

# Железнодорожный транспорт

## «Всему есть предел, резервы практически исчерпаны»

### Официальное мнение

Представленный Минфином проект бюджета на 2013–2015 годы почти вдвое сократил дотации на пассажирское сообщение в дальнейшем следовании, что вызвало бурю эмоций в руководстве железнодорожной монополии. О близких и далеких последствиях снижения госсубсидий рассказал вице-президент ОАО «Российские железные дороги», гендиректор ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) **Михаил Акулов**.

— Решение о создании ФПК было четко увязано с обязательством государства по полной компенсации выпадающих доходов от регулирования тарифов на перевозки в плацкартных и общих вагонах. Уже с 2011 года механизм стал работать плохо, а сегодня и вовсе грозит сокращением объемов перевозок в регулируемом сегменте...

— Да, согласен. В рамках структурной реформы железнодорожного транспорта одной из главных целей было создать компанию, которая будет осуществлять свою деятельность в сфере пассажирских перевозок в дальнейшем следовании. В 2010 году Федеральная пассажирская компания, как дочернее общество ОАО РЖД, начала свою хозяйственную деятельность. Тогда мы сделали огромный шаг — ушли от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, но теперь надо сделать понятной систему взаимоотношений государства и перевозчика.

Все мы помним, что в программе структурной реформы говорится о том, что будет сформирован механизм финансовой поддержки убыточных видов деятельности, в частности пассажирских перевозок. А необходимые субсидии для покрытия выпадающих доходов от пассажирских перевозок в дальнейшем следовании, согласно все той же программе, должны быть предусмотрены в федеральном бюджете.

Как социально ответственная компания, ОАО ФПК руководствуется необходимостью обеспечить перевозку пассажиров в полном объеме в соответствии с фактическим спросом граждан и существующим законодательством РФ. При этом эффективность использования вагонов находится на предельно высоком уровне: использование вместимости в плацкартных вагонах на всем пути следования составляет 80%, а в пиковый период летних перевозок зачастую превышает 85%. Отмечу, что из пунктов отправления вагоны уходят заполненными практически на 100%.

Да, сам механизм компенсации выпадающих доходов требует совершенствования, но при этом он работает: есть методики, позволяющие определить расходы перевозчика и необходимый уровень компенсации с учетом обеспечения безубыточной операционной деятельности и развития компании. Однако уровень ассигнований, выделяемых из федерального бюджета на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах, не соответствует требуемому уровню.

До сих пор, понимая свою социальную ответственность и мобилизовав все ресурсы — начиная от внутреннего перекрестного субсидирования и заканчивая всевозможными механизмами оптимизации расходов, нам удавалось выходить на безубыточный уровень работы, сохраняя перевозки в плацкартных и общих вагонах. Но всему есть предел. Сегодня резервы практически исчерпаны.

Если уровень субсидирования по-прежнему будет ниже требуемого, мы будем вынуждены существенно сокращать объем перевозок, отказываясь от закупки плацкартных вагонов, отменять нерентабельные поезда, чтобы сохранить оставшиеся перевозки и бизнес. Мера социальной ответственности коммерческой организации не может ставить под угрозу ее существование.

Мы живем в социально ответственном государстве, задача которого обеспечивать консти-

туционные права граждан, в том числе право на свободу передвижения тем способом, который наиболее удобен. А это значит, что задача государства — осуществлять полный социальный заказ на перевозку пассажиров, а задача ОАО ФПК — этот заказ выполнить.

— В таком случае какого нормативного документа не хватило для того, чтобы правительство не могло «улизнуть» от своих обязательств?

— Я уже не раз говорил, что необходимо срочно принять закон «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации», внести изменения в существующие и принять новые нормативные и правовые акты, необходимые для его реализации. Этот закон должен определить технические, технологические, качественные характеристики услуг по организации регулярного сообщения по маршруту, регулируемые тарифы, сборы и плату за услуги по перевозкам пассажиров, цену государственного контракта, определяемую на весь срок оказания услуг в регулируемом государством сегменте.

