотрены средства на закупку подвижного состава, в том числе 5 млрд руб. на традиционные «зеленые» электропоезда — 90 вагонов, которые с учетом проведенных оптимизационных мероприятий позволят обеспечить транспортную работу на уровне 2017 года.

Благодаря поддержке регионов сегодня подвижной состав способен приобретать только ОАО «Центральная ППК» в рамках 15-летнего контракта с Москвой и Московской областью.

Вопрос обновления парка подвижного состава рассматривался на заседании президиума Госсовета РФ 22 сентября. В соответствии с поручениями, данными президентом России Владимиром Путиным, необходимо разработать механизм обновления парка подвижного состава, который не повлечет значительных финансовых вложений со стороны субъектов Российской Федерации.

В частности, Минпромторг РФ разработан проект постановления о субсидировании приобретения железнодорожного подвижного состава для пригородного сообщения. В ближайшие три года на эти цели предполагается выделение субсидии в размере до 1,5 млрд руб. ежегодно. По предварительной информации, эта субсидия составит около 7,5 млн руб. за вагон, что при стоимости вагона более 50 млн руб., конечно, не сможет существенно повысить спрос. Поэтому сегодня прорабатываются и другие возможные варианты, такие как, например, использование механизмов лизинга или льготного лизинга.

ВГ: Каковы возможности пригородных компаний по повышению эффективности перевозок за счет организационно-технических мероприятий, не требующих капитальных вложений в путевую инфраструктуру?

А. Б.: Для пассажиров приоритетны скорость и комфортность поездки. Необходимо понимать, что при остановках на всех пунктах существенно сократить время в пути не получится. Поэтому ОАО РЖД совместно с пригородными компаниями постоянно прорабатывает вопросы ввода новых маршрутов, отвечающих потребностям пассажиров.

Положительный пример совместной работы — это организация перевозки пассажиров поездами «Ласточка» на участке Москва—Крюково—Тверь. Приведу такие данные: согласно опросам пассажиров, в 2017 году 86% пассажиров перешли на «Ласточки» с разных видов транспорта, причем только 62% из пригородных поездов, а остальные 38% — это наши новые клиенты. Таким образом, предложив новый, востребованный пассажирами продукт, мы получаем существенный эффект.

Пригородные поезда являются сегодня самым экологически чистым видом транспорта, что важно в условиях мегаполисов с их загрязненным воздухом. Высокая провозная способность электропоездов тоже очень актуальна для крупных агломераций, что особо ценится пассажирами в часы пик.

МЦК — еще один успешный опыт, демонстрирующий, что эффективную систему общественного транспорта в современных крупных городах невозможно построить без активного использования железной дороги для перевозки пассажиров. Эксплуатация МЦК подтверждает важность нового транспортного продукта для жителей столичного региона, потребность в этом виде транспорта с момента его запуска постоянно растет.

Проработкой аналогичных проектов занимаются в Волгограде, Казани, Петербурге. А, например, в Красноярске, Уфе, Калининграде и ряде других городов «городская электричка» уже действует, и городские власти рассматривают этот поезд как эффективную и сравнительно недорогую замену городскому метрополитену.

Беседовал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

БЮДЖЕТ ОПАЗДЫВАЕТ НА ЭЛЕКТРИЧКУ

ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПОЕЗДОВ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕОБХОДИМО, НО ЧИНОВНИКИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПОКА НЕ СМОГЛИ НАЙТИ СИСТЕМНОЕ РЕШЕНИЕ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Дискуссия вокруг ценообразования и субсидирования пригородных железнодорожных перевозок лишь по касательной затрагивает вопросы «инвестиционной составляющей» в тарифах, предназначенной для закупок нового подвижного состава. Ее выделение пока остается в ведении региональных администраций, но их бюджеты и так истощены необходимостью компенсации затрат пригородных перевозчиков из-за пониженных тарифов для населения. А стоимость новых электропоездов настолько высока, что их окупаемость уходит далеко за горизонты бюджетного планирования.

В России сегодня эксплуатируется около 9,5 тыс. вагонов электропоездов и дизель-поездов пригородного пассажирского сообщения. По данным Минтранса РФ и ОАО РЖД, уже в следующем году в связи с истечением срока службы будет списано больше 560 вагонов электропоездов, в ближайшие три года — свыше 1,3 тыс. вагонов, до 2030 года — свыше 4 тыс. вагонов.

По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), на решение проблемы сокращения парка потребуются колоссальные деньги. Только для замены выбывающего подвижного состава и при условии, что пассажиропоток в пригороде не будет расти, в следующем году на закупку электропоездов потребуется как минимум 25,3 млрд руб. В ближайшие три года стране необходимо найти на новые электрички 60 млрд руб. На период до 2030 года необходимая сумма выглядит астрономической: более 180 млрд руб.

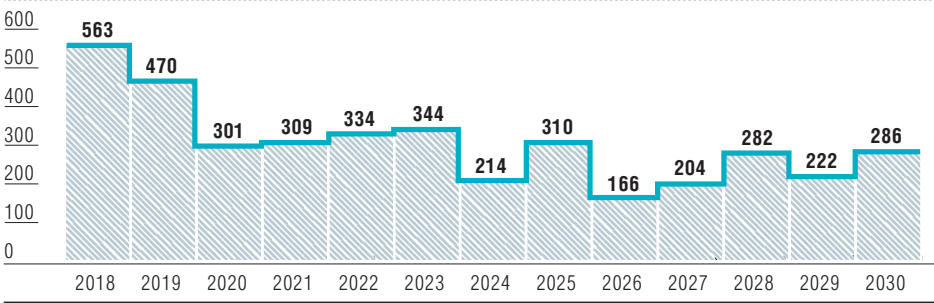
В ИПЕМ подчеркивают, что эти расчеты сделаны на основе текущей стоимости нового моторвагонного подвижного состава с заводов-производителей, но без учета возможного приобретения электропоездов скоростного класса «Ласточка», которые в силу применения инновационных материалов и технологий в полтора раза дороже обычных электричек.

