

ПАДЕНИЕ С УСКОРЕНИЕМ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС УДАРИЛ ПО ПАС-САЖИРСКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ НЕ СРАЗУ, НО БОЛЬНО. С КАЖДЫМ МЕСЯЦЕМ ТЕМПЫ ПАДЕНИЯ Пассажиropoтoкa Растут, что уже заставило ОАО РЖД ввести скидки на билеты в сезон летних отпусков. Зато кризис может ускорить процесс создания федеральной пассажирской компании, который давно завис в бесконечных согласо-ваниях.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

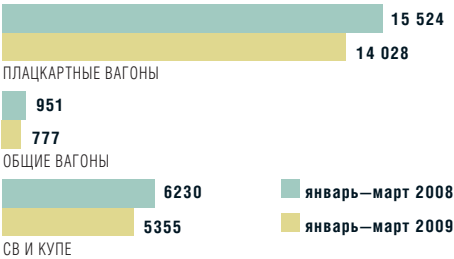
НЕ ПОЕХАЛИ Кризисное падение объемов перевозок пассажиров, которое произошло на всех видах транспорта, сначала не было особенно заметно на железной дороге. Но от месяца к месяцу ситуация ухудшалась: если в январе спад составил всего 4,5%, что тогда не вызвало у руководства ОАО РЖД серьезных опасений, то в феврале снижение объемов перевозок уже достигло 10,9%, в марте — 13%, в апреле — 13,8%. В среднем за первые четыре месяца 2009 года ОАО РЖД перевезло на 10,2% пассажиров меньше, чем за аналогичный период 2008 года. Аналитики рынка считают, что снижение спроса на перемещение произошло не столько из-за отсутствия у людей денег на билет, сколько из-за ожиданий последствий кризиса: люди отказываются от второстепенных поездок, откладывают отпуск и путешествия, пытаются сэкономить на сбережениях.

Пассажирский комплекс железной дороги не знал таких темпов падения с середины 1990-х годов. Это заставило ОАО РЖД пойти на беспрецедентный шаг: впервые в своей истории компания ввела масштабные скидки на билеты на высокий летний сезон вместо традиционного повышения цен в период отпусков. Так, при заблаговременном планировании места и времени отъезда за 30–45 суток пассажиры могут сэкономить до 40% от стоимости билета. Кроме того, отменяется повышающий коэффициент на билеты во всех типах вагонов, приобретенные с 11 июня по 16 июля и с 16 июля по 31 августа (общее снижение цены составит 5–20%). На дополнительные поезда «с пониженным уровнем комфортности» с 1 июня по 30 сентября билеты будут продавать со скидкой в 20%, на проезд в вагонах без кондиционера — 15–18%.

По словам вице-президента ОАО РЖД Михаила Акулова, скидки уже дают положительные результаты. «Мы открыли продажи билетов со скидкой в середине апреля и по продажам отыграли у его первой половины уже почти 2%», — отмечает он, добавляя, что по продаже билетов со скидкой на ранние даты прирост составил 20% к уровню продаж 2008 года. По прогнозам ОАО РЖД, благодаря летним скидкам железная дорога привлечет 150 тыс. дополнительных пассажиров, что позволит удержать падение к прошлому году на 5%, а финансовый эффект от скидочной программы достигнет 3 млрд руб.

ЧЕМ ХУЖЕ, ТЕМ ЛУЧШЕ Но, вопреки ожиданиям, кризис и падение пассажиропотока не притормозило реформу пассажирского комплекса ОАО РЖД — наоборот, она может ускориться. Пассажирские перевозки были одним из главных препятствий на пути рыночных реформ в отрасли. На протяжении многих десятков лет государство использовало льготный, а то и вовсе бесплатный проезд на общественном транспорте в качестве инструмента своей социальной политики, что сделало пассажирские перевозки априори убыточными и непривлекательными в качестве самостоятельного бизнеса.

ОАО РЖД, по сути, получило пассажирский комплекс в виде особой социальной нагрузки, исчисляемой милли-



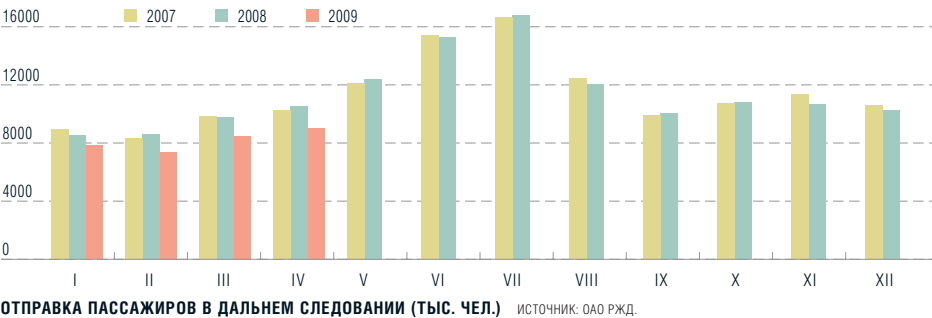
ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ Пассажиropoтoкa в ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ (МЛН ПАСС. КМ) ИСТОЧНИК: РЖД.

