

ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ

На третьем этапе реформирования значительные преобразования происходят в пассажирском комплексе. В период создания условий для безубыточной работы пассажирской компании, осуществляющей перевозки пассажиров в дальнем следовании, актуальными являются вопросы формирования и совершенствования тарифов на пассажирские перевозки.

В соответствии с Программой структурной реформы в России осуществляется реформирование железнодорожного транспорта. Основными задачами реформы являются: сделать железнодорожный транспорт более эффективным, доступным, безопасным, конкурентоспособным, удовлетворяющим потребности государства, привлекательным для инвесторов. Для решения поставленных задач реформирования железнодорожного транспорта было необходимо создание эффективной и прозрачной бизнес-модели железнодорожных перевозок.

На первом этапе реформирования рассматривались различные модели, каждая из которых требовала системной проработки и ответственного решения массы проблемных вопросов. Из рассмотренных моделей можно выделить три основные направления:

- отделить инфраструктуру от перевозок, в перевозочной деятельности развивать конкуренцию в масштабах всей сети (европейская модель);
- разделить всю сеть на несколько «параллельных» направлений перевозок и устроить конкуренцию вертикально интегрированных компаний (американская модель);
- из единого рынка перевозок выделить отдельные географические сегменты, которые будут работать по своим правилам, где будет действовать рыночное ценообразование на услуги по перевозкам, а на остальной части будет работать ОАО «РЖД».

В настоящее время для повышения эффективности деятельности ОАО «РЖД» формируется вертикально-интегрированная структура – транспортный холдинг, который должен представлять иерархически упорядоченную совокупность юридических лиц, одно из которых (головная компания) имеет возможность оказывать влияние на решения остальных участников посредством преобладающего участия в их уставном капитале.

Сегодня процесс реформирования находится на третьем заключительном этапе. Многие уже реализовано, но и нерешенных вопросов еще достаточно.

Основные мероприятия, предусмотренные программой реформирования, выполнены, но часть мероприятий требует принятия окончательных решений на государственном уровне. Не внесены необходимые изменения и дополнения в федеральные законы, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта, требуется совершенствование нормативно-правового регулирования в сфере железнодорожных пассажирских перевозок. Для завершения формирования ряда дочерних обществ необходимо уточнить перечень имущества ОАО «РЖД», ограниченного в обороте, и провести ряд других мероприятий.

В этой связи ход структурной реформы железнодорожного транспорта России рассмотрен Правительством РФ, в целом была дана положительная оценка реформе на железнодорожном транспорте и предложено продлить срок ее действия до 2015 г. Перед Компанией стоят такие ключевые задачи, как вывод пригородных перевозок на безубыточную основу и пересмотр программы высокоскоростного движения, также

необходимо дальнейшее совершенствование тарифного регулирования, чтобы обеспечить источники финансирования программы развития железнодорожного транспорта. Основные задачи реформы остаются неизменными.

Этапы реформирования перешли в практическую плоскость, изменения и преобразования проводятся по всем направлениям деятельности ОАО «РЖД». Принципиально новым этапом стало реформирование пассажирского комплекса, что является важным в развитии железнодорожных перевозок.

Особенностью пассажирских перевозок является то, что они имеют социально-экономическое значение в жизни общества и выполняют одну из важнейших гарантий государства — свободу передвижения.

Пассажирские перевозки в России исторически являются убыточными, в течение ряда лет доходы от них покрывают расходы на 70–80 %. «Притчей во языцех» в сфере железнодорожного транспорта всегда был вопрос перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. Все расходы пассажирского хозяйства покрывались за счет грузовых перевозок. Это приводило к росту грузовых тарифов и соответственно транспортной составляющей в цене российских товаров.

В соответствии с Программой структурной реформы железнодорожного транспорта пассажирский комплекс не является объектом перекрестного субсидирования, с 2007 г. пассажирские перевозки дотируются государством. Для целей расчета потерь в доходах организаций, осуществляющих перевозку пассажиров в дальнем следовании железнодорожным транспортом, Приказом ФСТ РФ устанавливаются корректирующие коэффициенты к действующим тарифам на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах.

В стратегической программе развития ОАО «РЖД» отмечено, что «организация пассажирских перевозок должна основываться на понимании того, что эти перевозки – не убыточная «повинность» железнодорожного транспорта, а потенциально эффективная сфера бизнеса».

Для осуществления стратегии на первом этапе реформирования была создана Федеральная пассажирская дирекция, на базе которой создана Федеральная пассажирская компания, обособленная в виде дочернего общества ОАО «РЖД».

ОАО «Федеральная пассажирская компания» (далее ОАО «ФПК») начало осуществлять свою деятельность с 1 апреля 2010 г. Можно сказать, что Компания является единственным перевозчиком, который осуществляет пассажирские перевозки в дальнем следовании. В настоящее время на рынке присутствуют ОАО «ФПК» и в небольших объемах другие перевозчики (ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс» и ООО «Тверской экспресс»), а также операторы железнодорожного подвижного состава (ЗАО «ТКС», собственники вагонов, предназначенных для перевозок грузобагажа и т.д.).