Механизмом решения данной задачи является государственный контракт. Эту концепцию мы на протяжении последних лет обсуждаем в рамках проекта указанного федерального закона. Идея такова. Для выполнения своих задач государство должно сделать перевозку заказ, в котором определит, каким слоям населения и в каких типах вагонов предоставляется право льготного проезда в поездках дальнего следования, по каким тарифам, с какой регулярностью будут курсировать поезда, какое количество мест будет в них предусмотрено. Сюда же могут быть добавлены задачи, связанные, например, с необходимостью существования железнодорожных маршрутов в условиях отсутствия другого транспортного сообщения. Государство должно решить: этот маршрут должен существовать, и я обязуюсь принять меры по финансированию деятельности перевозчика на этом маршруте. И это не какие-то малые маршруты, это длинные маршруты и на Севере (Карелия, Архангельская область), и в Западной Сибири, и в Поволжье...

Другими словами, федеральный закон «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» позволит обеспечить возможность спланировать развитие перевозчика на долгосрочную перспективу, что повысит эффективность расходования бюджетных средств. И, что особенно важно, этот закон проведет четкую грань между ответственностью государства и ответственностью бизнеса.

— Вы говорили, что для оптимизации расходов ОАО ФПК в условиях недостаточного финансирования социальных перевозок, возможно, потребуются отмена «нерентабельных» поездов. Но если сократить маршрут, который не имеет альтернативы (например, Астрахань—Мурманск), что делать пассажирам? Насколько вырастет стоимость такой поездки?

— В случае сокращения маршрута, альтернативного которому нет, пассажиру потребуются или ехать с пересадкой, или воспользоваться альтернативным видом транспорта. Обсудим ваш пример Астрахань—Мурманск. В случае отмены этого поезда у пассажиров будет возможность следовать по данному маршруту с пересадкой в Москве, на станции Окуловка или в Санкт-Петербурге. Либо воспользоваться услугами альтернативных перевозчиков, но стоимость проезда в этом случае может значительно возрасти.



Стоимость проезда железнодорожным транспортом при сокращении этого маршрута существенно не изменится. Цена билета в плацкартный вагон поезда Астрахань—Мурманск составляла 3860 руб., с пересадками она составит от 3756 до 4000 руб. Услуги воздушного транспорта обойдутся пассажиру в 11 600 руб. — минимум!

— Как скажете сокращение этих поездов на общем пассажиропотоке в дальнейшем следовании, если параметры федерального бюджета не будут пересмотрены?

— Общий пассажиропоток в дальнейшем следовании, безусловно, сократится. Уменьшение объемов государственного субсидирования ОАО ФПК приведет к необходимости отмены нерентабельных социально значимых маршрутов, в том числе не имеющих альтернативы. Об этом мы уже говорили. Но необходимо отметить, что в этом случае существенно снизится и транспортная доступность удаленных регионов страны.

Если говорить о конкретных вариантах развития ситуации, существенно ухудшается транспортная доступность удаленных населенных пунктов и городов численностью населения менее 100 тыс. человек с недостатком развитой сетью автомобильных дорог и отсутствием регионального авиаобслуживания. Возможный переход железнодорожных станций данных населенных пунктов и городов в разряд транзитных ведет к снижению возможности приобретения населением проездных документов в связи с изменениями условий их продажи по маршруту.

Наиболее критическая ситуация может наблюдаться, например, в Дальневосточном федеральном округе: населенный пункт Чегдомын — это градообразующее предприятие (там угольные шахты СУЭК, лесозаготовтка), в Приволжском федеральном округе: населенный пункт Сибай — промышленный, образовательный и культурный центр, транспортный узел Зауралья Республики Башкортостан. Здесь отмена поездов формирования ОАО ФПК приведет к полному прекращению пассажиропотока железнодорожным транспортом.

