

РЕФОРМА ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ

С 1 АПРЕЛЯ НАЧАЛА РАБОТУ ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ, КОТОРОЙ ОАО РЖД ПЕРЕДАЕТ ВСЕ БИЗНЕС ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК. В МИНТРАНСЕ СЧИТАЮТ, ЧТО РЕФОРМУ ЗДЕСЬ МОЖНО СЧИТАТЬ ЗАВЕРШЕННОЙ, ТАК КАК ПЕРЕВОЗОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ РАЗДЕЛЕНЫ. В ОТЛИЧИЕ ОТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, РЕОРГАНИЗАЦИЯ УБЫТОЧНЫХ И ДОТИРУЕМЫХ ИЗ БЮДЖЕТА ПАССАЖИРСКИХ ПОЧТИ НЕ ВЫЗЫВАЛА ДИСКУССИЙ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

МЕЖДУ ПРАВИЛАМИ И ПРЕЙСКУРАНТОМ

В то время как создание всех дочерних грузовых операторов ОАО «Российские железные дороги» сопровождалось бурными и длительными дискуссиями, пассажирские перевозки были выделены бесконфликтно. Правительство одобрило план по созданию Федеральной пассажирской компании (ФПК, подробнее о ней см. справку) практически без обсуждения в конце 2008 года.

Единственным вопросом, в котором наметились было разногласия, оказалась форма выделения компании: одно время Минтранс предлагал, чтобы ФПК перешла под прямой контроль государства. Но ОАО РЖД удалось убедить правительство в том, что вывод пассажирского бизнеса в виде дочернего общества монополии будет менее рискованным. Заместитель гендиректора ФПК Вадим Мишанин рассказывает, что окончательное одобрение этого плана, подготовленного в сотрудничестве с консалтинговой компанией McKinsey, состоялось на заседании комиссии по транспорту и связи под руководством вице-премьера Сергея Иванова в день рождения президента ОАО РЖД Владимира Якунина (30 июня). «Нужно отдать должное Минтрансу и правительству: они понимали, что создается крупнейшая по целому ряду критериев пассажирская компания в мире», — подчеркивает топ-менеджер важность момента.

Тем не менее к моменту выхода ФПК на рынок и началу самостоятельной работы компании 1 апреля далеко не все было готово для ее нормального функционирования. «До сих пор Минтранс не разработал новые „Правила перевозок пассажиров в дальнем следовании и перевозок багажа и грузобагажа“, без которых Федеральная служба по тарифам (ФСТ) не может принять новый Прейскурант 10–02–16, обеспечивающий нам требуемые условия работы на рынке», — поясняет господин Мишанин. По его словам, служба не может тарифицировать те услуги, которые не указаны в нормативных документах, а в действующих «Правилах», принятых в 2002 году, нет целого ряда услуг, которые оказывает ФПК.

Однако и. о. начальника департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Сергей Тугаринов считает, что принятие нового Прейскуранта 10–02–16 не связано с утверждением изменений в правила перевозок. «Приказ о введении нового прейскуранта может быть принят и без внесения тех изменений, которые просит от нас ФСТ. Тем не менее мы подготовили эти точечные изменения, у нас есть замечания Минюста, которые мы устраняем, в ближайшее время в установленном порядке они будут приняты», — поясняет чиновник.

Сергей Тугаринов утверждает, текущая работа ФПК ничем не осложнена. «Тариф за пользование инфраструктурой утвержден в декабре 2009 года, а новые правила должны лишь упорядочить перечень сборов, которые устанавливаются перевозчиком», — поясняет чиновник. — Договоры на аренду локомотивов носят частно-правовой характер, и цены в них государством не регулируются — это зона ответственности советов директоров самих компаний».

МИНТРАНС НЕ РАЗРАБОТАЛ НОВЫЕ «ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНОМ СЛЕДОВАНИИ И ПЕРЕВОЗОК БАГАЖА И ГРУЗОБАГАЖА», БЕЗ КОТОРЫХ ФСТ НЕ МОЖЕТ ПРИНЯТЬ НОВЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ 10–02–16, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ФПК ТРЕБУЕМЫЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ НА РЫНКЕ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



Но в целом принятые в 2002 году правила «морально устарели», признает господин Тугаринов. «Вне зависимости от вопросов тарификации там используются устаревшие понятия и терминология и много других вопросов», — уточняет чиновник, добавляя, что разработку новых правил планируется завершить уже в мае, после чего они будут направлены на согласование во все заинтересованные ведомства. По словам Вадима Мишанина, речь идет об уточнениях в понятии «перевозчик», а также изменениях в перечне сборов. «Кроме того, появляется возможность взаимодействия нескольких перевозчиков, при котором они могут заключать договоры между собой для того, чтобы в составе поезда основного перевозчика могли находиться вагоны другого», — добавляет топ-менеджер. — Сегодня так или иначе это уже приходится делать, но условия и тарифы такого взаимодействия требуют уточнения».