По данным производителей, цена четырехвагонного электропоезда модели ЭП2Д или ЭП3Д (последние разработал Демидовского машиностроительного завода «Трансмашхолдинг» для работы на участках с электрификацией на постоянном и переменном токе) составляет чуть более 220 млн руб., то есть в среднем около 55 млн руб. за вагон. Ориентировочная стоимость пятивагонного поезда ЭС2Г «Ласточка», выпускаемого заводом «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме (Свердловская область), — 460 млн руб., что в среднем на вагон составляет примерно 92 млн руб. Разработанный «Трансмашхолдингом» новый электропоезд ЭГ2Тв «Иволга» повышенной комфортности несколько дешевле, но тоже стоит прилично: 390 млн руб. за пятивагонный состав (около 78 млн руб. за вагон).

ЗАКУПАЕТ СИЛЬНЕЙШИЙ Очевидно, что именно это обстоятельство заставило отвечающих за отрасль чиновников искать срочное решение, которое сводится к простому вопросу: где взять деньги на новые электрички — у пассажиров, у пригородных перевозчиков или у государства? Однако узел взаимных противоречий между чиновниками разных уровней исполнительной и законодательной власти затянулся настолько, что вопрос потребовал вмешательства президента России Владимира Путина. В начале июля он поручил правительству и всем причастным ведомствам в согласии с регионами и ОАО РЖД разработать меры по недопущению сокращения объемов пригородных железнодорожных перевозок до 1 января 2018 года и внести в Госдуму соответствующие законопроекты.

Вариант получить дополнительные инвестиции от пассажиров можно считать утопическим: участники сентябрьского заседания Госсовета, посвященного вопросам перевозок пассажиров в пригородном сообщении, отметили: повышение тарифов для населения в пригороде приводит лишь к оттоку пассажиров с электричек, что лишь снижает прибыль перевозчиков и общие поступления от «инвестиционной составляющей» в тарифе. Согласно позиции регуляторов, тарифы для населения возможно повышать лишь в случае роста реальных доходов населения и только на величину, не превышающую размера среднегодовой инфляции.

ДИНАМИКА СПИСАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ПЕРИОД 2018–2030 ГОДОВ (ЕД.) ИСТОЧНИК: ПРОГНОЗЫ ОАО РЖД.



У пригородных перевозчиков в подавляющем большинстве регионов денег на обновление подвижного состава тоже нет. Системным обновлением парка подвижного состава сейчас способна заниматься только крупнейшая в России Центральная ППК, которая благодаря наличию 15-летнего контракта с Москвой и Московской областью и огромному платному пассажиропотоку в тесном взаимодействии с производителем поездов уже приобрела за последние годы 85 новых составов. В компании заявляют, что со следующего года обновление парка пойдет «опережающими темпами». В 2018 году перевозчик планирует приобрести 26 поездов, тогда как списано будет всего 16 электричек; в ближайшие десять лет компания намерена заменить до 70% устаревшего парка поездов.

В ПОИСКАХ ОТВЕТСТВЕННЫХ В Минтрансе РФ констатируют, что объемы федеральной поддержки пригородного комплекса уже весьма значительны и зафиксированы на долгосрочную перспективу. Как заявил министр транспорта РФ Максим Соколов на заседании президиума Госсовета РФ в сентябре, пригородные перевозки получили нулевую ставку НДС, а тариф для перевозчиков за проезд по инфраструктуре ОАО РЖД снижен практически до нуля (правительство субсидирует из федерального бюджета 99% стоимости тарифа). Общий объем федеральной поддержки составляет около 42 млрд руб. в год, подчеркнул министр. Поэтому в министерстве ожидают, что источником финансирования закупок поездов для пригорода станет инвестиционная составляющая в тарифе, которую должны обеспечить региональные власти или владелец подвижного состава — ОАО РЖД, или они совместно, как собственники большинства ППК (см. интервью директора департамента госполитики в области железнодорожного транспорта Минтранса РФ Вячеслава Петренко на стр. 6).

В Федеральной антимонопольной службе России, отвечающей за тарифные вопросы в пригородном комплексе, считают, что возможности ускоренного обновления пассажирского моторвагонного подвижного состава есть лишь у ОАО РЖД (см. интервью с замруководителя службы Александром Редько на стр. 5). Похожего мнения придерживаются и некоторые региональные лидеры: раз основным собственником подвижного состава остается железнодорожная монополия, то она же должна нести и полную ответственность за его обновление.

Между тем и так зарегулированная «со всех сторон» монополия отнюдь не увильвает от своей социальной миссии и готова по возможности выделять средства на закупку новых электропоездов для пригорода. В проекте инвестпрограммы ОАО РЖД на следующий год на эти цели предусмотрено 5 млрд руб., что позволит приобрести на российских заводах 22 электропоезда (около 90 вагонов). Еще 15 млрд руб. в 2018 году отведено на расходы по уже заключенному контракту на приобретение поездов «Ласточка» для перспективных маршрутов скоростного пригородного и межобластного пассажирского сообщения. В то же время в монополии недвусмысленно намекают на то, что если государство решит полностью возложить обязанность обновления подвижного состава на ОАО РЖД, например через административ-

ное снижение ставок аренды подвижного состава для пригородных перевозчиков, то для компенсации этих затрат компании придется сокращать прибыль от других видов деятельности. Это повлечет необходимость корректировки финансового плана монополии и, как следствие, возможное сокращение инвестиционных обязательств перед правительством. А поскольку инвестпрограмма ОАО РЖД практически полностью складывается из прибыли от грузовых перевозок и федеральных субсидий, очевидно, что в конечном счете дыры в бюджете государственной инфраструктурной компании все равно придется латать за счет федеральной казны.

С МИРУ ПО СКИДКЕ Помощь в деле развития отечественного вагоностроительного производства готово предложить и Министерство промышленности и торговли РФ. На прямую финансовую поддержку производителей подвижного состава Минпромторг намерен выделять до 1,5 млрд руб. субсидий ежегодно. По словам замдиректора департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения министерства Всеволода Бабушкина, на производство одного моторного вагона электропоезда планируется выделять по 7,5 млн руб., на вагон дизель-поезда — 10 млн. Посредством этого механизма в случае его одобрения правительством компенсировать из бюджета удастся чуть больше 13% цены вагона, чего, по мнению большинства участников отрасли, явно недостаточно, а потому необходимо искать дополнительные источники финансирования.

