

## Как ОАО «РЖД» грабит Россию

Очередные несколько абзацев о прелестях госкапитализма в любимом Отечестве.

Данную статью следует считать идейным продолжением моего декабрьского материала с аналогичным заглавием: **Как «Роснефть» грабит Россию**

Новости начала года - по всей стране отменяют электрички, где-то совсем, где-то частично. Иркутская область, например, сократила число пригородных поездов вдвое, с 110 до 65. Можно сказать, легко отделались. А то вон в Пскове и Твери уже на гужевой транспорт пересаживаются.

Причины внезапного коллапса на самом деле просты и лежал на поверхности.

Есть такая замечательная госкомпания ОАО «РЖД», гордо именуемая «естественной монополией». Что в ней естественного, за исключением тяжелого советского наследия и нездоровой тяги к мрачной милитаристской стилистике, понять сложно, но допустим.



Скромный бюджетник Владимир Якунин

Есть коротко «РЖД» это такой «Газпром» в сфере железнодорожных перевозок. Со всеми вытекающими.

Которой последние десять лет управляет семья Якуниных во главе с престарелым ветераном советской и российской номенклатуры, выпускником Краснознаменного института КГБ СССР, почетным членом кооператива «Озеро» Владимиром Ивановичем Якуниным.

Сама личность г-на Якунина с его шубохранилищами и «православными ценностями» столь гротескна и колоритна, что заслуживает отдельного эпического текста. Отвлекаться на это не будем, в конце концов Салтыков-Щедрин данную людскую породу живо описал задолго до возвышения нашего горе-железнодорожника.

Нас интересуют электрички.

После кризиса 2008-09 гг. ушлые менеджеры «РЖД» решили, что электрички им в тягость. Начались разговоры про то, что, мол, пригородное сообщение во всем мире убыточно и требует жирных бюджетных субсидий. Собственно, субсидии были и раньше, однако в какой-то момент руководству монополии этого показалось мало.

Ребята не растерялись и придумали «схему»: в каждом электричкозависимом субъекте РФ была организована своя Пассажирская пригородная компания (ППК), являющаяся дочкой ОАО «РЖД». ППК стали арендовать у «РЖД» подвижной состав и платить комиссию за «пользование инфраструктурой», то есть за возможность ездить по ж/д путям.

По сути ППК - компании-промокашки, созданные с целью «оптимизации» денежных потоков. В капитал этих мутных контор пустили акционеров в лице местных администраций, зачастую, даже с блокирующим пакетом. По всему это было сделано специально, чтобы в случае кризиса (такого, как сейчас) быстро перевести стрелки на регионалов.

Финансовые риски монополии при этом были надежно застрахованы тем простым обстоятельством, что ППК все равно не могли уклониться от кабальной платы за «право проезда» и аренду вагонов.



Для населения, передвигающегося на электричках, были установлены низкие, заведомо нерентабельные тарифы. Такая милая забота о населении в духе последних советских генсеков. На самом деле каждый житель России платит за проезд в электричке дважды: в первый раз при покупке билета в кассе, второй - при уплате налогов.

Согласно «схеме» региональные бюджеты должны возмещать ППК выпадающие доходы. Для каждого региона рассчитывается некий «экономически обоснованный тариф», включающий тариф «РЖД» за пользование инфраструктурой, на основе которого компания выставляет счета властям регионов.

Сумма высчитывалась так: (экономически обоснованный тариф) - (деньги, полученные от продажи билетов) = компенсация ППК.

На выходе регионы были поставлены перед фактом ежегодных выплат. Размер последних сильно варьировался в зависимости от региона, и порой составлял сотни миллионов рублей. При этом разница между «обоснованным» и реальным тарифом могла достигать 6-8 раз.

Пока нефть стоила под 100 долларов за баррель, особых проблем с ППК не возникало. Вечно «убыточные» электрички продолжали ездить, а регионы относительно исправно платили дань эффективным хозяйственникам Игоря Владимировича, закрывая дыры трансфертами из Минфина.

Все изменилось в 2013 году, после разгонки «майских указов» и последовавшего за этим масштабного бюджетного кризиса. Денежный поток стал иссякать, а местные власти задались резонным вопросом: «За что мы платим «РЖД»?»

