

Российские пассажирские поезда как минимум в течение года не будут ходить в Азербайджан, Казахстан, Таджикистан и на Украину. Федеральная пассажирская компания (ФПК) – дочернее предприятие ОАО РЖД – заявила о полной отмене с 14 декабря перевозок по этим направлениям. В железнодорожной монополии отмечают, что данное решение принято в связи с убытками из-за снижения пассажиропотока. По мнению экспертов, ФПК таким образом хочет снизить свои убытки от международных перевозок, которые из-за девальвации рубля могут увеличиться в этом году в десять раз.

Российские поезда на Украину, начиная с лета нынешнего года, идут полупустыми. Объем перевозок по этому направлению с начала года сократился почти на 60 процентов, прежде всего, из-за продолжающейся в этой стране кровопролитной гражданской войны. Российская сторона предпринимала попытки пересмотреть взаимный график движения поездов, но переговоры с Киевом не увенчались успехом. Но добраться по железной дороге на Украину все-таки можно. В сообщении с Молдавией в расписании остался поезд Федеральной пассажирской компании. Он идет в Кишинев через Киев. Еще есть поезда Крымской железной дороги, которые идут в Россию по территории Украины. Также остаются поезда украинского формирования, идущие в Россию: пока их расписание не пересматривали. В онлайн-системе продаж и бронирования билетов украинской железнодорожной компании «Укрзалізниця» пока еще значатся продажи билетов на даты после 14 декабря, в частности, на поезда Москва – Киев, Москва – Хмельницкий, Москва – Одесса и Москва – Львов, как минимум до пятого января.

Как говорят в РЖД, продолжают ходить и другие поезда формирования стран СНГ. На них можно добраться в любую страну ближнего зарубежья. В Баку раз в неделю по четвергам будет ходить поезд азербайджанского формирования. Казахстанские составы также продолжают следовать в обоих направлениях. Если говорить про Прибалтику, то в Литву можно добраться на поезде, который идет в Калининград транзитом через эту республику. В сообщении с Латвией тоже нет прямых российских поездов.

Раньше график движения пассажирских поездов вводился летом, теперь это будет происходить в декабре, поэтому поезда отменяются минимум на год, отметили в ОАО РЖД. При этом железнодорожное сообщение с другими странами СНГ: Белоруссией, Узбекистаном, Молдавией, а также с Абхазией сохранится, говорят в госкомпани. Поезда продолжают курсировать по маршрутам Москва – Кишинев, Москва – Брест, Томск – Лениногорск, Челябинск – Ташкент и Оренбург – Ташкент. Сейчас, например, в Белоруссию отправляется десять поездов формирования ФПК, в три другие страны - по одному.

Несмотря на явные экономические предпосылки решения российского перевозчика об отмене целого ряда поездов, оно стало полной неожиданностью не только для пассажиров, но и для компаний, занимающихся продажей железнодорожных билетов. В одной из камчатских фирм только после звонка корреспондента «Вестей» обнаружили, что из автоматизированной электронной системы продажи и бронирования исчезли билеты на отмененные поезда, начиная с 15 декабря. А приобрести билеты на поезда иностранных железнодорожных компаний пока можно только в их московских представительствах. Тем не менее, билеты, купленные заранее, не пропадут. Их можно вернуть за полную стоимость без каких-либо штрафных санкций.

Вообще, в сегодняшней ситуации кассиры рекомендуют не спешить с приобретением билетов на международные поезда. Во-первых, список направлений, перевозки по которым прекращены, может оказаться далеко не окончательным. Во-вторых, еще никто не знает, как отреагируют на произошедшее железнодорожные компании тех стран, куда российские составы больше ходить не будут. Ведь отмена наших поездов в одностороннем порядке неминуемо приведет к росту расходов другой стороны. Не исключено, что страны СНГ в ответ также прекратят железнодорожное сообщение с Россией. В последние два года только каждый десятый пассажир ездил по железной дороге в страны СНГ и Балтии на поездах, сформированных не в России. Это значит, что, отказавшись от убыточных маршрутов, ФПК фактически возложит собственные убытки на своих зарубежных коллег.

До нынешнего сокращения ФПК осуществляла перевозку пассажиров в 19 стран Европы и Азии по 32 маршрутам. Доходы от международных перевозок в прошлом году составили 29 миллиардов рублей. Это почти 15 процентов от всей выручки ФПК, но международные перевозки все же оставались убыточными, несмотря на то, что по всем международным направлениям в прошлом году компания перевезла 108 миллионов пассажиров. Официально представители ОАО РЖД не связывают неожиданную отмену рейсов с обесцениванием российской валюты, но в комментариях экспертов падение курса рубля называют едва ли не единственной причиной сокращения международных перевозок.

Дело в том, что стоимость проезда в международном пассажирском сообщении по существующим интернациональным правилам рассчитывается в швейцарских франках, а затем пересчитывается для продажи билетов за рубли. Курс швейцарского франка вырос в этом году почти на 20 процентов и достигает уже 41 рубля за франк. Если в 2013 году убытки ФПК от международных перевозок составили 200 миллионов рублей, то по итогам 2014 года они, как ожидается, достигнут уже двух миллиардов рублей. Этого российский перевозчик позволить себе не может.

Не исключено, что железнодорожное расписание может быть пересмотрено и по ряду других направлений. Отмена поездов уже в ближайшее время может коснуться Белоруссии и Абхазии, а также Болгарии и Венгрии. Зимой спрос на эти маршруты невелик и в кассах остаются непроданными больше половины билетов.