Большие надежды, связанные с обновлением парка, пригородные перевозчики и ОАО РЖД возлагают на расширение закупок железнодорожной техники в лизинг. Но без дополнительных условий справиться с лизинговыми платежами смогут лишь прибыльные пассажирские перевозчики, такие как Центральная ППК. Но она исключение из правила. Большинство пригородных компаний балансируют на грани рентабельности из-за недостаточного пассажиропотока, дефицита региональных бюджетов и низкой платежеспособности населения.

Из этого следует, что основной заработок лизинговыми компаниям должно обеспечивать государство — либо через субсидии региональных бюджетов, либо через федеральные меры прямой бюджетной поддержки производителей и развития механизмов лизинга. Такие механизмы уже отработаны для стимулирования поставок отечественной гражданской авиатехники, грузовых железнодорожных вагонов, дорожно-строительных машин и автомобилей — участники рынка в этих сегментах в один голос благодарят государство за действенную поддержку льготного лизинга такой техники. При определенных условиях программы закупок электропоездов для пригородных поездов готова организовать Государственная транспортная лизинговая компания, которая имеет мандат Минтранса РФ на поддержку значимых для государства отраслей транспортного машиностроения.

Основным же условием для работы лизинговых компаний в сфере пассажирских электропоездов остается наличие долгосрочного контракта лизингополучателя с финансирующим его субъектом федерации. Это необходимо для того, чтобы лизингодатель мог с уверенностью рассчитать

график лизинговых платежей и разделить с перевозчиком риск возможного снижения пассажиропотока. А такие долгосрочные контракты есть только у самых крупных перевозчиков, которые способны обновлять свой парк без федеральной поддержки.

Еще одна обсуждаемая схема финансирования закупки нового подвижного состава — привлечение средств пенсионных фондов. «Однако необходимо учитывать, что основной задачей любой управляющей пенсионными деньгами компании являются низкорисковые вложения, обеспечивающие возврат инвестиций как минимум на уровне инфляции, — поясняет Владимир Савчук из ИПЕМ. — И в данном случае привлечение финансирования на закупку подвижного состава потребует ежегодной выплаты процентов по предоставленным пенсионными фондами средствам, а также возврата самого долга». При этом дополнительная финансовая нагрузка увеличит экономически обоснованный тариф и ляжет либо на пассажира, либо на бюджеты регионов, добавляет он.

В целом, по словам экспертов, правительство уже много сделало для пригорода, в том числе в ответ на июльские поручения президента России. Но полностью справиться с проблемами в отрасли возможно лишь при полной координации усилий всех федеральных и региональных органов, ОАО РЖД и перевозчиков.

МОБИЛЬНОЕ УМНОЖЕНИЕ Несмотря на то что в России высоки темпы автомобилизации населения, ее уровень в регионах еще очень скромный, отмечает директор Института экономики транспорта и транспортной политики Михаил Блинкин. «А самое главное, нет технической возможности обеспечить маятниковую миграцию такого количества людей по имеющимся автомобильным дорогам — их нужно строить. Даже в тех благополучных регионах, где у жителей пригорода, как правило, есть автомобиль, далеко не каждому захочется каждый день ездить на нем на работу в областной центр по перегруженным магистралям, — рассуждает эксперт. — А железнодорожная инфраструктура в российских агломерациях как раз есть в наличии! Таким образом, любое «автомобильное» решение будет заведомо хуже, нежели использование уже имеющейся железнодорожной инфраструктуры, пригодной для массовых и скоростных перевозок».

Господин Блинкин отмечает, что государству в связи с этим очень важно сохранить работающее производство моторвагонного подвижного состава. «Мы в этом сегменте не отстаем от мировой промышленности, но при этом, кроме отечественного рынка, для наших вагонов сбыта нет», — констатирует он. Если же государство поддержит закупки новых электропоездов, через субсидирование производителя или покупателя — не важно, считает Михаил Блинкин, это приведет к «мощнейшему мультипликативному эффекту», который даст не только качественное улучшение мобильности граждан в экономически развитых пригородах, но и рабочие места в вагоностроительной отрасли и в ряде смежных высокотехнологичных производств. Впрочем, для этого необходимо, чтобы все государственные структуры и работающие в отрасли представители частного бизнеса достигли взаимопонимания и четко осознавали, какие это колоссальные резервы для экономики страны, полагает эксперт. ■

ТАРИФЫ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ ВОЗМОЖНО ПОВЫШАТЬ ЛИШЬ В СЛУЧАЕ РОСТА РЕАЛЬНЫХ ДОХОДОВ НАСЕЛЕНИЯ И ТОЛЬКО НА ВЕЛИЧИНУ, НЕ ПРЕВЫШАЮЩУЮ РАЗМЕРА СРЕДНЕГОДОВОЙ ИНФЛЯЦИИ



«В 2018 ГОДУ УВЕЛИЧИВАТЬ ТАРИФЫ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ»

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ВИДОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА: ПРИМЕРНО ПОЛОВИНА ПЕРЕМЕЩАЮЩИХСЯ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПРИГОРОДОМ ПАССАЖИРОВ НЕ ПОЛЬЗУЮТСЯ ЛИЧНЫМ АВТОМОБИЛЕМ, ПРИЧЕМ 23% ИЗ НИХ ИСПОЛЬЗУЮТ ЭЛЕКТРИЧКИ И ТОЛЬКО 18% — АВТОБУСЫ. О ПРИОРИТЕТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В ПОДМОСКОВЬЕ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛА ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ АННА КРотова.



АННА КРотова считает, что улучшение железнодорожной инфраструктуры позволит людям чаще отказываться от поездок на личном автомобиле

Павшино, Нара, Ивантеевка-2, Электроугли, Жаворонки, Кубинка-1, Опалиха, Купавна, Голутвин, Химки, Мытищи и Одинцово. Реализация этой программы в целом направлена на улучшение транспортной инфраструктуры и организации комфортной среды для пассажиров, что позволит увеличить число жителей, отказавшихся от автомобиля в пользу железнодорожного транспорта.