Постепенно в регионах стали накапливаться долги перед ППК, в ответ «РЖД» пригрозило остановкой электричек. В одной только Иркутской области, сократившей количество электричек в два раза, долг перед Байкальской ППК на начало 2015 года составил 874,7 миллиона рублей. Впечатляющая цифра.

Первые искры грядущего пожара можно было наблюдать уже в 2013 году, когда встали электрички на отдаленных и глухих направлениях, таких, например, как Мысовая-Слюдянка в Бурятии.

Ну а после событий 2014 года и девальвационного шока история получила именно то развитие, которое мы наблюдаем сейчас - тотальный отказ регионов платить ППК и отмену пригородных поездов по всей стране.



Центральный  
офис `РЖД` в  
Москве.  
Аскетично

На самом деле проблема неплатежей кроется не в нищете регионов или нежелании субсидировать электрички. Напротив, региональные чиновники, как правило, крайне заинтересованы в подобных «социальных мерах», направленных на поддержание общественно-политической стабильности (не забудем, что львиную долю пассажиров электричек составляют дачники-пенсионеры, самая верная и стойкая электоральная группа).

«Философский камень» зарыт в тарифной политике «РЖД». Год от года монополия взвинчивала инфраструктурные коэффициенты и плату за аренду/обслуживание подвижного состава для своих ППК, в следствие чего «экономический обоснованный тариф» рос, как на дрожжах. Именно это - главная причина сегодняшнего кризиса.

Приведу наглядный пример, описанный в блестящем репортаже газеты «Коммерсантъ» из пост олимпийского Сочи. Во время Игр между Сочи и Красной поляной курсировали 80 скоростных поездов - «Ласточек». К началу декабря 2014 года их число сократилось до 22. ОАО «РЖД» срезало электрички из-за долгов Краснодарского края, каковые долги на конец года составили - внимание - 1,5 млрд. рублей.

Спрашивается - как образовался этот долг? Очень просто. Билет на электричку стоит 120 рублей, однако в «экономически-обоснованный тариф», на основе которого рассчитываются «выпадающие доходы», заложена цена в 1 200 рублей. Отсюда и баснословная сумма.

Расстояние между Сочи и Красной поляной по ж/д около 50 километров. Получается, один километр пути для одного пассажира стоит 24 рубля. Это и есть «рыночный» тариф по версии бухгалтеров «РЖД».

Формула расчета - тайна за семью замками. Региональные власти не понимают из чего складывается «экономически обоснованная» цена и отказываются платить. В их положение можно войти.

И последнее замечание. Финансовая ситуация внутри ОАО «РЖД» далека от критической - при желании монополия вполне могла сохранить существующие объемы пригородных перевозок. Хотя бы до окончания переговоров с федеральным Правительством по поводу возмещения убытков.

Однако в «РЖД» предпочли устроить в стране показательный транспортный коллапс. Я расцениваю это, как открытый шантаж. Владимир Иванович прозрачно намекает Дмитрию Анатольевичу и Ко - платите, иначе бабушки перекроют Транссиб.

Мне кажется, это признак полной деградации режима. Когда бояре начинают диктовать условия царской администрации - это, простите, уже за гранью. Хвост вертит собакой.

К слову, справиться с произволом в ж/д перевозках проще простого: нужно разогнать якунинскую шайку, по кускам приватизировать имущество монополии вплоть до последней гайки, и пустить на рынок частных игроков. Все.

Однако что-то мне подсказывает, что Владимир Владимирович предпочтет откупиться от старого друга,

нежели подвинет того от кормушки.

Проблема в том, что рано или поздно откупаться станет нечем.

Справедливо сказать: ОАО «РЖД» грабит Россию.



Автор: Андрей Темнов © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ 👁 26473 04.02.2015, 21:22 📄 2184  
URL: <https://babr24.com/?ADE=132704> Bytes: 8436 / 186 Версия для печати Скачать PDF

[👍 Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:  
[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)



Автор текста: **Андрей Темнов**, независимый журналист.

На сайте опубликовано **1065** текстов этого автора.

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

## КОНТАКТЫ

---

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24\_link\_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24\_link\_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24\_link\_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24\_link\_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24\_link\_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

## ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

---

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot\_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)