

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

2007 году и собирается предоставить 133 млн руб. в 2008 году, чего, по ее мнению, достаточно для компенсации убытков. Однако специалисты Северо-Кавказской железной дороги считают, что расходы на пригородные перевозки в области покрываются лишь на 70%.

На Дальнем Востоке убытки перевозчика компенсируют только Хабаровский край и Амурская область — соответственно 30 млн и 10 млн руб. дотаций на 2008 год. Еврейская АО компенсирует только расходы, связанные с предоставлением 50% скидок к тарифам при перевозке школьников и студентов. В 2007 году областные дотации составили 3,8 млн руб., в то время как убытки Дальневосточной железной дороги в ЕАО достигли 62,3 млн руб.

Из бюджета Самарской области железнодорожникам выдано 61 млн руб. в 2006 году, 68 млн руб. в 2007 году и будет предоставлено 73 млн руб. в 2008 году. По данным перевозчика, эти деньги покрывают лишь 30% убытков. Чиновники к уступкам не готовы. «При формировании бюджета железная дорога просит большой объем финансирования, — объясняют в самарском минтрансе. — Но не все требования признаются обоснованными. Мы исходим только из подтвержденных расходов».

«В 2008 году на компенсацию убытков мы получили из Волгоградского областного бюджета 75 млн руб., при том что просили 270 млн руб. В 2009 году мы рассчитывали на 280 млн руб., но депутаты уже скорректировали эту сумму до 83,53 млн руб. На 2010 год из нужных нам 292 млн руб. реально выделяет 92 млн руб.», — рассказывает заместитель гендиректора ОАО «Волгоградтранспригород» Владимир Шилин.

По данным ОАО РЖД, за 10 лет реформы пассажирооборот в пригородном сообщении уменьшился на 36,5%. При этом общий пассажирооборот железных дорог за этот период вырос на 15%, а пассажирооборот в дальнем следовании (компенсации начались в 2007 году) — на 62%.

Юрий Сааян поясняет, что железнодорожный транспорт в пассажирских перевозках на далекое расстояние проигрывает авиационному и автомобильному. В свою очередь, конкуренция между железнодорожным и автобусным транспортом может являться одной из причин падения пассажирооборота в пригородном сообщении. К примеру, билет на электричку Москва—Сергиев-Посад сегодня стоит 96 руб., ГУП «МО „Мострансавто“» предлагает заплатить за аналогичную поездку 95 руб. Расстояние до Сергиева-Посада 71 км, на то, чтобы доехать туда, в обоих случаях требуется примерно полтора часа. А автовладелец при отсутствии пробок на своем ВАЗ-2110 при скорости 90 км/ч потратит 3,6 л бензина АИ-92 общей стоимостью 86 руб. и доедет до пункта назначения за 47 минут. Из Москвы до Мытищ можно добраться за 18 минут и 60 руб. на скоростной электричке «Спутник» с Ярославского вокзала, отсюда же за полчаса и 36 руб. — на обычной электричке, за то же время и деньги — на маршрутных такси №177 и №169 от станции метро «Медведково». К 2020 году в Мытищи планируют провести метро. Еще пример: межрайонное автотранспортное предприятие №2 «Автоколонна 1417» осуществляет перевозки между Москвой и Коломной на комфортабельных автобусах Mercedes «с организацией питания и досуга» за 180 руб. Полный билет на обычную электричку в Коломну стоит 144 руб. То есть переплата за более качественный сервис составляет всего 36 руб.

ПОПЫТКИ ПРИБЫЛЬНОСТИ Повысить эффективность пригородных перевозок призваны проекты ОАО РЖД по созданию пригородных пассажирских компаний (ППК). Основным акционером созданных на сегодня 11 ППК является монополия в партнерстве с местными властями. «Пожалуй, единственное исключение связано

ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧАТЬ С РЕГИОНАМИ ГОСКОНТРАКТЫ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ Пассажиры, чтобы гарантировать покрытие убытков от этого вида деятельности

с историей создания ОАО «Экспресс-пригород», когда на начальном этапе формирования компании долю в уставном капитале имело ЗАО ПАТМ, занимающееся грузовыми перевозками. Есть случаи образования пригородной компании без участия ОАО РЖД — ОАО «Эльбрус-экспресс» в Кабардино-Балкарии, пускающее электропоезд между Нальчиком и Прохладной», — поясняют в департаменте пассажирских сообщений ОАО РЖД.