ВГ: Какие совместные проекты с ОАО РЖД прорабатываются в правительстве Московской области?

А. К.: В настоящее время совместно с ОАО РЖД реализуются масштабные проекты по строительству железнодорожной инфраструктуры, включающие развитие Ярославского, Горьковского, Курского и Смоленского направлений железных дорог. Эти мероприятия предусматривают строительство дополнительных главных путей, реконструкцию существующих и строительство новых остановочных пунктов и станций для обеспечения удобства пассажиров на перспективу до 2020 года.

В 2018 году планируется завершить строительномонтажные работы на участках Москва—Мытищи—Пушкино, Мытищи—Болшево Ярославского направления, а также Сколково—Усово—Одинцово Смоленского направления. По итогам реализации проекта ожидается увеличение объема движения электропоездов по Ярославскому направлению на 15%, по Смоленскому — на 34%.

В качестве еще одного важнейшего приоритета совместной деятельности с ОАО РЖД министерство видит мероприятия по ремонту и благоустройству железнодорожных переездов, пешеходных мостов и тоннелей под железнодорожными путями. Основная задача — обеспечить безопасность на железнодорожных переездах в одном уровне, а также увеличить их пропускную способность. Сегодня совместно с ОАО РЖД мы составляем приоритетные планы по строительству новых пешеходных переходов на транзитных участках железной дороги, обеспечивающих, с одной стороны, безопасный переход граждан через пути и доступность социальной инфраструктуры в населенных пунктах, разделенных железной дорогой.

Актуальна также тема корректировки графика движения поездов дальнего следования в пользу поездов пригородного сообщения. В настоящее время ОАО РЖД немало пересмотрело график движения, и в целях увеличения объемов движения пригородных поездов с 10 декабря нынешнего года во время часа пик будет скорректирован график курсирования четырех поездов дальнего следования по Киевскому, Белорусскому и Курскому направлениям. Эти мероприятия совместно с компанией будут продолжены и в 2018 году.

ВГ: Как изменится цена на проезд для пассажиров в Подмосковь в 2018 году?

А. К.: По вопросу изменения цены за проезд в подмосковных электричках могу лишь напомнить, что с 1 июля 2017 года цена билета возросла за одну десятикилометровую зону на 1,5 руб. — с 20,5 руб. до 22 руб. В 2018 году увеличивать тарифы не планируется.

Тем не менее Московская область совместно с правительством Москвы прорабатывают ряд предложений по совершенствованию действующей тарифной системы в пригороде. Один из вопросов — необходимость грамотного перераспределения тарифной нагрузки между большими и малыми расстояниями поездов. ■

BUSINESS GUIDE: Московская область — один из немногих субъектов федерации, у которых есть уникальный опыт заключения 15-летних контрактов на железнодорожное транспортное обслуживание с пригородными пассажирскими компаниями. Оправдал ли себя этот контракт? Можно ли уже сейчас сказать о конкретных плюсах принятого несколько лет назад решения?

АННА КРотова: Для решения задачи развития пассажирского пригородного сообщения на железнодорожном транспорте совместно с правительством Москвы в 2015 году нами заключены долгосрочные соглашения с перевозчиками — Центральной и Московско-Тверской пассажирскими пригородными компаниями, благодаря которым мы имеем возможность закупать новые пригородные электропоезда. На сегодняшний день 14 новых поездов уже вышли на маршруты Подмосковья, до конца 2017 года планируется закупить еще 10 электричек. Всего до 2020 года планируется приобрести более 60 новых электропоездов.

Кроме того, в рамках этих контрактов реализуются проекты по реконструкции, ремонту и обустройству платформ, строительству и реконструкции пандусов для маломобильных граждан и туалетных модулей, что повышает уровень комфорта пассажиров подмосковных электричек. С 2015 года к требуемому стандарту качества приведено 138 платформ, в том числе в этом году было отремонтировано 88 платформ. Кроме того, к 2020 году планируется привести в нормативное состояние большинство остановочных пунктов, которых в Московской области насчитывается 467.

ВГ: Какие меры принимаются правительством области в части улучшения качества услуг пассажирам в пригороде?

А. К.: Для улучшения комфорта пассажиров в пригородном сообщении и удобства оплаты проезда в 2015 году в Подмосковь реализован проект «Стрелка», в рамках которого перевозки пассажиров осуществляются с использованием электронных проездных документов, оформленных с использованием транспортных карт. С декабря

текущего года на Казанском направлении Московской железной дороги будет обеспечена возможность пополнять транспортную карту по принципу электронного кошелька, как это уже делается на остальных видах наземного транспорта в Московской области. В данном случае денежные средства, находящиеся на балансе транспортной карты, пассажиры смогут конвертировать в проездной документ (билет) путем использования бесконтактного платежа. Это гораздо удобнее и быстрее, чем приобретать билет обычным способом.

В целях увеличения пропускной способности пассажиров и автотранспорта в часы пик реализуются проекты по проектированию и строительству транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных станций, пассажирских платформ и остановочных пунктов. Для таких проектов выбраны зоны наибольшей концентрации пассажиропотоков: станции Отдых (аэропорт Жуковский), Никольское, Лобня, Истра, Подольск, Люберцы-1, Ступино, Удельная, Ногинск, Апрелевка, Быково, Силикатная,

НЕМЕЦКИЙ ОПЫТ В РОССИЙСКОМ ПРИГОРОДЕ

ВОПРОСЫ СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КАЖДОЙ СТРАНЕ РЕШАЮТСЯ ПО-РАЗНОМУ. НО ОСОБЕННОГО ВНИМАНИЯ ЗАСЛУЖИВАЕТ ОПЫТ ГЕРМАНИИ, КОТОРАЯ ЗАНИМАЕТ ПЕРЕДОВЫЕ ПОЗИЦИИ В ЭТОЙ ОБЛАСТИ.