На этом процесс реформирования пассажирского комплекса не завершился, дальнейшие этапы его реформирования должны быть определены бизнес-планом ОАО «ФПК».

Сегодня одной из важнейших задач, поставленных перед железнодорожным транспортом, и в частности перед ОАО «ФПК», является повышение эффективности пассажирских перевозок и выведение пассажирского комплекса на безубыточный уровень.

Приказом ФСТ России Компания включена в Реестр субъектов естественных монополий и в отношении ее введено государственное регулирование. Таким образом, ОАО «ФПК» имеет право на компенсацию выпадающих доходов от регулируемых государством тарифов за счет средств Федерального бюджета Российской Федерации.

ФСТ устанавливает экономический обоснованный уровень тарифов по регулируемому сегменту перевозок (перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах) и устанавливает плановую рентабельность, с учетом этого рассчитывается объем субсидий. Но не решен ряд вопросов, связанных с тем, что бюджет в течении года не корректируется и при превышении плановых объемов перевозок в регулируемом сегменте объем субсидий не увеличивается. При этом перевозчик обязан обеспечить спрос на перевозку пассажиров во всех типах вагонов, в том числе и в регулируемом секторе. С созданием ФПК осуществлен переход от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, но не определена система взаимоотношений между государством и перевозчиком.

Решением проблемы финансирования убыточных перевозок пассажиров в регулируемом секторе при условии обеспечения спроса на перевозку пассажиров должно стать принятие закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации», который определит порядок формирования и исполнения государственного заказа на перевозки пассажиров, будет способствовать устойчивому развитию пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении.

Согласно основным положениям данного законопроекта обеспечение обслуживания населения железнодорожным транспортом будет осуществляться формированием и исполнением государственного заказа. Пассажирские перевозки будут выполняться на основе договоров между исполнительными органами власти разных уровней и перевозчиками. Для этого государству необходимо определить потребность населения в направлениях и периодичности перевозок, а также установить тарифы на пассажирские перевозки и рассчитать размер финансовых обязательств государства по компенсации расходов перевозчика на основе измеримых по объемам и качеству оказываемых услуг.

При переходе на конкурсный отбор перевозчиков реализация закона позволит создать стимулы для снижения издержек при организации транспортного обслуживания, усовершенствования маркетинговой политики, обеспечить условия для среднесрочного планирования перевозчиками своей деятельности и реализации политики управления затратами.

В то же время для обеспечения безубыточной работы пассажирского комплекса тарифы на перевозку пассажиров должны покрывать все расходы перевозчика. При этом непосредственно перевозчик может самостоятельно оптимизировать только часть всех расходов.

Особенностью пассажирских перевозок является то что, что установленные тарифы должны покрывать расходы всех структур, связанных с обеспечением перевозочного процесса, при этом доля расходов перевозчика составляет только 30–40 % от всех сопутствующих расходов, и 60–70 % составляет оплата услуг инфраструктуры и локомотивного хозяйства.

С целью обеспечения прозрачности финансовых результатов различных видов деятельности железнодорожного транспорта и создания условий для развития конкурентной сферы в области пассажирских перевозок в доходной структуре тарифа предусмотрено выделение четырех составляющих: вагонной, инфраструктурной, локомотивной, вокзальной.

Вагонная составляющая является ориентиром экономической целесообразности использования собственного вагона. Размер вагонной составляющей определяется

исходя из расходов по капитальному и заводскому видам ремонта, экипировке, амортизации пассажирских вагонов и обслуживанию вагонов в пути следования.

Инфраструктурная составляющая связана с возмещением расходов на обслуживание и содержание инфраструктуры, обеспечивающей продвижение поезда. Тариф за использование инфраструктуры и локомотивной тяги для перевозчиков при продвижении пассажирских поездов в дальнем следовании единый в расчете на один вагон для всех классов обслуживания пассажиров и отличаться по видам тяги. Вокзальная составляющая установлена с учетом расходов по содержанию вокзалов, железнодорожных агентств, АСУ «Экспресс» и т.д.

Расчет стоимости проезда производится отдельно для каждой категории поезда, классу обслуживания и тарифному поясу.

Новая система формирования тарифов для поездов дальнего следования применяется с 1 октября 2010 г. Приказом ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 утверждено новое Тарифное Руководство, согласно которому определены тарифы в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования и ставки за пользование инфраструктурой, в том числе вокзальная составляющая. Оплата за эксплуатацию локомотивов осуществляется согласно установленных ставок: бригадо-час и локомотиво-час.