Уже создано 11 ППК (см. таблицу). Уставный капитал компаний обычно составляет 100 тыс. руб. Чтобы минимизировать риски потери имущества, на начальном этапе ППК не имеют своей собственности: подвижной состав и площади берутся в аренду, а затем постепенно покупаются свои. Например, в 2007 году ОАО «Омск-пригород» получило пригородный вокзал в Омске, четыре электропоезда и денежные средства от ОАО РЖД, а также два электропоезда и деньги от муниципалитета. ОАО «Экспресс-пригород» получило три электропоезда и деньги от ОАО РЖД, а также денежные средства от Новосибирской области. В результате произошло изменение долей в капитале компании: Новосибирская область увеличила свою долю с 25% до 40%, снизив долю Новосибирска с 24% до 9%, ОАО РЖД сохранило 51%.

Основными функциями создаваемых ППК являются пригородные железнодорожные перевозки, обслуживание пассажиров на вокзалах, железнодорожных станциях и в пригородных поездах, а также различная коммерческая деятельность, например рекламная или туристическая. В этом плане показательна деятельность одной из первых ППК — ОАО «Экспресс-пригород», созданного в мае 1998 года в качестве экспериментальной компании, не входящей в систему МПС, а затем в ходе реформы переданного ОАО РЖД.

Компания имеет в аренде 120 электропоездов, которые осуществляют сообщение по пяти направлениям Барабинского и Новосибирского участков. Перевозчик, вышедший на безубыточный уровень в 2003 году, ведет также коммерческую деятельность в поездах, на территории вокзалов, в пригородных павильонах, на остановочных платформах и в полосе отвода дороги по всем направлениям движения. Так, для питания пассажиров «Экспресс-пригород» арендовал помещение ресторана в здании вокзала Новосибирск-Главный и принял на работу весь его штат.

В 2007 году доходы компании выросли на 18,8%, до 881,7 млн руб., чистая прибыль составила 2,35 млн руб. Это вторая по прибыльности ППК после московского ОАО «Центральная ППК», чистая прибыль которого в 2007 году составила 11,45 млн руб. Третьим по уровню рентабельности является ОАО «Алтай-пригород» с прибылью в 2007 году в 947 тыс. руб., четвертым — ОАО «Омск-пригород» с 680 тыс. руб. В то же время, например, ОАО «Северо-Западная ППК» показало в 2007 году убытки в 253,58 млн руб., ОАО «Кузбасс-пригород» — в 130,7 млн руб.

На сегодня семь ППК являются перевозчиками и четыре — операторами. В ОАО РЖД объясняют: разница между перевозчиком и оператором в том, что первый может от своего имени заключать договор о перевозке, которым в данном случае выступает билет, а второй является агентом и может заниматься лишь реализацией билетов. Кроме того, перевозчик имеет договор по использованию инфраструктуры. «Для семи перевозчиков Федеральная служба по тарифам (ФСТ) посчитала тари-

фы на использование инфраструктуры, а для четырех операторов — пока нет. Введение прейскуранта №10–02–16 определит правила игры для всех, и операторы смогут перейти в разряд перевозчиков. Мы рассчитываем, что ФСТ примет прейскурант до конца этого года и введет его с января», — рассказывает заместитель главы департамента пассажирских перевозок ОАО РЖД Максим Артемов.

Сейчас ОАО РЖД ведет работу по созданию еще восьми ППК: «Экспресс-пригород Нижний Новгород», «Баштранспригород», «Карел-пригород», «Саматранспригород», «Пермская пригородная компания», «Кубань-экспресс», а также «Содружество» на территории Татарии, Марий Эл, Удмуртии, Чувашии и частично Кировской области. В плане этого года — создание ОАО «Московский-Тверская пригородная компания».

В ОАО РЖД полагают, что рамки деятельности ППК не всегда должны совпадать с географическими границами их работы. Так, Северо-Западная ППК сначала называлась «Санкт-Петербург — Витебская ППК» и осуществляла перевозки на направлениях только от Витебского вокзала. Затем компания стала работать на Балтийском, Московском, Ладожском и Финляндском вокзалах. Это случай, когда растущий объем перевозок не привел к снижению маневренности. Ситуация на Московской железной дороге противоположная: Московско-Тверская ППК призвана разгрузить Центральную ППК. Последняя планирует создать и еще одну дочернюю компанию — ОАО «Содружество», которая будет работать на межрегиональном рынке. При этом, добавляет Максим Артемов, создавать ППК во всех субъектах федерации нет смысла, ведь сейчас 33 региона обеспечивают 85% всех пригородных пассажирских перевозок.

