

РЕФОРМА ВЫШЛА В ЛЮДИ

ТОЛЬКО В ЭТОМ ГОДУ ПРАВЛЕНИЕ ОАО РЖД ПРИНЯЛО ДВЕ ПРОГРАММЫ РЕФОРМЫ ПАССАЖИРСКОГО СЕГМЕНТА, КОТОРЫЙ УБЫТОЧЕН ДЛЯ КОМПАНИИ. ОНИ ПРИНЦИПИАЛЬНО РАЗНЫЕ. ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ВЫДЕЛИТЬ В ЕДИНЬИЙ КОМПЛЕКС, ТРЕБУЯ ПОКРЫТИЯ УБЫТКОВ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА. ПРИГОРОДНЫЕ, НАОБОРОТ, ДРОБЯТСЯ ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ ПРИЗНАКУ, А ДОТАЦИИ ВЫБИВАЮТСЯ У МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ, МАРИЯ АКУЛИЧ, АФАНАСИЙ СБОРОВ

С БЮДЖЕТОМ ПО ЖИЗНИ В условиях само-го масштабного за всю историю России кризиса в гражданской авиации железнодорожный транспорт оказывается единственным, имеющим возможность реализовать конституционное право граждан на свободу перемещений. Еще в прошлом году, одном из самых удачных для авиакомпании, транспортные аналитики говорили, что железнодорожный транспорт может быть вытеснен с рынка пассажирских перевозок. Сегодня в связи с новой волной роста цен на авиабилеты они прогнозируют рост пассажиропотока по железной дороге. Однако для ОАО РЖД, постепенно превращающегося в чисто коммерческую компанию, пассажирский комплекс остается главной головной болью. Регулируемые государством тарифы на перевозки пассажиров не обеспечивают расходов компании на их организацию, а обязанность обеспечения социальных функций не позволяет уменьшить инвестиции в подержание и развитие пассажирского комплекса.

Несмотря на рост пассажиропотока, убыточность перевозок пассажиров растет с каждым годом. В 2007 году убыток ОАО РЖД от работы пассажирского комплекса дальнего следования составил 23 млрд руб. Государство соглашалось с требованиями ОАО РЖД компенсировать эти расходы из бюджетных средств, но договориться с Минфином о сумме субсидий удалось только в 2007 году. С прошлого года было начато покрытие убытков от дальних перевозок — для начала на уровне 40% суммы. Выйти на стопроцентное их покрытие планируется только в 2009 году. Кроме того, тенденция роста цен во всех отраслях промышленности не позволит избежать постоянного роста этих убытков, ведь расходы ОАО РЖД также будут расти, превышая прогнозные темпы инфляции.

БЛИЖЕ К ТЕЛУ Согласно утвержденной правлением ОАО РЖД в конце августа концепции, дальние пассажирские перевозки должны быть выделены в ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК). Она создается на базе уже обособленного с 1 июля 2006 года филиала «Федеральная пассажирская дирекция» в виде стопроцентного дочернего общества ОАО РЖД.

У монополии есть много аргументов в пользу того, почему целесообразно оставить ФПК в составе холдинга. Во-первых, тесная связь с дочерней компанией обеспечит более высокий уровень интеграции с ключевыми предприятиями железнодорожной отрасли, которые также останутся в собственности ОАО РЖД. То есть ФПК будет проще обеспечивать регулярность и безопасность перевозок, улаживать конфликты и споры, централизованно готовить персонал. При этом РЖД будет проще находить баланс объемов грузовых и пассажирских перевозок на участках с недостаточной мощностью инфраструктуры. Кроме того, холдинг сможет оказывать финансовую помощь становящейся на ноги пассажирской компании: обеспечивать более дешевыми кредитными ресурсами, совместно осуществлять закупки у машиностроительных

холдингов и финансировать капитальные затраты. В ОАО РЖД также поясняют, что в большинстве стран мира пассажирский комплекс успешно работает в составе государственных холдингов, чего оказывается вполне достаточно для обеспечения прозрачности и управляемости пассажирских перевозок со стороны государства.

В то же время форма создания ФПК уже вызывала споры между ОАО РЖД и Минтрансом, который настаивал на том, что пассажирская компания должна напрямую принадлежать государству, а не железнодорожной монополии. Эта дискуссия до сих пор не завершена. «Вопрос об организационно-правовой форме ФПК находится сейчас в завершающей стадии обсуждения с учетом представленной ОАО РЖД концепции реформирования пассажирского комплекса дальнего следования до 2015 года», — сообщили Business Guide в пресс-службе Минтранса. В министерстве уточнили, что в обсуждении концепции создания ФПК участвуют «все причастные и заинтересованные федеральные органы исполнительной власти».

Первые очертания позиции правительства по этому поводу появятся после того, как концепцию рассмотрит совет директоров ОАО РЖД. Но главный бой за свою версию создания пассажирской компании монополии предстоит в ноябре: тогда правительство должно заслушать очередной доклад Минтранса о ходе реформы железнодорожного транспорта, в том числе и о механизме обособления комплекса пассажирских перевозок. Впрочем, в условиях глобального финансового кризиса в мире и в России обсуждение хода реформы может быть отложено на более спокойные времена.