Необходимо отметить, что разделение тарифа на перечисленные составляющие стало значительным этапом реформирования пассажирского комплекса. Предыдущая система тарифов действовала с 1993 г. и предусматривала разделение тарифа на две составляющие: плацкарта и билетная составляющая. Доходы по плацкарте относились дороге формирования состава для компенсации расходов, связанных с подготовкой составов в рейс, а доходные поступления по билетной составляющей распределялись между дорогами для покрытия расходов по передвижению поездов (затраты на содержание инфраструктуры, локомотивов и вокзалов). В соответствии с действующими правилами, распределение доходных поступлений по билетной составляющей осуществлялось пропорционально выполненным пассажиро-километрам по дорогам, входящим в маршрут поезда.

Ранее действующая система не позволяла перевозчикам оценить затраты на оплату услуг инфраструктуры, вокзалов, тягового подвижного состава.

Однако и новая структура тарифа в современных условиях хозяйствования представляется недостаточно детальной.

На сегодняшний день не решен вопрос о передаче парка маневровых тепловозов. Для оценки экономической эффективности использования парка маневровых тепловозов необходимо разделение инфраструктурной составляющей на начально-конечные операции (маневровая работа по подаче и уборке вагонов, формирование пассажирских составов) и движущие операции.

Помимо четкого разделения тарифа необходимо сезонное и географическое регулирование. Пассажирская компания вынуждена содержать большой вагонный парк в резерве для обеспечения летних перевозок, которые длятся только три месяца в году. Регулируемые государством тарифы на пассажирские перевозки никак не учитывают сезонную неравномерность назначения поездов. С 2003 г. тарифы корректируются посредством сезонных коэффициентов, согласно графику гибкого регулирования тарифов, который предусматривает скидки или надбавки к стоимости проезда в размере 20–25 % в зависимости от времени года. Однако это достаточно узкий диапазон изменения тарифов для эффективной маркетинговой политики. Например, в авиакомпаниях цены на авиабилеты могут изменяться в разы в зависимости от сезона и популярности конкретного рейса.

Различные маркетинговые программы стали применяться в пассажирских железнодорожных перевозках в 2007 г., только в вагонах СВ и купейных вагонах. Для расширения и эффективной реализации маркетинговых акций необходимо задействовать полный спектр маркетинговых инструментов, проводить гибкую ценовую политику, что несовместимо с отсутствием дифференцированного подхода к регулированию естественно-монопольных и конкурентных видов деятельности.

Плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования наиболее востребованы со стороны населения и занимают наибольшую долю в объеме перевозок пассажиров в дальнем следовании. И именно этот вид перевозок является наиболее убыточным в пассажирских перевозках. Государство устанавливает тарифы в регулируемом секторе (плацкартные и общие вагоны) и определяет размер дотаций до уровня безубыточности, но даже при формировании государственного заказа перевозка пассажиров в регулируемом секторе будет иметь «нулевую» рентабельность. При этом необходимо развивать и обновлять парк вагонов и другие основные фонды. Состояние материально-технической базы является большой проблемой пассажирского комплекса.

Действующие пассажирские тарифы не учитывают инвестиционной составляющей, в то время как в грузовых тарифах инвестиционная составляющая составляет 4%. Для получения средств на инвестирование можно увеличивать тарифы в дерегулируемом секторе (купейные и СВ вагоны), но в условиях высокой конкуренции с другими видами транспорта рост тарифов приведет к снижению объемов перевозок и соответственно к снижению доходов перевозчика.

Кроме того, в результате несопоставимой в течении ряда лет индексации тарифов в регулируемом и дерегулируемом секторах уже образовался значительный разрыв в стоимости проезда между купейными и плацкартными вагонами, что, в конечном счете, вызвало искусственное повышения спроса на проезд в плацкартных вагонах.

Совершенствование тарифной политики в сфере пассажирских перевозок дальнего следования является одним из основных направлений для повышения эффективности работы пассажирского комплекса.

Разделение тарифа на составляющие должно способствовать развитию конкуренции на железнодорожном транспорте, привлечению инвестиций в сферу пассажирских перевозок.

Дифференцирование тарифа в зависимости от предоставляемых услуг позволит улучшить качество транспортного обслуживания населения, а также обеспечить выбор этих услуг в зависимости от потребностей и возможностей пассажира.

Необходимо разработать новый подход к построению тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании и системе гибкого регулирования, который позволит оперативно реагировать на изменение спроса на пассажирские перевозки и увеличить доходную базу железнодорожного транспорта.

Библиографический список

1. Акулов М.П. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозок пассажиров в дальнем следовании // Железнодорожный транспорт, 2010. № 1.
2. Кожеевников Р.А., Паристый И.С. Реформа ориентирует на доход // Мир транспорта, 2009. № 2.
3. Крейнин А.В. О совершенствовании системы железнодорожных тарифов и их регулировании в России // Бюллетень транспортной информации. 2010. № 5.
4. Макарова Е.А. Система управления пассажирскими железнодорожными перевозками в условиях рынка. М.: Карпов Е.В., 2006.