

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ

В условиях перепроизводства грузовых вагонов машиностроители готовятся к новым формам конкуренции **18** | Решение о приватизации «Трансконтейнера» определит судьбу реформы грузовых железнодорожных перевозок **19** | Правительство Москвы и ОАО РЖД будут решать проблему пробок путем строительства железных дорог **22**

Бюджет высаживает пассажиров

пассажирские перевозки

Правительство сокращает субсидии на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования, а РЖД грозят в ответ сократить более 230 регулярных рейсов. Не смогут помочь и частники: с начала реформ на железной дороге работает всего три компании, и условий для появления новых операторов нет.

Нет денег — нет поездов

Структурные реформы, которые уже больше десяти лет проводятся правительством РФ на железнодорожном транспорте, становятся все ближе населению страны. Вслед за сокращением объемов пригородных перевозок, ответственность за финансирование которых была возложена на регионы, проблема убытков пришла и в сегмент дальнего сообщения. В новом варианте бюджета субсидирование пригородных перевозок сохранилось на уровне предыдущего года, но дотировать перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах Минфин в полном объеме не намерен. По расчетам железнодорожной монополии, дефицит средств в 2013 году составит 21,4 млрд руб., в 2014-м — 20,1 млрд руб., в 2015-м — 18,2 млрд руб.

Из-за сокращения субсидий ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и его дочерняя Федеральная пассажирская компания (ФПК) планируют отменить в расписании 235 поездов дальнего следования, сообщила монополия. При запланированном Минфином новом уровне компенсации эти маршруты становятся убыточными для ОАО ФПК, а источников покрытия «дыр» в бюджете компании нет (см. интервью на стр. 21). Ряд планируемых к ликвидации маршрутов является безальтернативным, то есть со следующего года могут быть отменены прямые поезда между рядом крупных городов, добраться до которых придется с пересадкой или другими видами транспорта.

Альтернативный способ компенсации убытков — подъем цен на билеты, в том числе в нерегулируемом государством сегменте перевозок в купе и вагонах СВ. В этом случае, по расчетам ОАО ФПК, цены на железнодорожные билеты вырастут в среднем на 60%, что на некоторых направлениях сделает цену перевозки сопоставимой со стоимостью авиабилета. Доля расходов на транспорт в доходах среднестатистического россиянина вырастет, что неминуемо грозит повышением социальной напряженности в отрасли, отмечают в ОАО РЖД. Кроме того, необходимо будет упразднить льготы



на проезд в поездах дальнего следования школьникам и студентам, что также не добавит государству лояльности населения.

Железнодорожники не виноваты

Всю эту информацию железнодорожники стараются довести до сведения пассажиров, поскольку не считают себя виноватыми в происходящем. «Весь негатив,

возникающий в этой связи, направляется на ОАО РЖД, хотя логичнее переадресовать поставленные вопросы в Минфин, Минэкономразвития и региональным властям», — разясняет президент монополии Владимир Якунин в своем блоге. — Под угрозой увольнения попадет около 3 тыс. железнодорожников по всей России», — добавляет он.

(Окончание на стр. 20)

«Вместе мы заработаем больше, чем раньше зарабатывали порознь»

интервью

В ноябре правительство РФ должно рассмотреть вопрос о целесообразности создания Объединенной транспортной логистической компании (ОТЛК), учредителями которой могут стать железнодорожные перевозчики России, Казахстана и Белоруссии. ОАО «Российские железные дороги» предлагает внести в уставный капитал трехстороннего СП контрольный пакет акций ОАО «Трансконтейнер», что автоматически означает отказ от дальнейшей приватизации компании. Учитывая большой разброс мнений в профессиональной среде по поводу самой идеи и последствий возможной сделки, на вопросы „Ъ“ согласился ответить президент ОАО РЖД Владимир ЯКУНИН.

— Какие цели преследует проект создания объединенной компании?

— Целей у проекта несколько. Во-первых, это транспортная связь экономик стран — участниц Единого экономического пространства (ЕЭП) — России, Белоруссии и Казахстана. Во-вторых, выход на высокодоходные сегменты рынка, в том числе реализация потенциала транзитных контейнерных перевозок по направлению Китай—ЕС, для чего создается оп-

тимальный маршрут с точки зрения затрат и времени транспортировки. В-третьих, это повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг на территории ЕЭП. При этом ОТЛК создается как интермодальный оператор: клиенту будет предлагаться комплексная транспортно-логистическая услуга, доставка «от двери до двери».

— Когда появилась эта идея? Кто ее автор?

— Идея ОТЛК является логическим продолжением создания Таможенного союза и одним из ключевых факторов формирования Единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана, начатого руководителями наших стран. Единая транспортно-логистическая система на базе ОТЛК даст мощный толчок дальнейшей интеграции экономик стран — членов ЕЭП, послужит стимулом к развитию промышленности, созданию рабочих мест, увеличению ВВП в несырьевом секторе и множеству других сопутствующих эффектов.

— В чем коммерческий смысл слияния огромного «Трансконтейнера», владеющего «Кедентранссервисом», с мелкими операторами Казахстана и Белоруссии?

— Прежде всего операторов Казахстана и Белоруссии нельзя называть мелкими. Эти компа-

нии — лидеры на своих рынках. Мы ставим задачу операционной консолидации и объединения управления. Коммерческий смысл состоит в оперировании объединенным парком подвижного состава, приведении транспортно-логистических услуг к единому стандарту, установлении сквозных тарифов на всей протяженности маршрута перевозок по территории ЕЭП. Эти меры приведут к оптимизации использования инфраструктуры, уменьшению порожнего пробега подвижного состава и, как следствие, снижению операционных затрат на осуществление перевозочной деятельности. Уменьшение задержек на таможенное оформление, операции по пограничной перегрузке контейнеров, отсутствие у грузоотправителя необходимости заключать договор на перевозку с несколькими операторами усилят привлекательность предлагаемой услуги для потребителей.

— Какова будет доля ОАО РЖД и других акционеров «Трансконтейнера» в объединенной компании?

— ОТЛК создается с паритетным участием сторон, то есть каждая из трех сторон будет владеть по одной трети компании. Однако естественно, что активы в ОТЛК будут вноситься по рыночной стоимости на основании независимой оценки.

(Окончание на стр. 19)



175 лет вместе со страной

175 лет железным дорогам России

В 1837 году в России появились первые 26 км железной дороги. С тех пор проложено более 85 тысяч км путей, которые навсегда изменили облик нашей страны. Не останавливаясь на достигнутом, мы на высоких скоростях движемся в будущее.