МЕСТО ДЛЯ ИНВЕСТОРА Одной из основных задач, которые должны способствовать развитию пассажирского комплекса дальних перевозок, является привлечение в эту сферу частного бизнеса, а следовательно, приток дополнительных инвестиций в отрасль и повышение качества сервиса для пассажиров. По словам вице-президента ОАО РЖД Валерия Решетникова, конкурен-

цию в сфере пассажирских перевозок следует создавать не за счет последующего дробления ФПК, как было первоначально предусмотрено реформой, а за счет развития частного бизнеса на основе региональных франшиз. Это позволит избежать борьбы между разными перевозчиками на отдельных линиях и создаст условия для появления «конкуренции за маршруты». Также частные компании будут привлекаться для реализации билетов и продажи товаров в поездах и вообще для оказания пассажирам широкого круга услуг, которые окажутся нерентабельными для самой ФПК в федеральном масштабе.

Кроме самих пассажирских перевозок ФПК планируется передать также смежные виды деятельности, за счет которых она сможет увеличивать свою финансовую эффективность. ФПК будет сама или с привлечением аутсорсинговых компаний осуществлять продажу товаров и обеспечивать питание в поездах, оказывать багажные и почтовые услуги, заключать с туристическими и иностранными компаниями контракты на организацию групповых перевозок, производить ремонт подвижного состава как для себя, так и для сторонних организаций.

Имущественный комплекс, который планируется передать ФПК для обеспечения ее работы, достаточно велик. Это весь парк пассажирских вагонов, вагоноремонтные депо, управленческие здания и сооружения, кассы и терминалы на вокзалах, а также (в несколько этапов) все пассажирские локомотивы — более 2500 магистральных электровозов и тепловозов вместе с закрепленными за ними локомотивными бригадами и машинами-инструкторами, равно как и профильные локомотивные депо.

Последний шаг видится самым сложным этапом в реформе пассажирского комплекса, да и всего железнодорожного транспорта, а потому отнесен в проекте концепции на 2011–2015 годы. Обособления локомотивного хозяйства (создания дирекции тяги и дирекции по ремонту локомотивов) до сих пор не произошло даже в прибыльном грузовом сегменте. В то же время в программе еще второго этапа реформирования (сейчас формально за-

вершается третий) записано: «Создаются организационно-правовые условия для увеличения доли парка магистральных локомотивов, находящихся в частной собственности (собственности компаний-операторов)». Пока и в ОАО РЖД, и в Минтрансе признают, что условий для выхода частных локомотивов на сеть железных дорог общего пользования нет. Возможно, именно при создании ФПК будет создан прецедент, когда формально отделенная от ОАО РЖД компания сможет самостоятельно управлять локомотивным парком и обслуживать его.

УБЫТКИ РЕГИОНАЛЬНОГО УРОВНЯ

В пригородном сообщении ОАО РЖД перевозит в год до 1,15 млрд человек — если сравнить с населением страны, то каждый житель России осуществляет примерно 10 поездок в год. Однако доходов эта деятельность приносит немного. Во-первых, в общем пассажирообороте ОАО РЖД на нее приходится только 26%. Во-вторых, она, как и дальние перевозки, глубоко убыточна. «В пригородном сообщении процент покрытия — 38% от экономически обоснованного уровня тарифов. Чтобы эти перевозки стали рентабельными, надо поднять цены на билет или предусмотреть дотации» — так обрисовал ситуацию глава департамента пассажирских сообщений ОАО РЖД Геннадий Верховых 9 октября на слушаниях в Общественной палате.

Вице-президент ОАО РЖД Валерий Решетников уточняет, что потери компании от пригородных перевозок в 2007 году составили 31,7 млрд руб., из которых государство компенсировало лишь 1,5 млрд руб. По предварительным оценкам, в этом году убытки составят 37,7 млрд руб. с компенсацией 1,5 млрд руб. В дальнейшем ОАО РЖД рассчитывает на рост компенсаций. В частности, на 2009 год запланирован убыток в 47,7 млрд руб. при покрытии 12,2 млрд руб., в 2010 году — 55,1 млрд руб. с компенсацией 26,2 млрд руб. Гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ, один из организаторов слушаний) Юрий Саакян отмечает, что вопрос о необходимости сократить перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых должен был решаться на начальном этапе реформы, но до сих пор это не сделано. «В программе реформы железных дорог написано, что убытки должны компенсировать за счет правительства страны и субъектов федерации, но ничего этого не происходит», — добавляет господин Саакян.

Действительно, местные власти не спешат компенсировать все убытки железнодорожников. Так, по данным минтранса Татарии, республика выделяет средства на компенсацию потерь перевозчика в пригородном сообщении, но каждый раз все меньше и меньше: 78 млн руб. в 2006 году, 66 млн руб. в 2007 году и 57 млн руб., по прогнозам, на 2008 год. Чиновники не отрицают того, что объем дотаций не покрывает убытков ОАО РЖД.

Администрация Ростовской области выделила железнодорожникам 80 млн руб. в 2006 году, 103 млн руб. в

СОЗДАТЬ ФПК ПЛАНИРОВАЛОСЬ ЕЩЕ В САМОМ НАЧАЛЕ РЕФОРМЫ. ОДНАКО КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ ПРИНЯТА ТОЛЬКО В АВГУСТЕ



ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ПУТЕМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ В ЭТОТ СЕГМЕНТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА