

мотивов с экипажами, поясняет Вадим Мишанин. На основе раздельного учета определяются фактические расходы, которые затем распределяются между дерегулированным и регулируемым секторами. Расходы в регулируемом секторе умножаются на так называемый коэффициент рентабельности, который сегодня принят на уровне 4,6%. «Государство считает это достаточным для того, чтобы полностью воспроизвести основные фонды и перевозчик нормально работал», — поясняет топ-менеджер. Действующие тарифы умножаются на прогнозируемый объем пассажирооборота, из которого складывается приблизительный объем полученной выручки. Разница между этими цифрами и составляет требуемый объем субсидий.

На 2010 год на субсидии по дальним пассажирским перевозкам в федеральном бюджете зарезервировано 28 млрд руб. Но Вадим Мишанин уверяет, что этого не хватит для покрытия убытков. «По протоколу совещания у первого вице-премьера Игоря Шувалова в мае еще раз должен быть рассмотрен вопрос о дополнительном выделении 8 млрд руб., — говорит топ-менеджер. — Все необходимые документы по этому поводу нами разосланы заинтересованным ведомствам, и, по нашей информации, ни у одного из них нет возражений».

По словам господина Мишанина, дефицит образовался по историческим причинам. «На 2009 год ОАО РЖД подавало заявку на субсидии в размере 39–40 млрд руб., но в связи с кризисом правительство приняло решение предоставить субсидии на уровне 2008 года, то есть 28 млрд руб., — поясняет топ-менеджер. — Тем не менее в прошлом году ОАО РЖД не полностью vybrало субсидии по грузовым перевозкам, поэтому Минтранс согласовал с Минфином обоснованную расчетами переброску дополнительных 8 млрд руб. на пассажирский сектор».

БЕЗ БЮДЖЕТА Однако государственное субсидирование дальних пассажирских перевозок может существенно сократиться уже в ближайшие годы. Дело в том, что государство рассматривает вопрос о возможности частичного дерегулирования перевозок в плацкартных вагонах. Это автоматически снимет необходимость субсидировать эти расходы ФПК — предполагается, что компания установит экономически обоснованные тарифы и перевозки перестанут быть плано­во убыточными.

«На наш взгляд, госрегулирование при перевозках пассажиров в плацкартных и общих вагонах возможно либерализовать в отдельных сегментах», — говорит Сергей Тугаринов. Он приводит в пример опыт субсидирования авиаперевозок на Дальний Восток для граждан в возрасте до 23 лет и старше 60 лет. «На субсидии авиакомпаний в прошлом году было израсходовано около 1,2 млрд руб., что существенно увеличило объем перевозок, тогда как на субсидирование железнодорожных перевозок — около 36 млрд руб.», — отмечает господин Тугаринов. По его словам, среднее расстояние на перевозки в плацкартном вагоне — порядка 1,5 тыс. км, причем на таком расстоянии железные дороги конкурируют с автомобильным пассажирским транспортом. «А на расстояния свыше 3 тыс. км авиабилет на ряде направлений уже становится дешевле железнодорожного в купе и СВ», — добавляет он.

В Минтрансе, как, впрочем, и в ФПК, подчеркивают, что решать этот вопрос будет правительство. «Если государство решит применить „авиационную“ схему, то тогда нужно понимать, что для 70% пассажиров цены на билеты в плацкартных вагонах увеличатся в 1,6–1,7 раза, — предупреждает Вадим Мишанин. — Естественно, величина субсидий существенно уменьшится, если субсидироваться будет только перевозка пассажиров до 23 и старше 60 лет, но я не знаю, готово ли к этому правительство». По словам топ-менеджера, именно перевозки в плацкартных и общих вагонах в апреле начали расти, тогда как в целом пассажирский комплекс еще не выбрался из кризиса (подробнее о динамике объемов пе-

ревозок см. справку). «В регулируемом сегменте с апреля начался рост перевозок, правда, небольшой — порядка 1–2%», — уточняет Вадим Мишанин. Он считает, что сниженные тарифы становятся более востребованными в связи с падением платежеспособности населения.

ЧАСТНЫЕ НАДЕЖДЫ НА ГОСЗАКАЗ В то же время наметившаяся было конкурентная среда в дальних пассажирских железнодорожных перевозках постепенно сходит на нет. Из трех существующих частных операторов пассажирских вагонов самостоятельно оперируют ими теперь только двое. Контролируемое группой «Н-Транс» ООО «Пассажирские перевозки» передало все свои 22 вагона, курсировавших на линии Москва—Петербург, в аренду ФПК. В «Н-Транс», которая является также крупнейшим частным оператором грузовых вагонов, мотивировали свой уход из бизнеса намерением сосредоточиться на грузовых перевозках.