В других регионах ухудшение транспортной доступности в ряде населенных пунктов и городов также может быть довольно значительным. Доля отменяемых поездов по пассажиропотоку может составлять более 70% для таких городов, как Няндомо в Архангельской области, Лабитнанги — города окружного значения в Ямало-Ненецком АО, Усть-Илимска — административного центра в Иркутской области, который занимает четвертое место по числу жителей среди городов области.

В то же время все мы знаем, что благодаря государственному финансированию авиакомпаний продолжается интенсивный рост авиаперевозок. Поэтому в случае сокращения государственного финансирования социальных перевозок железнодорожным транспортом налицо реальный риск потери существенной доли рынка дальних пассажирских перевозок.

— Насколько применима система субсидирования авиапассажиров по воз-

растным параметрам к железнодорожному транспорту?

— Система субсидирования авиапассажиров в настоящее время развивается по направлению к системе субсидирования железнодорожных пассажирских перевозок, а не наоборот. Сегодня в четырех федеральных округах действует программа по субсидированию межрегиональных воздушных перевозок, которая предусматривает субсидирование стоимости авиабилетов для молодых людей до 23 лет и пенсионеров старше 60 лет с 1 апреля по 31 октября.

Программа продолжает развиваться: со следующего года пилотный проект, запускаемый в Приволжском федеральном округе, примерно за год позволит в пять раз увеличить объем региональных перевозок именно в рамках Приволжского округа, причем возрастные и сезонные ограничения в нем уже не предусматриваются. Если этот проект окажется успешным, то уже через год будут запущены аналогичные программы в Северо-Западном, Южном и Северо-Кавказском федеральных округах.

В железнодорожном пассажирском сообщении уже сегодня действует социально ориентированная система субсидирования, предоставляющая возможность проезда по доступной цене нуждающимся гражданам по всей территории России. Таким образом, если ввести систему субсидирования пассажирских железнодорожных перевозок только для граждан моложе 23 лет и старше 60 лет, это будет шагом назад и ограничит ценовую доступность перевозок для граждан, пользующихся плацкартными и общими вагонами. Это, в свою очередь, приведет к существенному снижению транспортной подвижности населения, ударив в первую очередь по слабой социальным группам.

Маркетинговые исследования, проведенные с применением инструментов качественного анализа, показали высокую чувствительность пассажиров к изменению стоимости проезда в регулируемом сегменте. Спрос на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах высокоэластичен, то есть при повышении стоимости проезда на 50% объем потерь перевозок (за исключением сегмента пассажиров младше 23 и старше 60) может составить порядка 45% от существующих объемов. Таким образом, вывод о применимости системы субсидирования по возрастным параметрам напрашивается сам собой.

— А как скажется сокращение субсидий на инвестиционной программе ОАО ФПК, в частности на обновлении парка пассажирских вагонов?

— В случае уменьшения государственных субсидий размер инвестиционной программы ОАО ФПК, конечно же, будет существенно сокращен. Если сейчас мы предполагаем инвестировать в развитие компании в 2013 году 31,6 млрд руб., то при сокращении субсидий инвестиционная программа будет уменьшена почти в два раза — до 17,6 млрд руб. При этом ОАО ФПК будет вынуждено отказаться от реализации значительной части проектов, направленных на обновление деповского хозяйства, развитие информационных технологий и приобретение подвижного состава, эксплуатируемого в регулируемом сегменте перевозок — плацкартных и общих вагонов.

Естественно, что в таких условиях компания будет вынуждена существенно сократить закупки подвижного состава, причем максимальное количество плацкартных вагонов, которое мы сможем себе позволить, составит не более 120 единиц в год. Мы не исключаем возможности и полного отказа от приобретения плацкартных вагонов, сместив акцент в сторону закупки подвижного состава только для дерегулированного сегмента перевозок. Так, если при сохранении субсидий на существующем уровне мы планировали приобрести в ближайшие три года чуть более 1 тыс. вагонов, из них 452 вагона в 2013 году, то при сокращении государственных субсидий объем поставок подвижного состава за 2013–2015 годы уменьшится на треть, а в 2013 году — более чем в два раза.

