

железнодорожный транспорт

Трудности перевоза

стратегия

С 1 января 2011 года ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) не является официальным перевозчиком в пригородном пассажирском сообщении по всей территории России. Эти функции возложены на пригородные пассажирские компании, которые создаются совместно с региональными правительствами в рамках структурной реформы РЖД. Теперь новым официальным перевозчикам предстоит придумать, как вывести бизнес хотя бы на безубыточный уровень.

Нулевой бизнес

Горьковская железная дорога (ГЖД) — третья на полигоне РЖД по объему пригородных перевозок. На территории ГЖД действуют шесть пригородных компаний, одна из крупнейших — ВВППК. За первые полгода работы ВВППК как полноценный перевозчик по всем направлениям Нижегородской области и части направлений в Кировской и Владимирской областях, а также в Удмуртии работала в убыток, частично компенсированный за счет региональных бюджетов. Доходы ВВППК на территории всех четырех субъектов составили 660 млн руб., расходы — 852 млн руб., убытки от осуществления пригородных пассажирских перевозок были компенсированы областными бюджетами в сумме 91 млн руб.

Убыточность пригородных перевозок — закономерное следствие применения социальных тарифов в пригородных электропоездах, отмечают в ВВППК. Согласно законодательству, организаторами пригородных перевозок и их заказчиками являются регионы. Ежегодно для каждого субъекта федерации рассчитывается экономически обоснованный тариф на пригородные перевозки (в конце 2010 года Федеральная служба по тарифам приняла методика расчета экономически обоснованных затрат ППК), а регион определяет итоговые социальные тарифы, которые сможет осилить население при существующем уровне доходов. Иногда социально оправданный тариф вдвое ниже, чем экономически обоснованный, и разницу между ними регион перевозчику компенсирует.

Согласно структурной реформе, разработанной федеральным правительством, с 1 января 2011 года компания РЖД, ранее направлявшая значительную часть прибыли от грузовых перевозок на восполнение своих убытков от пригородных пассажирских перевозок, полностью вышла из этого бизнеса, и теперь пригородными перевозками по всей стране управляют ППК.

«Если пригородные перевозки сами по себе неприбыльные, то бизнес иначе как нулевой быть не может.



Вывести пригородные перевозки на безубыточный уровень вполне реально ФОТО РОМАНА ЯРОВИЦЫНА

Главная наша задача — чтобы на 31 декабря 2011 года расходы минус доходы давали ноль. Какой-то прибыли без желания регионов у нас быть не может. Если они заложат инвестиционную составляющую в экономически обоснованный тариф, то у нас будет прибыль, которая будет направляться на инвестиционные проекты, если не заложат, то бизнес в следующем году у нас опять будет нулевой», — поясняет генеральный директор Волго-Вятской пригородной пассажирской компании Андрей Гордиенков.

Однако эту точку зрения не особенно разделяют чиновники. Источники в правительстве Нижегородской области отмечают, что если сотрудничество ВВППК и регионов носит прозрачный договорной характер (существует договор

на оказание услуг по пассажироперевозкам, разница в экономически обоснованных и социальных тарифах и строка в бюджете, предусматривающая компенсацию этой разницы перевозчику), то между пригородной компанией и РЖД идет мучительный процесс определения взаимоотношений. «По нашим оценкам, если ВВППК сможет создать с РЖД нормальные взаимовыгодные отношения, то уже в 2012 году она будет иметь положительный результат, тем более что пригородная компания сейчас ищет варианты, которые позволят ей поднять доходы, не увеличивая тарифов и не сокращая маршрутную сеть», — отмечает собеседник „Ъ“.

По итогам же 2011 года ВВППК намерена получить 880 млн руб. доходов по Нижегородской области при расхо-

дах в 1,1 млрд руб. (без учета расходов на аренду инфраструктуры, которые напрямую покрываются из федерального бюджета по линии РЖД), в бюджете Нижегородской области на компенсацию убытков от пригородных перевозок сейчас заложено 176 млн руб., ведутся переговоры о выделении дополнительно 45 млн руб.

Кировская область за девять месяцев 2011 года компенсирует ВВППК 62,5 млн руб. убытков, после чего также будет рассмотрен вопрос о направлении дополнительных средств из бюджета региона. В 2010 году Нижегородская область направила на погашение убытков ГЖД от пригородных перевозок 132,1 млн руб., кировское правительство возместило 70,5 млн руб.

Дотационность пригородных пассажирских перевозок на железной дороге — распространенная мировая практика, отмечает генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян. По данным Андрея Гордиенкова, в Германии субъекты добавляют 6 евро компенсации на 1 евро, полученный от пассажиров. В России это соотношение в среднем составляет один к одному. «Если мы хотя бы чуть-чуть сделаем шаг в сторону международного опыта, то тарифы для пассажиров могут снизиться», — отмечает он.