ИЛЬЯ ТЕРЕШКО, ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ИССЛЕДОВАНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИНСТИТУТА ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Железнодорожные системы России и Германии во многом схожи и по объемным показателям, и по организационно-правовой структуре, поэтому не удивительно, что российская модель структурных реформ постсоветского времени преимущественно ориентирована на опыт немецких железнодорожников. Однако, несмотря на то что при реформировании пассажирского железнодорожного сообщения были достигнуты определенные успехи, решить все проблемы финансирования пригородного комплекса отечественным органам власти пока не удалось. Сравнительный анализ опыта России и Германии позволяет отчасти понять, почему так произошло.

Прежде всего, в отличие от России, в Германии объемы государственной поддержки и их индексация фиксируются законом на 15 лет вперед. Такой подход позволяет перевозчикам и транспортным администрациям регионов расширить горизонт планирования, способствует заключению долгосрочных договоров на транспортное обслуживание и усилению переговорных позиций перевозчиков при обсуждении возможности использования заемного финансирования для обновления парка подвижного состава.

Согласно действующей редакции закона ФРГ «О регионализации», в 2016 году общая сумма выделенных государством средств на организацию перевозок в пригородном сообщении всеми видами транспорта составила €8 млрд, из которых 80% было направлено на финансирование железнодорожного транспорта. В 2017–2031 годах объем поддержки будет ежегодно индексироваться на 1,8% — этого достаточно для компенсации роста расходов перевозчиков.

Такие существенные объемы господдержки вкупе с долгосрочностью принятых решений позволяют региональным властям Германии и пригородным перевозчикам разрабатывать и использовать различные схемы обновления подвижного состава. В зависимости от подхода, выбранного транспортной администрацией, типа контракта на транспортное обслуживание, а также от формы собственности на подвижной состав ответственность за приобретение и обслуживание поездов может быть по-разному распределена между перевозчиком и региональными властями.

Одним из самых распространенных форматов взаимодействия является заключение контракта жизненного цикла с производителем подвижного состава. В рамках него власти региона заключают с вагоностроительным заводом или специально созданной производителем компанией не только договор о поставке техники, но и договор о ее обслуживании и ремонте в течение всего срока службы. Как правило, владение подвижным составом остается за производителем или его дочерним предприятием, а транспортная администрация как представитель властей субъекта вносит фиксированную плату за наличие исправного и готового к работе подвижного состава в требуемом количестве. Сами перевозчики, как правило, контракт жизненного цикла не используют, так как срок действия контракта на перевозку пассажиров всегда меньше срока полезного использования подвижного состава.

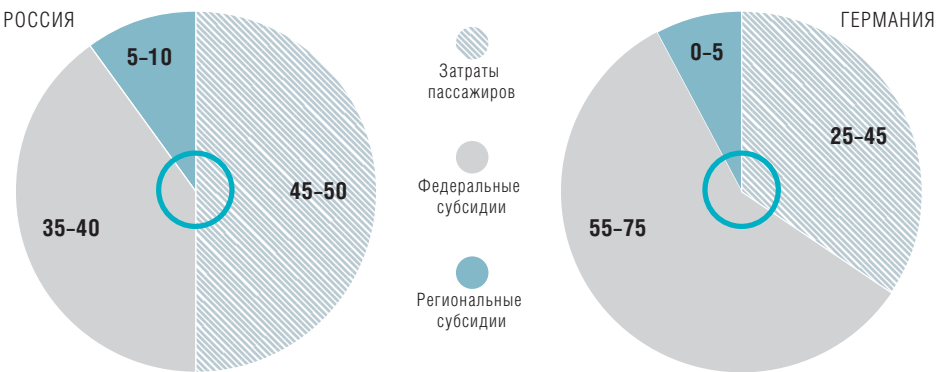
Еще один широко используемый немецкими перевозчиками формат финансирования пригородного сообщения — формирование пула собственного подвижного состава. В этом случае владельцем поездов выступает транспортная администрация, которая объявляет тендер на производство и обслуживание подвижного состава производителем. Финансирование этого контракта она осуществляет на собственные или заемные средства либо на средства по программе «регионализации», выделяемые из федерального бюджета Германии. Еще одна широко применяемая модель — гарантия повторного использования. Смысл ее в том, что транспортная администрация обязуется выкупить у перевоз-



В РЕФОРМАХ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА РОССИЯ ВО МНОГОМ ИДЕТ ПО ПУТИ НЕМЕЦКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ РОССИИ И ГЕРМАНИИ (%)

ИСТОЧНИК: АНАЛИЗ ИПЕМ.



чика подвижной состав по остаточной стоимости, если перевозчик не выиграет следующий конкурс на перевозку. Это позволяет оператору не беспокоиться о том, что после завершения срока контракта поезд где-то будет эксплуатировать. Кроме прочего такая форма позволяет стимулировать закупку перевозчиками нового подвижного состава на собственные или заемные средства. Если перевозчик не выигрывает следующий конкурс, транспортная администрация выкупает у него поезд по оговоренной в контракте цене и данная модель трансформируется в модель «пул собственного подвижного состава». Распространен также формат операционного лизинга, когда закупку подвижного состава осуществляет лизинговая компания в соответствии с требованиями перевозчика, а обслуживает поезд сам перевозчик под контролем лизинговой компании. Такая модель используется перевозчиками главным образом потому, что в этом случае есть возможность установить срок лизинга техники равным сроку контракта на перевозку.

Парк подвижного состава может и просто находиться в собственности перевозчика или приобретаться им на собственные или заемные средства. Такая форма, как правило, применяется в комбинации с гарантией повторного использования или когда перевозчик хорошо знает, кому и на каких условиях он передаст подвижной состав после завершения контракта на перевозку.

В России реформа железнодорожного транспорта предполагала создание в пригородных перевозках организационно-правовой модели, очень похожей на немецкую. Фактически такая модель была создана, но в Германии переданные региональным властям права и обязанности по организации перевозок в пригородном сообщении были сразу и в полном объеме обеспечены федеральным бюджетным финансированием. В России же регионам сначала были переданы права и обязанности и только через десять лет были приняты решения о долгосрочной федеральной поддержке работы отрасли через компенсацию инфраструктурной составляющей в тарифе.

