

Государственная поддержка пассажирских перевозок

В настоящее время в сегменте железнодорожных пассажирских перевозок сложилась ситуация, когда отсутствие инвестиционных ресурсов в достаточном объеме может привести к формированию существенных диспропорций между развитием экономики страны и железнодорожного транспорта, а также к снижению безопасности перевозок на железных дорогах России. О перспективах государственной поддержки пассажирских перевозок мы беседуем с вице-президентом ОАО «РЖД» М.П. Акуловым.



— Михаил Павлович, расскажите, пожалуйста, об итогах работы пассажирского комплекса дальнего следования в 2006 году и его перспективах.

— Итоги работы ОАО «РЖД» в области пассажирских перевозок показывают, что число россиян, выбирающих железную дорогу для поездок, неуклонно растет. Так, в 2006 году ОАО «РЖД» перевезен 1 млрд. 350 млн. пассажиров. Это на 2% больше, чем в 2005 году. В том числе, поездами дальнего следования перевезено 135 млн. пассажиров, что соответствует уровню прошлого года, при этом средняя дальность поездки в данном виде сообщения увеличилась на 4% и составила 923 км.

В этом году мы также прогнозируем увеличение объемов пассажирских перевозок. Итоги января текущего года уже показывают, что мы идем и выше уровня прошлого года, и даже выше собственных планов. Так, всего за январь компанией перевезено почти 94 млн. пассажиров, что на 9% выше уров-

ня января прошлого года. Из них почти 9 млн. пассажиров перевезено поездами дальнего следования.

— Известно, что пассажирские перевозки всегда были убыточны для ОАО «РЖД». Расскажите о причинах их убыточности.

— Спасибо за вопрос. Это действительно очень важная и болезненная для нас тема. Ее серьезность я поясню на цифрах.

В прошлом году доходы от пассажирских перевозок дальнего следования составили 91 млрд. рублей, в то время как расходы — 116 млрд. рублей. Таким образом, компания понесла убытки в объеме 25 млрд. рублей, а процент покрытия расходов доходами за 2006 год составил 78%.

Обращу ваше внимание на то, что убытки же от перевозок пассажиров в дальнем следовании в регулируемом государством секторе (плацкартные и общие вагоны) составили 23 млрд. рублей. Это более 90% от общего объема убытков!

Таким образом, вывод очевиден — убыточность пассажирских перевозок в дальнем следовании вызвана социально ориентированной тарифной политикой государства. Вместе с тем, резерв увеличения тарифов, особенно в нерегулируемом секторе, практически исчерпан. Так, в регулируемом секторе перевозок уровень индексации тарифа определяется Федеральной службой по тарифам (ФСТ России) и близок к уровню инфляции, а в нерегулируемом (вагоны СВ и купейные) — тарифы устанавливаются компанией на уровне платежеспособного спроса населения.

— Какие изменения в текущей деятельности ОАО «РЖД» повлечет за собой государственное дотирование пассажирских перевозок?

— В последние годы количество пассажиров, отправленных в плацкартных

и общих в вагонах, достигает 100 млн. человек, из них почти 20% дети. По нашим расчетам, для достижения безубыточности в регулируемом секторе пассажирских перевозок уровень повышения тарифа должен составить более 40%, что может серьезно отразиться на транспортной подвижности населения.

Низкий уровень рентабельности при жестком сдерживании роста расходов свидетельствует о неполучении доходной базы в достаточном объеме, что в свою очередь при постоянно растущих физических объемах перевозок (прогнозируемый рост в среднем составит примерно 2%) существенно ограничивает возможности развития ОАО «РЖД» как за счет собственных, так и за счет заемных средств.

При сохранении существующих тенденций, рост инвестиций в развитие «Российских железных дорог» за 2001–2009 годы составит лишь 2,2 раза — против 4,8 раза в экономике страны в целом.

Ситуация усугубляется тем, что перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет финансового результата ОАО «РЖД» отвлекает капиталовложения, которые могли бы быть направлены на развитие федеральной железнодорожной инфраструктуры (в том числе на строительство и реконструкцию вокзалов, станций) и на закупку нового пассажирского подвижного состава.

Напомню, что в прошлом году на государственном уровне было принято принципиальное решение о необходимости компенсации убытков от пассажирских перевозок за счет средств бюджетов. Это позволит компании начать процесс ликвидации перекрестного субсидирования, а также получить собственные инвестиционные источники для расширенного воспроизводства основных фондов.