ВЫХОД В ПРАВОВОЕ ПОЛЕ Общий план действий ОАО РЖД в отношении пригородных перевозок определен утвержденной 14 марта программой развития до 2015 года. Она предполагает переход к безубыточной деятельности в пригороде к 2012 году и к деятельности с достаточной нормой рентабельности в долгосрочном периоде. Как уточнял тогда вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов, финансовое оздоровление сегмента должно произойти на основе «совершенствования нормативно-правовой базы» и «полномасштабного запуска системы госзаказа со стороны субъектов на перевозки пассажиров, предусматривающей полную компенсацию из федерального и региональных бюджетов».

Программа будет осуществляться в три этапа: на первом планируется создать сеть ППК, на втором — центр корпоративного управления пригородным комплексом (ЦОПР), на третьем — управляющую компанию, которая будет осуществлять общее руководство. По расчетам авторов проекта, пригородный пассажирский комплекс постепенно трансформируется в самостоятельный субхолдинг, а ОАО РЖД будет предоставлять только услуги инфраструктуры. В соответствии с прогнозами компании к 2015 году пассажирооборот в пригородном сообщении возрастет в сравнении с 2007 годом на 8,4%. Вложить в сегмент придется 199,1 млрд руб., чистый доход с учетом бюджетных субсидий составит 652,45 млрд руб.

Под совершенствованием нормативно-правовой базы в ОАО РЖД в первую очередь понимают принятие федерального закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах ре-

гулярного сообщения РФ». Проект аналогичного закона, регулирующего отношения по обслуживанию населения автотранспортом прошел первое чтение в Госдуме. После его принятия Минтранс инициирует ту же процедуру и в отношении железнодорожного закона. На заседании комитета по экономической политике, предпринимательству и собственности Совета федерации 17 июня Геннадий Верховых пояснял, что принятие этого закона позволит решить проблему внедрения механизма договорных отношений в пригородных перевозках.

ОФОРМЛЕНИЕ ОТНОШЕНИЙ Переход на договорные отношения с обслуживаемыми субъектами — одна из ключевых идей реформы пригородного комплекса. Корректировка закона «О железнодорожном транспорте» предполагает закрепление обязательства компенсации из федерального и местных бюджетов потерь перевозчика в связи с осуществлением пригородных перевозок по тарифам ниже экономически обоснованного уровня. Закрепляет это и находящийся на рассмотрении ФСТ прейскурант №10–02–16.

Business Guide удалось ознакомиться с примерным вариантом договора, который предлагается заключать с регионами. Он предполагает, что субъект в случае несвоевременной уплаты субсидий перевозчику должен уплачивать пени в размере 1/365 ставки рефинансирования Банка России от неоплаченной суммы за каждый день просрочки. При неуплате субъектом компенсации перевозчик имеет право обратиться в арбитражный суд. По словам Максима Артемова, похожие коммерческие договоры уже заключались в Сибири и Ленинградской области ввиду долгосрочного сотрудничества ОАО РЖД с этими регионами.

Чтобы субъекты федерации могли компенсировать потери ОАО РЖД от пригородных перевозок, монополия считает необходимым также внесение изменений в постановление правительства РФ №670 «О распределении дотаций из федерального фонда финансовой поддержки субъектов РФ» от 22 ноября 2007 года в сторону увеличения дотаций из федерального бюджета регионам. Максим Артемов напоминает, что сейчас доля, заложенная в региональных бюджетах на финансирование пригородных перевозок, составляет в среднем по России 0,6–1%, в то время как доля железнодорожного транспорта в пригородных и внутригородских перевозках по сравнению с другими видами транспорта составляет 4%, а с учетом дальности перевозок — 14–16%.