Интервью взяла Оксана Ивенина

### «У БАНКОВ НЕТ ЛИКВИДНОСТИ НА СРОКИ ВЫШЕ СЕМИ ЛЕТ»

Источники финансирования ежегодной инвестпрограммы ОАО «Российские железные дороги» еще один важный вопрос, который правительство РФ должно решить до конца года. Для полноценного развития инфраструктуры нужны триллионы рублей, но федеральный бюджет не готов брать эти астрономические расходы на себя, предлагая монополии работать с внебюджетными деньгами. О возможных вариантах привлечения денег с рынка рассказал заместитель начальника департамента корпоративных финансов ОАО РЖД **ПАВЕЛ ИЛЬЧЕВ**.



— Расскажите о финансовых потребностях ОАО РЖД в соответствии с инвестиционной программой до 2015 года. Какие возможны источники средств для ее реализации?

— По предварительным расчетам, инвестиционная программа компании составит от 380 млрд рублей в 2013 году до около 300 млрд рублей в 2014 и 2015 годах. Основная причина снижения капитальных вложений связана с тем, что в текущем и следующем годах есть существенные поступления от продажи акций дочерних компаний: около 70 млрд рублей в 2012 году и порядка 50 млрд рублей в следующем. По сути, вся приватизация у нас заканчивается в этот период, после чего суммы поступлений становятся незначительными.

Что касается привлечения заемных средств, мы предполагаем, что 2012 год закончим с объемом долга около 400 млрд рублей, как и предусмотрено утвержденным финансовым планом, несмотря на появление таких новых инвестпроектов, как приобретение GEFCO. Мы все равно останемся в плановых цифрах за счет того, что реализовали ряд мер по оптимизации операционной деятельности. Кроме того, мы ожидаем дополнительных поступлений в рамках программы приватизации дочерних обществ с учетом расчетов с банком ВТБ за пакет акций Транскредбанка и рассчитываем завершить сделку по продаже оставшегося пакета ОАО «Первая грузовая компания». Также до конца года мы ждем дополнительных денежных средств от государства в виде взносов в уставный капитал.

В следующем году мы планируем увеличить объем финансовой задолженности на сумму около 100 млрд рублей, а в последующие годы он будет незначительно увеличиваться — по 40–60 млрд рублей в год.

— Компания неоднократно заявляла о необходимости инвестирования значительных средств в развитие железнодорожной инфраструктуры. Назывались цифра в 400 дополнительных миллиардов рублей до 2015 года и триллионы — до 2020 года. Получается, что вы остались один на один с этой проблемой?

— Принцип отбора инфраструктурных проектов по срокам окупаемости мы зашили во всех министерствах. Они согласны с нашим подходом, что ОАО РЖД может финансировать окупаемые проекты с горизонтом 10–15 лет за счет заемного капитала, который в идеале должен обладать сравнимым сроком погашения, а его общий объем должен находиться в пределах ограничений, установленных долговой политикой компании.

Сейчас мы активно обсуждаем источники, которые могут быть использованы для финансирования инвестиционной программы. Как известно, основная проблема сейчас в том, что на российском финансовом рынке доступные сроки привлечения денежных средств не превышают десяти лет. Как вы знаете, в этом году мы разместили облигации с привязкой к инфляции, рассчитанные на долгосрочных институциональных инвесторов — Пенсионный фонд РФ и негосударственные пенсионные фонды. Сделка закрыта, мы оцениваем ее как успешную, но при этом отмечаем, что спрос на подобные инструменты внутри страны ограничен. Мы ожидаем, что в ближайшее время ситуация значительно улучшится после принятия решений о прямом доступе иностранных инвесторов к рынку российских корпоративных облигаций. В первую очередь речь идет о создании Центрального депозитария, через который, как ожидается, будет обеспечен доступ к российскому рынку таким международным системам учета ценных бумаг, как Euroclear и Clearstream. Либерализация инфраструктуры локального рынка ценных бумаг придаст серьезный импульс развитию долгосрочного финансирования в связи с существующим сегодня интересом иностранных инвесторов к рынку российских корпоративных облигаций.