В последние годы объем государственной поддержки пригородных перевозок в нашей стране со стороны федеральных властей достиг рекордных масштабов за период, прошедший с момента выделения пригородного пассажирского комплекса из состава ОАО РЖД. На 2018–2020 годы в проект федерального бюджета на поддержку пригородного пассажирского комплекса заложено около 111 млрд руб. Однако в сравнении с ФРГ доля государственной поддержки в общем объеме доходов пригородного комплекса продолжает оставаться существенно ниже. В Германии государство на федеральном и региональном уровнях компенсирует до 80% стоимости билета для пассажира, в России — до 50%. Учет мирового передового опыта организации владения и управления подвижным составом, безусловно, важен, но без пропорционального увеличения объемов финансирования пригородных перевозок со стороны государства трудности со своевременным обновлением подвижного состава будут сохраняться долгие годы. ■

В СРАВНЕНИИ С ФРГ ДОЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА В РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТ ОСТАВАТЬСЯ СУЩЕСТВЕННО НИЖЕ

КАК ПОВЫСИТЬ ДОХОДНОСТЬ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

О ПРОСТЫХ И СЛОЖНЫХ СПОСОБАХ ПОВЫШЕНИЯ ОКУПАЕМОСТИ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК „Ъ“ РАССКАЗАЛ ЭКСПЕРТ АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ АЛЕКСЕЙ САФРОНОВ.

По итогам 2016 года 21 пригородная пассажирская компания (ППК) из 25 достигла безубыточности. Убыток четырех убыточных ППК составил 632,8 млн руб. При этом, однако, прибыльность ППК достигается за счет компенсаций из федерального бюджета 99% платы за пользование инфраструктурой, а также субсидий из региональных бюджетов, которые покрывают разницу между экономически обоснованным и фактическим тарифом на перевозки. Финансовый результат 2016 года связан также с введением в 2015 году льготной ставки НДС 0% на услуги пригородных пассажирских перевозок. Повышение собственных доходов ППК возможно за счет роста пассажирооборота либо повышения тарифов на проезд. Проведенные исследования и имеющиеся кейсы последних лет позволяют наметить несколько путей к достижению обеих целей. Следует особо подчеркнуть, что значительного эффекта на первых порах можно добиться мерами организационного характера, не требующими крупных капитальных вложений.

Проведенные исследования показали, что с увеличением зарплат растут и траты пассажиров на пригородный транспорт. Зависимость сохраняется вплоть до достижения уровня зарплат в 50–60 тыс. руб. в месяц.

Из-за существенных региональных различий ППК не входят в принципиально разных условиях хозяйствования. При этом транспортная политика Минтранса России до настоящего времени предлагает унифицированные рецепты для пригородного пассажирского железнодорожного транспорта в целом. Дифференцированный подход к каждой ППК позволит повысить эффективность государственного регулирования. С учетом сказанного приведенные ниже предложения не могут считаться универсальными и подходящими всем ППК в равной степени.

ТАРИФЫ НА ПРЕДЕЛЕ Стандартным ответом многих пригородных пассажирских компаний на падение доходов является рост тарифов, что приводит к дальнейшему сокращению пассажиропотока и падению доходов. ППК уделяют недостаточное внимание изучению спроса и построению кривых эластичности спроса по цене и неценовым факторам, предпочитая перекладывать финансовые проблемы на бюджет субъектов.

Примером такой политики может служить ситуация на Байкальской ППК, где тариф на проезд достиг к 2015 году фактически запретительных значений, составляя 108 руб. за первые 10 км пути и 1043 руб. за 200 км. В 2016–2017 годах было проведено несколько поэтапных снижений тарифа, в целом цены на проезд сократились в три раза, что привело к увеличению пассажиропотока со 170 тыс. отправленных пассажиров в 2015 году до 269 тыс. в 2016 году. В итоге, несмотря на снижение тарифов в три раза, прибыль компании с 2015 по 2016 год сократилась только в полтора раза (с 46,3 млн до 29,4 млн руб.). Данный результат был достигнут в условиях снижения размера фактических полученных из бюджета субсидий с 645,9 млн руб. в 2015 году до 625,2 млн руб. в 2016 году.

Это означает, что если бы субсидирование в 2016 году осталось бы на уровне 2015 года, то прибыль компании, несмотря на сокращение тарифов, возросла бы. В 2017 году было запущено несколько новых маршрутов и увеличено количество поездов, а также начата реконструкция вокзала Улан-Удэ, что позволяет ожидать дальнейшего роста пассажиропотока и полного восстановления прибыльности компании. Таким образом, корректировка ценовой политики и открытие новых маршрутов по итогам изучения спроса могут увеличить пассажиропоток и собственные доходы ППК и сократить потребность в субсидиях.

КОМФОРТ СТОИТ ДЕНЕГ Проведенные опросы пассажиров показали, что для многих из них стои-

У ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЕСТЬ МАССА СПОСОБОВ УВЕЛИЧИТЬ НАСЕЛЕННОСТЬ И ДОХОДНОСТЬ ЭЛЕКТРИЧЕК

мость проезда не является основным ограничивающим фактором. Для наиболее платежеспособной категории пассажиров (взрослых людей, живущих в области, работающих в центре агломерации и использующих пригородный общественный транспорт либо личный автомобиль для поездок на работу) основными проблемами являются недостаточный комфорт и наличие в поездах лиц асоциального поведения. В Московской области успешно функционируют экспрессы, которые конструктивно идентичны обычным поездкам.

Несмотря на отсутствие существенных отличий, такие поезда популярны среди пассажиров, так как более высокая цена сама по себе становится гарантией приемлемой наполняемости вагона и отсутствия маргиналов, торговцев и попрошайек. Назначение части поездов «экспрессами» с повышением цены билета и более внимательным контролем за обеспечением законности в пути следования является одним из способов повышения доходов, не требующих инвестиционных вложений. Кроме того, тариф для пассажиров можно было бы сегментировать по направлениям в зависимости от платежеспособности населения.