ПЕРЕД ТАРИФОМ ВСЕ РАВНЫ Прежде всего новые правила обеспечат условия для включения в состав поездов ФПК вагонов частных операторов и перевозчиков. По словам Сергея Тугаринова, в правилах предусматривается установление одинаковых тарифов за пользование инфраструктурой для всех перевозчиков, вагоны которых сле-

дуют в одном составе. «Новый прейскурант методологически построен таким образом, что плата за услуги инфраструктуры зависит от количества вагонов в одном поездном формировании: чем больше вагонов в поезде, тем меньше ее размер из расчета на один вагон. Плата за включение в состав поезда вагонов других собственников должна рассчитываться по такому же принципу, в результате чего появляется экономическая заинтересованность всех субъектов рынка для организации таких перевозок», — поясняет господин Тугаринов.

Однако Федеральная антимонопольная служба (ФАС) имеет по этому поводу особое мнение. Чиновники считают, что для всех перевозчиков необходимо предоставить различные возможности по оплате инфраструктурной составляющей в тарифе. «Если действует только одна схема взаимодействия, то ФПК будет иметь возможность навязывать другим перевозчикам тарифы на свои услуги, стоимость услуг посредников может существенно возрасти, что приведет к ограничению конкуренции на рынке», — поясняет свою позицию заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин. — Поэтому у каждого перевозчика должна быть возможность заключить договор на оплату инфраструктуры напрямую с ОАО РЖД и влиять на общую сумму расходов

при присоединении его вагонов к составу». Окончательное решение по этому вопросу будет принимать Минюст.

ПЕРЕХОДЯЩАЯ ГОЛОВНАЯ БОЛЬ Так или иначе, с созданием ФПК ОАО РЖД сняло с себя необходимость ежегодной битвы с Минфином за объем бюджетных субсидий для покрытия убытков от перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах, тарифы на которые устанавливаются государством. Теперь это станет проблемой руководства ФПК, и Вадим Мишанин уже столкнулся с ней. «Сейчас нам необходимо в кратчайшее время де-юре подтвердить, что ФПК является естественным монополистом в части железнодорожной перевозки пассажиров в дальнем следовании», — поясняет топ-менеджер. — Только после этого мы сможем попросить ФСТ установить для ФПК экономически обоснованный тариф для перевозки пассажиров в регулируемом сегменте и установить коэффициенты к действующим тарифам, чтобы на основании этих тарифов мы смогли заключить договор с Росжелдором на получение субсидий».

Ежегодно сумма субсидий рассчитывается исходя из базы расходов за прошлый год, из которых 65% составляет плата ОАО РЖД за услуги инфраструктуры и аренду локо-

ЧТО ТАКОЕ ФПК



ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) учреждено 3 декабря 2009 года в Москве, приступило к самостоятельной работе 1 апреля 2010 года. 100% минус одна акция принадлежит ОАО «Российские железные дороги», одна акция — АНО «Центр „Желдорреформа“». В уставный капитал ФПК (137,2 млрд руб.) передано более 24,6 тыс. пассажирских вагонов, 16 региональных дирекций по обслуживанию пассажиров, 43 пассажирских вагонных депо, 29 вагонных участков, 15 железнодорожных агентств. В компании работает более 100 тыс. человек. До 2015 года компании планируется передать в собственность 2,5 тыс. пассажирских локомотивов, а также локомотивные депо.



ОТ ПАССАЖИРОВ ЖДУТ РОСТА

В 2009 году в дальнем следовании ОАО РЖД перевезло 119,6 млн пассажиров, что на 11,8% меньше, чем годом ранее. Пассажирооборот снизился за тот же период на 10,6%, до 115,5 млрд пасс/км. В январе 2010 года перевозки упали на 3,3%, в феврале — на 5,3%, в марте — на 4,4%. В апреле ОАО РЖД сообщило, что продажи билетов в дальнем следовании достигли прошлогоднего уровня, а спад за первые четыре месяца года составил всего 0,7% к уровню 2009 года. Это позволяет ФПК рассчитывать на рост пассажиропотока в ближайшие месяцы. Как рассказали ВГ в ФПК, согласно пессимистическому прогнозу, к концу 2010 года объем перевозок должен достичь прошлогоднего уровня, согласно оптимистичному — возможен рост на 4%.