Практика наших размещений показывает, что спрос на рублевые облигации РЖД среди инвестиционных фондов за рубежом достаточно велик. Во время последнего размещения евробондов, которые мы делали в октябре, более 70% спроса пришлось на крупнейшие иностранные фонды, в том числе американские, азиатские и традиционные европейские. Если эти инвесторы придут на локальный рынок, используя шлюз, который предоставят российские финансовые власти, это позволит нам увеличить объем долгосрочных займов внутри страны.

— В апреле прошло совещание под председательством главы правительства по вопросам развития транспортной инфраструктуры, где обсуждались инфраструктурные облигации. Как компания оценивает этот инструмент? Какие существуют препятствия для его применения?

— Мы рассчитываем, что до конца года нам удастся выработать решение. Мы предполагаем, что это будут сверхдлинные — свыше 20 лет — инфраструктурные облигации, в которые будут инвестированы пенсионные накопления ПФР. Фонд, в свою очередь, получит инструмент с защитой от инфляции, который позволит сохранить и обеспечить доходности средств пенсионеров. При этом, возможно, будет использован механизм государственных гарантий по бумагам. Подобное решение позволит нам реализовать дополнительные инфраструктурные проекты в рамках возможности баланса ОАО РЖД и долговой нагрузкой.

— Инструмент будет таким же, как и облигации, привязанные к инфляции?

— И те, и другие бонды, по сути, являются обычными корпоративными облигациями. Купонные выплаты можно привязывать к инфляции либо делать их фиксированными. Под инфраструктурными бондами и мы, и государственные органы подразумеваем облигации инфраструктурной компании, размещенные на сверхдлинные сроки, возможно, с государственной гарантией.

— Будут ли на эти бумаги распространяются ограничения для ПФР, которые предполагают выкуп не более 30% бумаг одной эмиссии?

— Мы ожидаем, что до конца года будут внесены изменения в инвестиционную декларацию пенсионного фонда с целью увеличения лимита участия ПФР в облигациях одного эмитента. Это позволит фонду выкупать не 30% эмиссии, как это было ранее, а поднять уровень своего участия до 60–70%, а в случае наличия госгарантий — вплоть до 100%. Сам фонд неоднократно заявлял о своей заинтересованности в появлении подобных облигаций на рынке и активно поддерживает эту инициативу.

— Проявляют ли другие негосударственные пенсионные фонды интерес к займам ОАО РЖД?

— Безусловно, интерес со стороны этих инвесторов есть, но, к сожалению, у них имеются ограничения со стороны финансовых властей. Для формирования института «длинные» денег необходимо пересмотреть правила учета инвестиций НПФ. Сегодня регулятор обязывает фонды ежегодно проводить переоценку своих портфелей, и, в случае падения котировок облигаций или кризисных явлений в экономике им приходится фиксировать отрицательную переоценку по всем ценным бумагам, включая облигации, приобретенные до погашения. Если фондам будет разрешено использовать принцип разделения портфеля на инвестиционную и спекулятивную части, это позволило бы решить проблему осторожного отношения частных пенсионных фондов и их управляющих компаний к инвестициям в долгосрочные финансовые инструменты.

Интервью взял Никита Волков



## РУССКАЯ КОРПОРАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ



## Жизнь наполняем движением!

Качество подтверждено сертификатами соответствия ISO 9001:2008 и ССФЖТ

http://rctm.ru e-mail: uk@rctm.ru +7 (8342) 22-35-40, доб. 111