Запуск осенью 2015 года «Ласточек» на направлении Москва—Тверь позволил в динамике оценить отдачу от вложений в новый подвижной состав. По итогам первого года эксплуатации «Ласточки» перевезли 10,4 млн человек, из которых 2,2 млн (20%) было привлечено с других видов транспорта (перестали пользоваться личными автомобилями и автобусами). Несмотря на то что билет на «Ласточку» в среднем в полтора раза дороже билета на обычную электричку, 55–60% пассажиров, отправляющихся с тех станций, где есть остановка «Ласточки», выбирают скоростной поезд. Во многом это связано с принципиально новым уровнем комфорта, который дает эксплуатация современного подвижного состава. По итогам 2016 года ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания», которое обслуживает данный полигон, вышло на третье место по прибыльности среди всех ППК. В связи с ажи-

отажным спросом принято решение о продлении с сентября 2017 года части маршрутов Москва—Крюково до Клина.

БИЛЕТНОЕ МЕНЮ И СОСТАВНЫЕ МАРШРУТЫ Абонемент является одним из средств повышения лояльности пассажира определенному виду транспорта. Кроме того, возможности современных электронных транспортных карт позволяют существенным образом улучшить транспортную статистику, определять размер потерь от частичных безбилетников, повысить качество планирования транспортной работы. При этом в ряде случаев размер скидок на абонементные билеты и их распределение по тарифным зонам оказываются недостаточно привлекательными для пассажиров. Изучение спроса позволит сформировать более привлекательные абонементные продукты и повысить лояльность пассажиров пригородному пассажирскому железнодорожному транспорту.

Жители станций, где экспресс не останавливается, тоже могли бы им пользоваться, если бы билет на экспресс до ближайшей крупной станции давал право проезда до всех малых станций в промежутке между ней и следующей крупной станцией, где экспресс делает остановку. Это позволяло бы жителям максимально быстро преодолевать большую часть пути до пункта назначения и не тратить время и средства на покупку второго билета от ближайшей крупной станции до пункта назначения. Подобная система давно и успешно работает в Нидерландах.

Существенной экономии можно добиться варьированием составности поездов и оптимизацией схем их движения с развитием маршрутов с пересадкой. При таком подходе экспрессы большой вместимости курсируют между крупными станциями, а укороченные составы подвозят пассажиров малых станций до ближайшей крупной, где останавливается экспресс. Такие новации возможны только при взаимодействии с ОАО РЖД, так как схемы движения поездов зависят не только от спроса пассажиров, но также и от выделенных ППК ниток графика на железнодорожной сети.



МАРИЯ САВЧЕНКО

Одним из способов сокращения расходов ППК является замена пригородных касс билетопечатающими автоматами. Однако население все равно предпочитает покупать билеты у живого кассира, что связано частично с неумением пользоваться автоматами, а частично с их ненадежностью (не выдают сдачу или билет). Необходимо дополнить уже ведущуюся работу по размещению билетопечатающих автоматов повышением их надежности и развязнительной работой среди пассажиров.

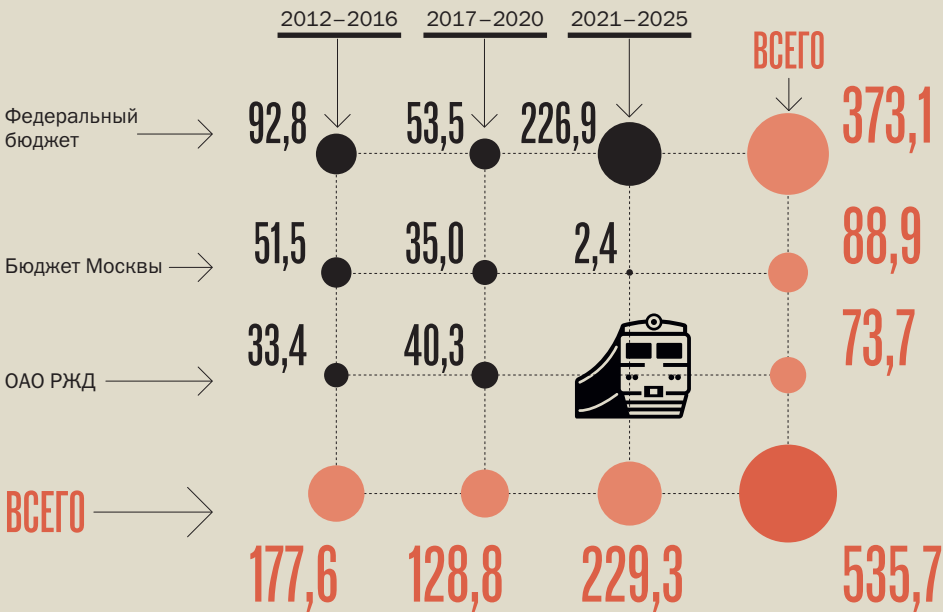
На станциях, не оборудованных турникетами, часть пассажиров становятся безбилетниками поневоле, если не успевают купить билет в кассе. Размещение билетопечатающих автоматов прямо на платформе позволит таким пассажирам покупать билет в самый последний момент. ■

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»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Ольга Еременко — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов, Наталия Коновалова — фоторедакторы
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 № ФС77-64419 от 31.12.2015
Типография: PunaMusta
Адрес: Kosti Aaltosen tie, 9, 80141 Joensuu, Finland
Тираж: 75000. Цена свободная
Рисунок на обложке: Мария Заикина

МОСКВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ

МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ — ОДИН ИЗ НЕМНОГИХ РЕГИОНОВ РОССИИ, ГДЕ В СИЛУ ОГРОМНОГО ПАССАЖИРОПОТОКА ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОКАЗЫВАЮТСЯ ПРИБЫЛЬНЫМИ. БЛАГОДАРЯ ДОЛГОСРОЧНЫМ СОГЛАШЕНИЯМ ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ С ПЕРЕВОЗЧИКАМИ И ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» НА ТЕРРИТОРИИ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА СТАЛИ ВОЗМОЖНЫМИ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ПУТЕЙ, МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЛАТФОРМ И ЗАКУПКА НОВЫХ, СОВРЕМЕННЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ

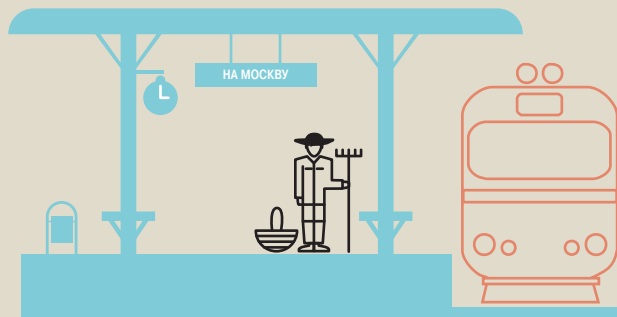
ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА (МЛРД РУБ.)