ардами рублей, в то время как возмещение понесенных убытков монополия была обязана обеспечивать за счет прибыли от грузовой работы. Еще в 2001 году все заинтересованные стороны согласились, что рентабельного бизнеса при перекрестном субсидировании не построить. Поэтому создание Федеральной пассажирской компании (ФПК) планировалось завершить на втором этапе структурной реформы, то есть до 2005 года.

Но процесс шел чрезвычайно медленно. Позиция Минтранса и других профильных ведомств неоднократно менялась, в дискуссиях проходили годы. Обособить имущество пассажирского комплекса в виде филиала ОАО РЖД — Федеральной пассажирской дирекции удалось только 1 июля 2006 года. В 2007 году ОАО РЖД согласовало с правительством выделение еще одного филиала — Вокзальной дирекции, что автоматически решило вопрос о подведомственности главных вокзалов страны. К очередному рассмотрению правительством модели создания ФПК осенью 2008 года железнодорожники усиленно готовились, источники в руководстве ОАО РЖД до самого конца не были уверены в исходе рассмотрения концепции, ожидая «большого сражения с Минтрансом».

И тут кризис помог первый раз. Вряд ли это было частью плана ОАО РЖД, но 13 ноября 2008 года внимание чиновников во главе с премьером Владимиром Путиным было в первую очередь приковано к куда более важному вопросу — прогнозу падения доходов монополии и кор-рекции ее инвестпрограммы из-за кризиса. Концепция создания ФПК как 100-процентной дочерней структуры ОАО РЖД была одобрена почти без обсуждения.

ОТСТУПАТЬ НЕКУДА Согласно принятому документу, ФПК будет управлять всеми перевозками в дальнем следовании, осуществлять продажи билетов и питания в пути, оказывать багажные и почтовые услуги, производить ремонт подвижного состава для собственных нужд и сторонних организаций, предоставлять перевозочные услуги для иностранных компаний и развивать дополнительные виды сервиса. На баланс ФПК перейдут все пассажирские вагоны, депо, кассы и терминалы на вокзалах, а до 2015 года ей планируют передать и пассажирские локомотивы — около 2,5 тыс. электровозов и тепловозов. Именно ФПК должна стать вторым (наряду с ОАО РЖД) полноценным железнодорожным перевозчиком в стране.



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

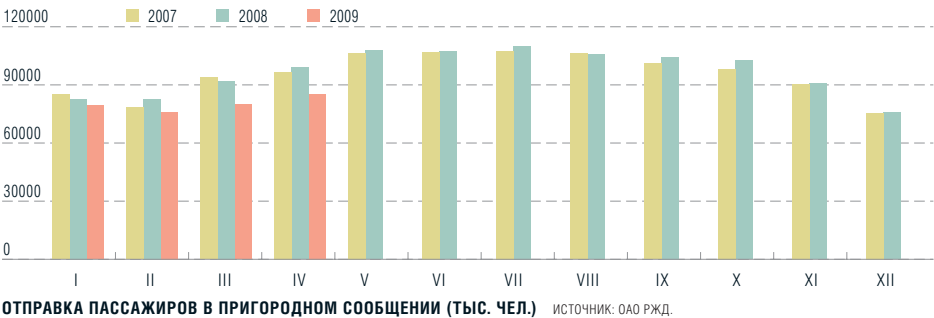
Весь этот амбициозный план решено осуществить в рекордные сроки: компания должна начать свою работу с 1 января 2010 года. К этому моменту созданный в ОАО РЖД управляющий комитет должен свести воедино результаты работы многочисленных рабочих групп, провести полную инвентаризацию передаваемого имущества и его рыночную оценку, уточнить еще массу деталей. Минтранс должен разработать и внести в Госдуму базовый для нового рынка пассажирских перевозок законопроект «Об основных принципах организации пассажирского железнодорожного сообщения в РФ», в котором будут определены общие правила оказания услуг пассажирскими перевозчиками.