Я считаю необходимым отметить, что основой субсидирования убытков от пассажирских перевозок является социальный заказ. Высвобожденные средства от перекрестного субсидирования помогут компании решить острые проблемы содержания и развития инфраструктуры.

Финансирование в необходимом объеме государственного заказа на пас-



сажирские перевозки позволит сформировать все предпосылки для ликвидации дефицита инвестиционных ресурсов без увеличения транспортной нагрузки на пассажиров и отечественные предприятия.

— **Сегодня уже существует какой-либо определенный механизм распределения бюджетных средств? На какие цели в первую очередь будут направляться бюджетные средства?**

— Конечно же, на развитие пассажирского комплекса: строительство и реконструкцию вокзалов, закупку нового пассажирского подвижного состава, улучшение сервиса для пассажиров и внедрение новых технологий и т.п.

— **Какие мероприятия в сфере реформирования пассажирского комплекса планируется реализовать в 2007 году?**

— Одной из основных задач, которую предстоит решить работникам пассажирского комплекса в этом году, является создание новой структуры в вертикали управления пассажирскими перевозками — Дирекции железнодорожных вокзалов. При этом необходимо будет сохранить наметившуюся в последние годы положительную тенденцию по обеспечению роста объемов пассажирских перевозок и повышению качества услуг, предоставляемых пассажирам.

Продолжится и работа по формированию единой структуры управления пригородным комплексом.

Выделение перевозок пассажиров в пригородном сообщении в самостоятельный вид деятельности осуществляется путем создания обособленных структурных подразделений в виде соответствующих дирекций как структурных подразделений железных дорог и пригородных пассажирских компаний (ППК) — дочерних акционерных обществ ОАО «РЖД» с участием субъектов Федерации.

Создание единой структуры управления пригородным пассажирским комплексом, объединение его производственно-хозяйственной структуры, предусмотренное Программой стратегического развития ОАО «РЖД» до 2010 года, позволит выработать единые технические, технологические, организационные, финансово-экономические меры, направленные на повышение эффективности пригородных перевозок и, в конечном итоге, качества обслуживания пассажиров.

— **А сколько пригородных пассажирских компаний сегодня уже создано?**

— В настоящее время совместно с субъектами Российской Федерации создано 10 пригородных пассажирских компаний. А всего о намерении создать такие компании заявил 41 регион.

— **Михаил Павлович, вы сказали, что одной из основных задач, которые предстоит решить работникам пассажирского комплекса в этом году, является создание Дирекции железнодорожных вокзалов. Расскажите, пожалуйста, об этом поподробнее.**

— Да, действительно, со второго квартала текущего года начнет свою самостоятельную хозяйственную деятельность Дирекция железнодорожных вокзалов. Это будет отдельная самостоятельная структура — филиал ОАО «РЖД». ДЖВ станет центром управления, который возьмет на себя ответственность за состояние и функционирование вокзального комплекса, обеспечит решение поставленных ОАО «РЖД» задач, связанных с повышением эффективности его использования и развитием.

В состав ДЖВ войдут 423 вокзала, которые работают с пассажирами дальнего и смешанного сообщения, плюс часть крупных вокзалов, у которых наряду с дальними большой объем пригородных перевозок.

На мой взгляд, создание ДЖВ повысит эффективность деятельности вокзального комплекса, качество обслуживания пассажиров, обеспечит финансовую прозрачность деятельности по перевозке пассажиров и вокзальной деятельности.

— **Каким вы видите дальнейшее развитие пассажирского комплекса ОАО «РЖД»? Какие изменения планируется реализовать в 2008–2010 годах? Как, на ваш взгляд, они повлияют на развитие пассажирского комплекса?**

— Развитие пассажирского комплекса дальнего следования Компании в дальнейшем будет осуществляться в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации, Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной 18 мая 2001 года.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 года №1094-р утвержден План мероприятий по реализации данной программы на 2006–2010 годы (третий этап реформ), в соответствии с которым в 2008–2009 годах предусматривается создание ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Должен сказать, что компания «Российские железные дороги» уже вышла со своими предложениями в Минтранс и Минэкономразвития создать пассажирскую компанию в статусе дочерней компании ОАО «РЖД» уже в 2008 году. Мы предложили Правительству Российской Федерации предусмотреть в бюджете на этот год необходимые средства на полную компенсацию убытков компании от пассажирских перевозок в дальнем следовании, а также инвестиционные средства на развитие пассажирского комплекса.