Еще больше увеличиваются убытки железнодорожников от рейсов в ближнее зарубежье и почти полное отсутствие пассажиров в купейных и спальнях вагонов. Цену билетов на комфортабельные места устанавливает само ОАО РЖД, в то время как тарифы на перевозки в плацкартных и общих вагонах находятся в ведении Федеральной службы РФ по тарифам. Между тем, большинство пассажиров, которые едут из Азербайджана, Казахстана, Таджикистана и с Украины в Россию – это гастарбайтеры, склонные экономить на транспортных расходах.

Руководители ФПК уже не раз просили российское правительство пересмотреть плату за проезд в общих вагонах или повысить субсидии, выделяемые ОАО РЖД, за перевозку пассажиров в плацкарте. Впрочем, пока заметного повышения тарифов на места в общих вагонах не ожидается. На 2015 год запланировано повышение цен на билеты в плацкартные и общие вагоны не более чем на 10 процентов.

В результате отмены целого ряда международных поездов дальнего следования, следует ожидать увеличения пассажиропотока в первую очередь не на авиарейсах, а

автобусных маршрутах в «пострадавшие» государства. Именно автомобильный транспорт теперь, очевидно, займет нишу дешевых перевозок, которая ранее принадлежала плацкартным и общим вагонам поездов. В результате и без того длинные очереди на пунктах пропуска через границу станут еще больше. Напряженность пассажиропотока на автомобильных пропускных пунктах еще более возрастет. И неизвестно еще, справятся ли с повышенной нагрузкой автовокзалы в приграничных городах России и стран СНГ.

О том, насколько серьезны убытки российского железнодорожного монополиста, свидетельствует не только сокращение международных перевозок, но и резкое снижение расходов ОАО РЖД на собственные инвестиционные программы. Они секвестированы на следующий год вдвое и не превысят 400 миллионов рублей.

Амбициозные проекты, в числе которых модернизация Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, компания планирует завершать за счет бюджетных средств. Менее месяца назад генеральный директор ОАО РЖД обратился в правительство РФ с просьбой выделить дополнительно полтора миллиарда рублей на завершение запланированных работ. Однако в кабинете министров заявили, что готовы выделить не более 550 миллионов.

В своем письме премьер-министру Дмитрию Медведеву глава ОАО РЖД Владимир Якунин прямо утверждает, что без дополнительной помощи со стороны государства железнодорожники в будущем году будут вынуждены продолжить сокращение количества отправляемых поездов, закрыть ряд предприятий и уволить каждого третьего работника. В документе также говорится, что для обеспечения финансовой устойчивости «Российских железных дорог» в 2015 году необходимо проиндексировать тарифы на перевозки в будущем году не на 10, как планировалось, а на 15 процентов. Речь, понятно, идет о подорожании билетов в плацкартные и общие вагоны. Места в купе и СВ автоматически подскочат в цене еще больше и станут дороже примерно в полтора раза. Если сегодня билет в купе поезда, например, Москва – Воронеж стоит около четырех тысяч рублей, то в следующем году, учитывая аппетиты железнодорожников, они будут обходиться уже в шесть тысяч. А стоимость поездки из столицы в Санкт-Петербург на скоростном поезде «Сапсан», не исключено, и вовсе сравняется с ценой авиабилета. За такие деньги на поездах, очевидно, будут ездить лишь те, кто патологически страдает аэрофобией.

На данный момент предусмотрено выделение субсидий из госбюджета на пассажирские перевозки в будущем году почти на 13 миллиардов рублей. Якунин утверждает в письме, что при таком уровне поддержки можно будет обеспечить только половину рейсов от уровня 2014 года, и опять же придется сокращать количество сотрудников. Избежать этого, по мнению главы ОАО РЖД, можно, увеличив субсидии на будущий год до 25 миллиардов рублей. Подобные требования главного российского железнодорожника очень напоминают шантаж. Ведь пассажирские перевозки по железной дороге обречены быть убыточными, с этим ничего не сделаешь. Компенсировать потери можно за счет грузов, но в условиях кризиса этот рынок тоже просел. В этой ситуации – и это повелось еще со времен Министерства путей сообщения – железнодорожники используют подобные письма и аргументы для давления на чиновников. Они обещают рост социального напряжения в результате массовых сокращений и отмены поездов.

Компания «Российские железные дороги» была образована в 2003 году. Владимир Якунин возглавил ее через два года. Изначально предполагалось, что к 2010 году отрасль должна была быть реформирована. В частности, правительство планировало выделить из РЖД грузовых и пассажирских перевозчиков и передать их в частные руки. В распоряжении госкомпании должны были остаться пути и соответствующая инфраструктура без подвижных составов.

Однако к 2014 году в сфере пассажирских перевозок почти ничего не изменилось. Рейсы дальнего следования по-прежнему выполняет Федеральная пассажирская компания. Пригородные перевозки на электричках до сих пор не вышли на рентабельный уровень и нуждаются в субсидиях. Реформа состоялась только в сфере грузовых перевозок. С 2012 года Первая грузовая компания полностью принадлежит структурам олигарха Владимира Лисина. Согласно отчету, в этот период на долю частной компании приходилась пятая часть рынка грузоперевозок.

Похоже, Камчатке повезло. Железной дороги здесь нет, а значит, нам не приходится ломать голову над тем, какой вид транспорта выбрать для поездки в отпуск или в командировку на материк. Летайте самолетами «Аэрофлота»!

Дмитрий ЧЕРНОВ.