Еще более кропотливая работа идет в Федеральной службе по тарифам — создание нового прейскуранта 10–02, введение которого в действие запланировано также на 1 января. В новой модели пассажирского тарифа будут выделены локомотивная, инфраструктурная, вокзальная и так называемая вагонная составляющие. Последняя, собственно, и будет оставаться в ФПК на обеспечение текущей деятельности. До момента передачи пассажирских локомотивов в собственность ФПК (до 2013 года компания будет их арендовать у ОАО РЖД), локомотивная составляющая будет отходить материнской компании, которая будет получать также и плату за пользование инфраструктурой. Вокзальная часть тарифа будет идти на обеспечение работы будущей вокзальной «дочки» ОАО РЖД. Само же введение в действие нового прейскуранта никак не должно отразиться на ценах на билеты: главное требование к новым правилам расчета пассажирского тарифа состоит в том, чтобы совокупные затраты пассажиров на проезд по новому прейскуранту в точности сошлись с фактическими расходами населения по старому тарифу в прошедшем году.

Теперь отступать ОАО РЖД и Минтрансу уже некуда, но у монополии есть и дополнительный, опять кризисный стимул. Она рассчитывает за счет ускоренного создания ФПК хотя бы на бумаге компенсировать часть убытков этого года, которые по последним прогнозам могут достигнуть почти 100 млрд руб. Переоценка имущества в ходе формирования ФПК должна принести ОАО РЖД около 16 млрд руб. дополнительного «бумажного» дохода.

ГДЕ ДЕНЬГИ Однако принципиальные финансовые вопросы работы самой ФПК до сих пор окончательно не решены. Это касается и компенсаций выпадающих доходов из-за регулирования тарифов со стороны государства, и инвестиций в инфраструктуру пассажирского комплекса. Убыточность пассажирских перевозок — одна из железнодорожных аксиом, которая будто бы не требует доказательств. Эксперты с этим не спорят, но порой сомневаются в объемах этих потерь, отмечая, что раздельный учет расходов по видам деятельности ОАО РЖД ведет непорочно по внутренним инструкциям. Аналогичные сомнения периодически возникали и у Минфина.

Но в монополии убеждены в объективности своих расчетов и давно добиваются законодательного закрепления механизма компенсаций. В 2007 году появилось постановление



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

правительства, в котором был согласован график перехода на полную компенсацию убытков, возникающих от государственного регулирования тарифов: в 2007 году — на 40%, в 2008-м — на 60% и, наконец, в 2009 году государство пообещало на 100% компенсировать убытки ОАО РЖД от пассажирских перевозок в дальнем следовании. По словам Михаила Акулова, в этом году расчетная величина компенсаций из федерального бюджета должна составить около 32 млрд руб. В январе нынешнего года действие этого постановления правительства было продлено до 2011 года.

В то же время механизм предоставления компенсаций и их объем могут в дальнейшем претерпеть изменения. В ОАО РЖД говорят, что прорабатываются как минимум два варианта: либо каждый год в бюджет будут закладываться субсидии, покрывающие 100% убытков ФПК, либо будет разработана система государственного заказа на перевозки в дальнем следовании. Последний вариант рассматривается как конечная форма взаимодействия ФПК с государством, которая будет четко определена соответствующим коммерческим договором.

Логичнее всего, считает Михаил Акулов, чтобы договор заключал Минтранс, как федеральный орган исполнительной власти в сфере транспорта. Топ-менеджер добавляет, что компания уже имеет успешный опыт работы с структурами на контрактной основе: договоры на перевозку льготников по сниженным ценам подписаны с Минздравсоцразвития в дальнем следовании и с рядом региональных администраций в пригородном сообщении. Однако в Минтрансе категорически отказывались прокомментировать Business Guide и вопрос заключения договоров госзаказа, и в целом проект создания ФПК.

При этом субсидии из бюджета покроют лишь текущие расходы ФПК, не решив еще одной важной проблемы — привлечения инвестиций в обновление подвижного состава. В ОАО РЖД уточняют, что необходимый объем инвестиций в имущество пассажирского комплекса, включая вагоны и локомотивы, мощности депоовского ремонта, системы управления и связи, до 2015 года оценивается в 400 млрд руб.

В первую очередь на эти цели пойдет прибыль ФПК от оказания услуг по конкурентным тарифам, которые она сможет устанавливать сама. По мнению Михаила Акулова, значительные средства ФПК сможет выручить от дерегулирования тарифов на перевозку багажа. «Государство продолжает устанавливать нам тарифы на работу с багажом, но считает это коммерческим видом деятельности, который не подлежит компенсации из бюджета», — говорит Михаил Акулов, отмечая, что в 2009 году убытки по этому направлению работы составят 7 млрд руб. Кроме того, при передаче имущества пассажирского комплекса на баланс ФПК будет произведена переоценка его стоимости, и компания, по словам господина Акулова, «получит некоторую прибавку за счет амортизационных отчислений». Если, как планируют в монополии, ФПК станет рентабельной с момента создания, теоретически она сможет привлекать средства на рынке. Или же за развитие компании опять придется заплатить государству. ■