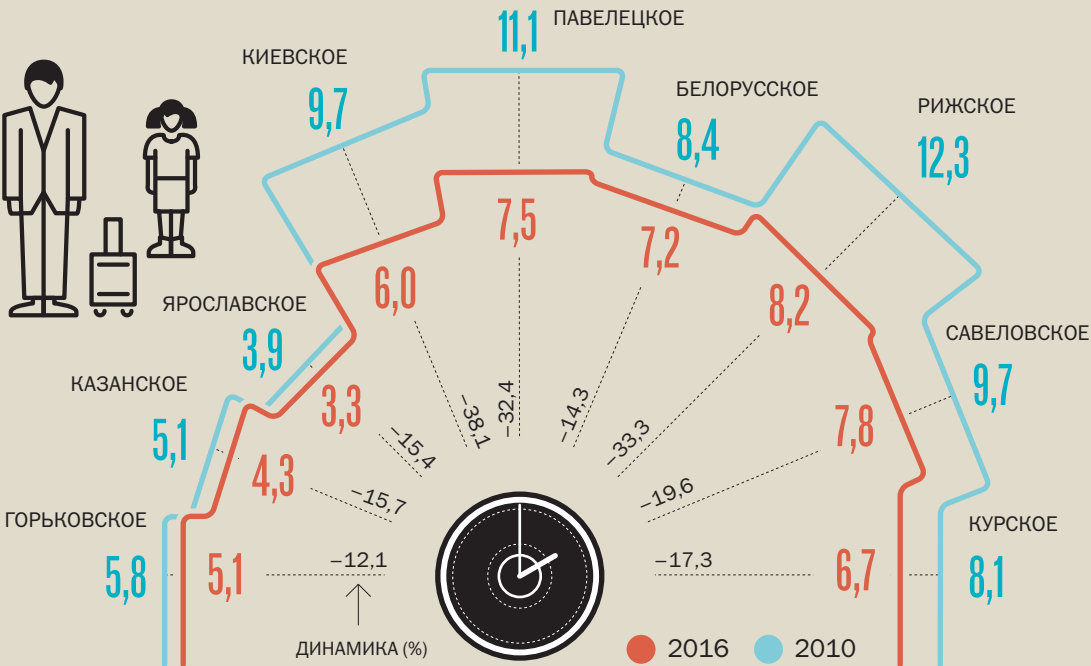
ОТПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРОВ В ПРИГОРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ В МОСКОВСКОМ ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ (МЛН ПАСС.)*



РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМ В МОСКВЕ В 2010–2017 ГОДАХ



СРЕДНИЙ ИНТЕРВАЛ ДВИЖЕНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ В ЧАСЫ ПИК В МОСКОВСКОМ ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ (МИН.)



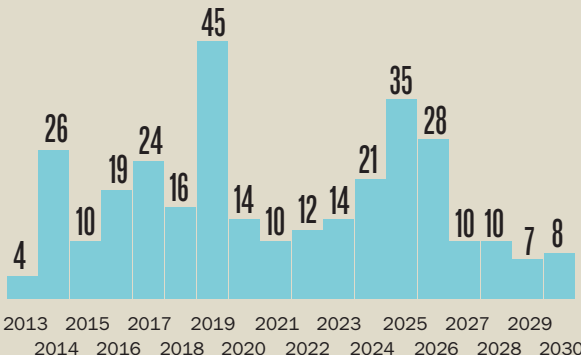
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ СРЕДСТВ ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» В 2010–2016 ГОДАХ (МЛРД РУБ.)



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО В УПРАВЛЕНИИ ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»



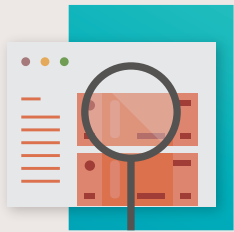
ПЛАН ОБНОВЛЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПРИГОРОДНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ КОМПАНИИ (КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ)



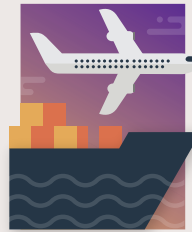
ИСТОЧНИК: ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКВЫ.



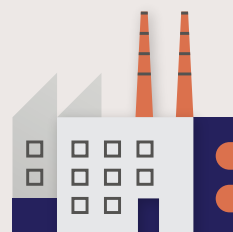
Мониторинг и анализ ключевых показателей, трендов социально-экономического развития России и мира



Мониторинг реализации бюджетной политики



Аналитическая поддержка и мониторинг реализации политики содействия несырьевому экспорту



Экспертно-аналитическое сопровождение отраслевого развития



Аналитическое сопровождение политики развития экономики социальной сферы



Анализ актуальных проблем макроэкономической политики



Экспертно-аналитическое сопровождение реализации государственной политики в сфере инноваций



Содействие развитию государственного управления

2 ПРОЕКТНЫХ ОФИСА

2 КОНКУРСА ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ



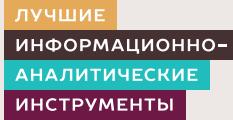
Проектный офис по реализации реформы контрольно-надзорной деятельности



Проектный офис по реализации государственной программы «Цифровая экономика Российской Федерации»



Конкурс профессионального управления проектной деятельностью



Конкурс программных решений для органов государственной власти

900

Информационно-аналитических материалов в год

246

Экспертно-аналитических мероприятий в год

7600

Упоминаний Аналитического центра СМИ в год

300 000

Визитов на сайт в год

>15

Видов периодических изданий

20

Источников официальных статнаблюдений и ведомственной статистики

233

Эксперта

18

Экспертных управлений