В ООО «Тверской экспресс» (дочерняя компания оператора грузового подвижного состава «Трансгрупп АС», также работает на линии Москва—Петербург) пока не намерены уходить с рынка, но подтверждают, что «работать стало очень тяжело». «По нашему бизнесу очень сильно ударил запуск „Сапсана“ (это произошло в конце декабря 2009 года.— **ВГ**), — поясняет гендиректор „Тверского экспресса“ Алексей Рахаев. — „Сапсан“ забрал в основном именно наших пассажиров — тех, которые ездят между Москвой и Питером в командировку. Что греха таить, именно за такими поездами будущее, я и сам теперь им пользуюсь».

Тем не менее, по словам господина Рахаева, в апреле его компании удалось выйти на положительную рентабельность. «В апреле мы вышли в плюс по финансовому результату, хотя пассажиропоток продолжает стремительно падать», — рассказывает он. Будет ли компания передислоцировать свои вагоны на другие направления, гендиректор «Тверского экспресса» сказать пока не может: нужно опять-таки ждать выхода нового рейс­куранта и новых «правил игры». «Пока мы не имеем возможности просчитать свою экономику, говорить о тех или иных действиях сложно, — поясняет Алексей Рахаев. — Мы воспользуемся всеми возможностями, если они будут выгодны».

Одну из таких возможностей частные пассажирские перевозчики видят в системе франшиз. Речь идет о распределении на открытых конкурсах перевозок на отдельных участках и направлениях, которые будут субсидироваться государством. «Например, в Казахстане уже около

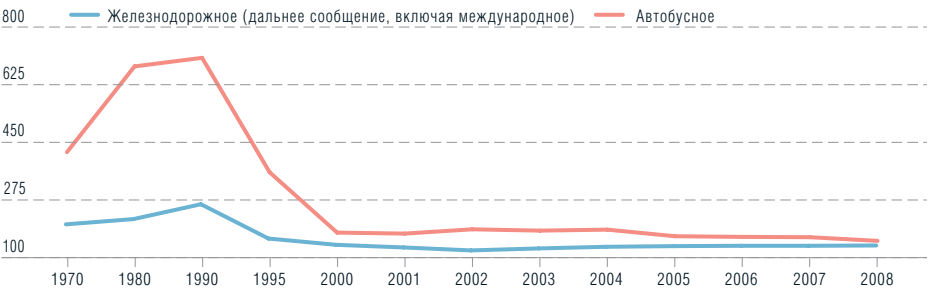
десяти пассажирских перевозчиков и они успешно работают по этой схеме», — рассказывает Алексей Рахаев. По его информации, разработка аналогичной системы в России должна начаться уже в 2011 году.

В Минтрансе предпочитают не использовать иностранное слово «франшиза» и говорят проще — госзаказ. По словам Сергея Тугаринова, министерство готовит проект закона о регулярном пассажирском сообщении, где предусматривается возможность государственного заказа на пассажирские перевозки. «Межведомственная рабочая группа, куда входят также представители субъектов федерации и пригородных пассажирских компаний, собирается еженедельно под руководством замминистра Сергея Аристо­ва, — говорит господин Тугаринов. — По плану мы должны внести проект в правительство в этом году. После принятия его Госдумой потребуются решения по финансовому обеспечению государственного заказа в рамках закона о бюджете. Думаю, реально закон заработает в течение ближайших двух лет».

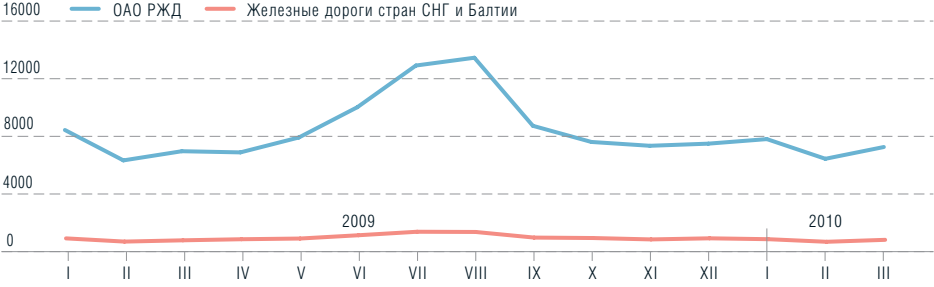
ЦЕННЫЙ БАГАЖ На этот год в планах Минтранса стоит решение о дерегулировании тарифов на перевозки грузо­багажа — о срочной необходимости принятия этого говорил в начале марта министр Игорь Левитин. «ФПК не является доминирующим игроком на рынке грузо­багажных перевозок, ее доля не более 3%, остальное — это перевозки других компаний. Поэтому сейчас регулировать этот рынок нет необходимости», — поясняет Сергей Тугаринов позицию министерства. Чиновник считает, что ФПК вполне может сама принимать решение о стоимости этих перевозок, как это делают и другие участники рынка.

Но мнение руководства ФПК по этому поводу кардинально отличается. По словам Вадима Мишанина, в составе поездов компании перевозится 99% грузо­багажа, поэтому «правовых оснований для дерегулирования перевозки багажа и грузо­багажа нет». «Проблема в том, что существуют несправедливые тарифные условия — прежде всего на перевозку грузо­багажа в частных вагонах. На сегодня эта ставка, по самым скромным подсчетам, на 30–35% ниже себестоимости перевозки. То есть мы с ОАО РЖД рассчитываемся по себестоимости, а грузоотправитель нам платит на 30% меньше», — уверяет господин Мишанин. Он добавляет, что государство не компенсирует эти убытки, хотя они являются следствием именно государственного регулирования тарифов.