Данные меры станут основой создания Федеральной пассажирской компании как эффективной структуры, успешно конкурирующей на рынке пассажирских перевозок с авиационными и автомобильными перевозчиками и оказывающей услуги на самом современном уровне.

В условиях развития конкуренции, усложнения взаимодействия с внешней средой наибольшие усилия необходимо концентрировать на конечных результатах работы, то есть на качестве услуг, на их потребителях (пассажирах). На это направлены и основные стратегические ориентиры пассажирского комплекса.

В этом году начнется формирование новой структуры управления Федеральной пассажирской дирекции, направленной на усиление роли организации управления по видам деятельности, их разделение и структурное обособление.

В 2007 году нам предстоит обособить в железнодорожных агентствах продажу услуг по перевозке пассажиров в

дальнем следовании, а в Агентстве багажных и грузобагажных перевозок — деятельность по перевозке багажа и грузобагажа.

Кроме того, будет положено начало разделению деятельности пассажирских вагонных депо на ремонт и эксплуатацию. Для этого в вагонных депо будет обособлена деятельность по ремонту вагонов, а в вагонных участках — деятельность по техническому обслуживанию вагонов, обслуживанию пассажиров в поездах, подготовке поездов в рейс.

Эффективность управления бизнесами в этих специализированных подразделениях будет осуществлена за счет специализации и концентрации управления на узкопрофильных задачах, за счет использования механизмов экономической самостоятельности.

Я бы выделил несколько главнейших задач ОАО «РЖД» при осуществлении реформирования пассажирского комплекса:

- сохранение стабильности и преемственности в выполнении функций крупнейшего социального транспортного перевозчика России;
- кардинальное увеличение доходности и прибыльности основной перевозочной деятельности, предельная оптимизация расходов пассажирского комплекса;
- эффективное взаимодействие с государством, обеспечивающее получение бюджетных субсидий на покрытие убытков от пассажирских перевозок, государственных инвестиций в основную перевозочную деятельность;
- достижение качественно нового уровня обслуживания пассажиров на основе инновационных технологий и современной техники.

— **Михаил Павлович, в заключение расскажите, пожалуйста, о совершенствовании сервиса в поездах дальнего следования в настоящее время.**

— Мы ведем постоянную работу по внедрению новых видов и форм услуг в поездах для повышения комфорта пассажиров. Так, в настоящее время в вагонах многих поездов имеются детские купе, оборудованные компьютерными, настольными и другими играми, книжными стеллажами, видеоаппаратурой, куда родители могут привести своего ребенка во время долгого пути.

Уже не новость, что в составах поездов курсируют вагоны, оборудованные душевыми кабинами.

Для удобства пассажиров поезда оборудуются интернет-купе, снабженные

спутниковой связью. Теперь у пассажиров появилась возможность приобретать билеты в поездах.

В целях безопасного проезда пассажиров в новых вагонах установлены камеры слежения, которые позволяют проводнику контролировать состояние проходов салона вагона и тамбура. В каждом новом вагоне к услугам пассажиров предложено пользование печью СВЧ и холодильником для хранения продуктов питания.

В прошлом году организована и уже активно пользуется спросом услуга по оформлению проездных документов с оплатой банковскими картами через интегрированные платежные терминалы.

Сегодня пассажиры, сотовые телефоны которых имеют доступ к WAP-протоколу, подписавшись на услугу, имеют возможность круглосуточно, в режиме реального времени, получать актуальную информацию о расписании следования поездов, наличии мест, стоимости проезда, опозданиях поездов непосредственно из АСУ «Экспресс-3». Система обслуживает абонентов всех сетей сотовой связи и работает с телефонами с возможностью набора текста как кириллицей, так и латиницей.

Кроме того, продолжает работать система «электронный билет» на Октябрьской и Горьковской железных дорогах, которая в скором времени будет распространена по всей сети. Технология, разработанная компанией «Универсальная финансовая система» (УФС) при участии Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта и утвержденная ОАО «РЖД», позволяет пассажирам российских железных дорог приобретать билеты на поезда дальнего следования через Интернет.

В дальнейшем мы планируем предоставить пассажирам еще одну новую услугу — оформление проездных документов на поезда дальнего следования через вендинговые автоматы по продаже железнодорожных билетов. Пассажиры смогут самостоятельно в диалоге с АСУ «Экспресс» осуществить заказ и оплату билетов с использованием банковских карт международных платежных систем или наличными деньгами.

Ну и, конечно же, мы ежегодно совершенствуем график движения пассажирских поездов, в котором предусматриваем удобное время их отправления и прибытия, а также ускорение в пути следования.