Выезд в плюс

Пока для сокращения издержек в ВВППК ведут активную борьбу с безбилетниками. Компания ввела институт разъездных кассиров, кото-

рые продают билеты пассажирам прямо в вагонах. Эта мера по итогам первого полугодия (без учета инфляции) дала компании около 10% прироста дохода к уровню аналогичного периода 2010 года от пригородных перевозок по тем же направлениям. Сократить убытки ВВППК также намерена и за счет приобретения части подвижного состава, что позволит сэкономить на его аренде. «Сегодня на уровне правительства обсуждается вопрос о передаче подвижного состава пригородным компаниям. Если в следующем году такая передача состоится, то работа по его улучшению приобретет новый характер, у нас есть много задумок», — говорит Андрей Гордиенков.

Передача подвижного состава в собственность ППК

позволит расширить сферу хозяйственной деятельности компании, на которую она сможет влиять, отмечает Юрий Саакян. По данным эксперта, на сегодняшний день собственные затраты пригородной компании составляют не более 20% всех ее расходов, остальное — это оплата услуг ОАО РЖД.

По мнению аналитиков, пригородный пассажирский бизнес может быть прибыльным, если его правильно организовать. Например, чем выше интенсивность пригородных перевозок, тем ниже издержки в расчете на одного перевезенного пассажира, считает Юрий Саакян. В частности, в московском узле производится более 50% объема всех пригородных перевозок в России. Кроме того, по статистике, в московском регионе — наиболее платежеспособные пассажиры. Это позволяет столичным властям устанавливать тарифы на уровне, близком к экономически обоснованному. При условии субсидирования инфраструктуры составляющей работающей здесь перевозчики (ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» и ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания») оказываются прибыльными.

Помимо игр с тарифами в отрасль нужно внести инновационные технологии, отмечает директор аналитического департамента ИК «Вектор секьюритиз» Александра Лозовая. По ее мнению, одним из путей снижения издержек является использование экономичных пригородных поездов с двухэтажными вагонами, как в пригородах европейских столиц. По словам главы «Финэкспертиза Консалтинг»

Дмитрия Шустерняка, нужно дать пригородным компаниям возможность оперировать не только подвижным составом, но и остановочными пунктами, на которых могут оказываться сервисные услуги, а также размещаться торговые точки и парковки, если это городская черта. «ППК может заработать и на перевозках: более или менее выгодными являются экспресс-перевозки по самым востребованным направлениям. Также прибыль может принести введение вагонов первого класса в пригородных пассажирских поездах. Я не думаю, что для сокращения убытков перевозчика нужно поднимать все тарифы — взбунтуются пенсионеры. Зато места в вагоне первого класса можно продавать значительно дороже, и люди, которые могут позволить себе в них ездить, заплатят за комфорт, такие примеры в регионах есть», — отмечает господин Шустерняк.

Эксперты уверены: пути вывода пригородных перевозок на безубыточность есть. Оптимизации расходов может способствовать оперативное управление подвижным составом, в частности использование рельсовых автобусов или коротких электричек на маловостребованных рейсах. «Когда РЖД жили за счет государства, им ни к чему было возиться с техникой и оперировать составами, поэтому всегда гонялись девятидесятивагонные электрички, а сейчас перевозчику приходится думать о том, как сократить издержки», — считает Дмитрий Шустерняк. Также, по мнению эксперта, важно, чтобы «платили все, кто должны платить»: пассажиры, федеральный и региональные бюджеты.

Анна Павлова

КОНТЕКСТ

ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» (ВВППК) учреждено в сентябре 2009 года ОАО «Российские железные дороги» (50% минус две акции) для управления пригородными перевозками на территории четырех регионов. Уставный капитал компании составляет 300 тыс. руб. Осенью 2010 года ВВППК получила статус перевозчика на двух наиболее прибыльных направлениях в Нижегородской области: Нижний Новгород — Шахунья и Нижний Новгород — Моховые Горы и вышла по ним на безубыточность, а с 1 января 2011 года выполняет функцию перевозчика на всех пригородных железнодорожных маршрутах Нижегородской области и по ряду направлений Кировской и Владимирской областей, а также Республики Удмуртия.

Коммерсантъ напишет про тебя

Вы умеете делать бизнес. Мы умеем делать газету.

- дизайн корпоративных и клиентских газет, журналов, специальных изданий
- тексты
- фотографии

- предпечатная подготовка
- печать
- распространение
- продажа рекламы

Все это возьмут на себя профессионалы
издательского дома «Коммерсантъ»

603005, Нижний Новгород
ул. Алексеевская, 29/25
(831) 433-01-98, 433-01-63