Точных данных об объемах недополученных от этой деятельности доходов господин Мишанин не имеет, но «по



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ МЕЖДУГОРОДНЫМ АВТОБУСНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ (МЛН ЧЕЛ.) ИСТОЧНИК: РОССТАТ



ДИНАМИКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ ЧАСТНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ (МЛН ЧЕЛ.) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

предварительным экспертным оценкам», повышение тарифа на 30% могло бы добавить ФПК порядка 6 млрд руб. дополнительных доходов в год. Поднять ставки на повагонные отправки грузо­багажа можно за один-два месяца, но принятие ФСТ в полном объеме третьей главы нового рейс­куранта, где детально определены условия таких перевозок, возможно в лучшем случае с 1 октября, полагает Вадим Мишанин.

По его словам, эта брешь в тарифной системе позволяет необоснованно зарабатывать частным операторам вагонов, которые за десять лет уже нарастили парк собственных грузо­багажных вагонов, сопоставимый с парком ФПК (порядка 720 единиц). «По нашим данным, уровень рентабельности таких крупных операторов грузо­багажных вагонов вполне позволяет поднять стоимость перевозки на 30%», — считает топ-менеджер. Хотя, признает он, мелким операторам, у которых три-четыре вагона, вероятно, будет «трудно обеспечить себе экономику».

Тем не менее даже крупные операторы грузо­багажных вагонов совершенно не в восторге от такого предложения. Первый заместитель гендиректора частной компании «Желдорэкспедиция» (владеет 625 почтово-грузо­багажными вагонами) Евгения Назарова говорит, что даже существующие тарифы приводят к тому, что перевозка грузо­багажа по железной дороге, пусть даже и со скоростью пассажирского поезда, неконкурентоспособна в сравнении с автомобильным транспортом на дальности от Москвы до Екатеринбурга. «Если тариф поднять на 30%, то эта граница сдвинется до Новосибирска, а в Челябинск уже сейчас практически все возится автомобилями, — поясняет госпожа Назарова. — В итоге часть своих вагонов мы будем вынуждены поставить на отстой или вообще от них избавиться».

Евгения Назарова добавляет, что сейчас на рынке много частных грузовых машин без работы, и это существенно упрощает поиск перевозчика и удешевляет его услуги. По данным главы «Желдорэкспедиции», на рынке существует порядка 15 компаний с достаточным крупным парком грузо­багажных вагонов. «Нам бы очень хотелось получить равные возможности с ФПК — платить ОАО РЖД за инфраструктуру и тягу самостоятельно, но этого никто не предлагает», — утверждает госпожа Назарова.

При повышении ставки, считает Евгения Назарова, упадет спрос и на грузо­багажные вагоны. Уже сейчас, уверяет она, на вторичном рынке грузо­багажные вагоны продаются по цене металлолома — 300–400 тыс. руб., тогда как новый вагон стоит порядка 10 млн руб. Срок окупаемости нового вагона при существующих тарифах составляет 10–12 лет, а при увеличении тарифов он серьезно вырастет. При этом в обслуживании вагонов их владельцы несут значительно больше расходов, чем автоперевозчики. «Например, ремонт вагона по существующим нормативам производится плано­во два раза в год вне зависимости от его реального состояния, тогда как автомобиль обязан проходить лишь регулярное техническое обслуживание и ремонтируется, если это действительно нужно», — поясняет Евгения Назарова.

Тем не менее ФПК рассчитывает договориться с крупными операторами грузо­багажных вагонов. Вадим Мишанин считает, что компании есть что предложить. «Например, у нас самая разветвленная в стране сеть багажных отделений, которую мы вынуждены содержать для обеспечения доступности перевозок грузо­багажа для любого клиента, мы ее можем предложить для совместного использования, — поясняет топ-менеджер. — В то же время у частных операторов наработаны технологии агрессивного маркетинга, которые сейчас позволяют им выигрывать у нас конкуренцию за клиентов». Если рынок действительно сложился, полагает Вадим Мишанин, то «есть смысл вместе развиваться и не приносить убытки друг другу». ■

ОАО РЖД СНЯЛО С СЕБЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ЕЖЕГОДНОЙ БИТВЫ С МИНФИНОМ ЗА БЮДЖЕТНЫЕ СУБСИДИИ ДЛЯ ПОКРЫТИЯ УБЫТКОВ ОТ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ПЛАЦКАРТНЫХ И ОБЩИХ ВАГОНАХ, ТАРИФЫ НА КОТОРЫЕ УСТАНАВЛИВАЕТ ГОСУДАРСТВО. ТЕПЕРЬ ЭТО СТАНЕТ ПРОБЛЕМОЙ РУКОВОДСТВА ФПК