Предполагается, что все перевозки будут разделены на два сегмента: социальный заказ по установленным государством тарифам с последующей компенсацией из государственных и местных бюджетов потерь перевозчика и коммерческие перевозки по тарифам перевозчика. При формировании тарифа на перевозки по социальному заказу перевозчик будет предъявлять субъекту экономически обоснованный тариф (себестоимость плюс установленный уровень рентабельности), который затем будет скорректирован с учетом тех затрат, которые готово понести население региона. Разница между тарифами и станет суммой компенсации потерь перевозчика. Выбор перевозчика в этом случае будет осуществляться по результатам открытого конкурса, проводимого уполномоченным органом субъекта. Приоритет в осуществлении коммерческих перевозок будет отдаваться перевозчику, выполняющему социальные перевозки. ■

ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ КОМПАНИИ			
ГОД РЕГИСТРАЦИИ	НАЗВАНИЕ КОМПАНИИ	ВЛАДЕЛЬЦЫ	НАПРАВЛЕНИЯ
1998	ОАО «ЭКСПРЕСС-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ (40%), НОВОСИБИРСК (9%)	ОМСК, ТОМСК, БАРНАУЛ, НОВОКУЗНЕЦК И ГОРОДА ПРИГОРОДНОЙ ЗОНЫ БЕРДСК, ИСКТИМ, ОБЬ, КОЧЕНЕВО, ЧИК, ТОГУЧИН, МОШКОВО
2003	ОАО «КУЗБАСС-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	НОВОКУЗНЕЦК, КЕМЕРОВО, ТОМСК, МЕЖДУРЕЧЕНСК, ПРОКОПЬЕВСК, КИСЕЛЕВСК, ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ, БЕЛОВО, АНЖЕРО-СУДЖЕНСК
2003	ОАО «ОМСК-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	НОВОСИБИРСК, ТЮМЕНЬ, ПЕТРОПАВЛОВСК И СТАНЦИИ ПРИГОРОДНОЙ ЗОНЫ КАРЬЫШЕВО-1, КАЛАЧИНСКАЯ, ТАТАРСКАЯ, НАЗЫВАЕВСКАЯ, ИСИЛЬКУЛЬ
2003	ОАО «АЛТАЙ-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), АЛТАЙСКИЙ КРАЙ (49%)	БАРНАУЛ, БИЙСК
2005	ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»	ОАО РЖД (50% МИНУС 2 АКЦИИ), МОСКВА (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ), МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ)	ДОМОДЕДОВО, ВОСТРАКОВО, БЕЛЫЕ СТОЛБЫ, БАРЫБИНО, МИХНЕВО, ЖИЛЕВО, СТУПИНО, КАШИРА, ОЖЕРЕЛЬЕ, УЗУНОВО
2005	ОАО «КРАСПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), ГП «ЦЕНТР ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ» (49%)	БОГОТОЛ, ИЛАНСКАЯ, МАРИНСК, ТАЙШЕТ, ДИВНОГОРСК, УЯР, АБАКАН, МЕЖДУРЕЧЕНСК, КУРАГИНО
2005	ОАО «ЭКСПРЕСС ПРИМОРЬЯ»	ОАО РЖД (51%), ПРИМОРСКИЙ КРАЙ (49%)	ВЛАДИВОСТОК, УССУРИЙСК, ПАРТИЗАНСК, НАХОДКА, РУЖИНО, УГОЛЬНАЯ, СМОЛЯНИНОВО
2005	ОАО «СВЕРДЛОВСКАЯ ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ»	ОАО РЖД (51%), СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
2006	ОАО «СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ППК»	ОАО РЖД (75% МИНУС 1 АКЦИЯ), ПЕТЕРБУРГ (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ)	ГАТЧИНА, ПЕТРОВЕЦ, ЛОМОНОСОВ, ЛЕБЯЖЬЕ, ЛУГА, ОРЕДЕЖ
2006	ОАО «ВОЛГОГРАДТРАНСПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ
2006	ОАО «ДОН-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (75% МИНУС 1 АКЦИЯ), ГУП «РО „РОСТОВДОРСНАБ“» (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ)	РОСТОВ, ТАГАНРОГ, УСПЕНСКАЯ, САЛЬСК; В ПЛАНАХ: АЗОВ, КУЩЕВКА, СТАРОМИНСКАЯ, ВОЛГОДОНСКАЯ, ЧЕРТКОВО

ИСТОЧНИК: ОАО РЖД, ДАННЫЕ КОМПАНИЙ.



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА