

УДК 656.1/.5.072

М.И. Павлова

M.I. Pavlova

Пермский национальный исследовательский
политехнический университет

Perm National Research Polytechnic University

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО
ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА**

**CURRENT STATE, PROBLEMS
AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT
OF SUBURBAN PASSENGER COMPLEX**

Представлены основные проблемы развития пригородного пассажирского комплекса (ППК), проанализированы выручка и прибыль от продаж. Рассмотрена структура финансирования, отражены основные положения законодательной базы в области регулирования пригородных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: пригородная пассажирская компания, выручка, прибыль от продаж, структура финансирования, субсидии.

The article presents the basic problems of development of suburban passenger companies, analyzed the revenue and profit from sales. The structure of financing, it reflects the basic provisions of the legal framework on the regulation of suburban passenger transportation.

Keywords: suburban passenger company, revenue, profits, funding structure, subsidies.

Пригородные железнодорожные перевозки играют существенную роль в экономике страны. Они обеспечивают свободное перемещение граждан, способствуют развитию рынка труда, повышению эффективности регионов, застройке отдаленных районов. Ежегодно электричками перевозится более 900 млн пассажиров. Среди характерных особенностей пригородных перевозок можно выделить их массовость, безопасность, четкость во времени прибытия и отправления.

Пригородные перевозки – услуга, направленная на менее обеспеченные социальные слои населения. В действительности это очень дорогая услуга, и полная сумма проезда для пассажиров является неприемлемой. Однако пассажир имеет возможность купить билет фактически за половину стоимости. В результате пользование электричками становится общедоступным [1, с. 36].

В этом случае ППК недополучают определенную сумму выручки. Согласно законодательству РФ субъекты должны компенсировать разницу между ценой

билета пассажира и стоимостью затрат ППК. Но большинство отказываются это делать. В связи с этим на первый план выходит проблема недофинансирования и несовершенства механизма взаимодействия между ППК и субъектами РФ. В результате неисполнения обязательств субъектами накопленная задолженность регионов перед ППК составляет 38 млрд руб. По итогам 2014 года, из 72 субъектов только 18 полностью выполняют свои обязательства. У остальных регионов в той или иной степени явно отсутствует понимание социальной важности пригородного пассажирского сообщения [2, с. 9].

Проанализировав финансовую отчетность ППК, в частности отчет о финансовых результатах, мы можем наблюдать высокую убыточность их деятельности (табл. 1).

Таблица 1

Анализ выручки, прибыли от продаж в период
с 2012 по 2014 год, тыс. руб.

Компания	Выручка			Прибыль от продаж		
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Пермская ППК	407 713	488 553	521 328	-261 614	-339 865	-342 562
Самарская ППК	332 378	366 034	371 628	-215 961	-239 931	-239 237
Алтай-пригород	354 670	379 744	414 989	-200 801	-243 294	-261 177
Омск-пригород	284 562	295 725	268 546	-147 143	-152 388	-166 002
Байкальская ППК	595 007	607 510	595 707	-838 059	-914 054	-812 627
Башкортостанская ППК	444 284	384 356	386 150	-889 189	-939 021	-883 204
Волго-Вятская ППК	1 613 048	1 651 422	1 801 800	-251 938	-409 003	-245 128
Краспригород	279 271	293 748	277 443	-495 188	-360 199	-383 105
Свердловская ППК	2 097 155	2 008 603	1 920 720	-1 963 131	-2 017 361	-2 045 965
Северная ППК	143 325	765 810	817 653	-378 695	-1 660 657	-1 612 163
Содружество	701 670	670 482	654 957	-582 872	-666 638	-575 341
Черноземье	474 060	789 034	686 868	-1 433 064	-1 599 617	-1 200 312
Экспресс-пригород	1 097 376	1 291 000	1 322 810	-72 774	-16 228	-45 665
Волгоград	179 143	238 107	265 754	-201 183	-188 466	-215 356
Калининградская ППК	113 137	116 762	96 358	-279 258	-295 767	-234 508
Кубань-экспресс	594 723	505 900	471 590	-137 626	-282 633	-238 127
Экспресс Приморья	614 373	584 110	535 150	-882 257	-818 422	-670 802
Сахалин	493 065	807 895	879 022	-208 829	269 066	156 087
Кузбасс-пригород	692 102	728 930	593 714	-92 057	-84 668	-129 416
Саратовская ППК	196 423	195 514	222 734	-252 001	-258 290	-206 056
Северо-Кавказская ППК	1 081 340	1 020 176	1 060 955	-644 192	-825 468	-428 571

Анализируя выручку пригородных компаний, можно заметить тенденцию незначительного увеличения объема продаж, а в некоторых регионах – даже снижение в период с 2012 по 2014 год. Причинами могут быть более разветвленная сеть автобусных маршрутов, приобретение собственного транспорта и т.п.

Прибыль от продаж во всех регионах отрицательна, что свидетельствует об убыточности пригородного железнодорожного сообщения, за исключением ОАО «Сахалин» (с 2013 года компания вышла на безубыточный объем продаж). Нельзя также сказать о положительной тенденции касемо операционной прибыли: убыток у большинства ППК (2012–2014 годы) увеличился.

Одной из ключевых проблем также является невозможность ППК управлять затратами, так как большинство из них приходится на выплаты по договорам с ОАО «РЖД». В целом расходы ППК складываются из трех составляющих. Первая – расходы на инфраструктуру; они выплачиваются ОАО «РЖД» и составляют примерно 35 % расходов ППК. Вторая – аренда и эксплуатация подвижного состава (50 % расходов) [3, с. 385]. ППК не могут рассчитаться с ОАО «РЖД» за аренду подвижного состава. На сегодняшний день задолженность составляет порядка 37 млрд руб. (за период с 2011 по 2014 год). Таким образом, затраты, выплачиваемые ОАО «РЖД», составляют 85 %. К сожалению, они практически не регулируются. Третья составляющая – собственные расходы ППК. В таких условиях компании должны постоянно проводить анализ затрат, искать пути их снижения и оптимизации.

Проблема финансирования ППК обостряется с каждым годом. По-прежнему одним из основных источников финансирования компаний являются субсидии субъектов. Большинство ППК в среднем финансируются в пропорции 60 % – собственные средства, 40 % – субсидии [2, с. 11]. Самостоятельное финансирование характерно для ОАО «Экспресс-пригород», ОАО «Кузбасс-пригород». ОАО «Краспригород», ОАО «Башкортостанская ППК» выживают в большей степени за счет субсидий.

Таблица 2

Анализ структуры финансирования ППК за 2012–2014 годы

Компания	Субсидии бюджета, тыс. руб.			Структура финансирования (выручка/субсидии), %		
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Пермская ППК	296 572	348 332	354 061	58/42	58/42	60/40
Самарская ППК	192 071	242 960	265 772	63/37	60/40	58/42
Алтай-пригород	206 441	248 973	265 182	63/37	60/40	61/39
Омск-пригород	158 419	161 368	170 791	64/36	65/35	61/39
Байкальская ППК	842 411	536 546	579 501	41/59	53/47	51/49
Башкортостанская ППК	533 907	566 515	650 574	45/55	40/60	37/63
Волго-Вятская ППК	274 076	194 423	394 805	85/15	59/11	82/18
Краспригород	511 580	386 356	396 573	35/65	43/57	41/59
Свердловская ППК	1 699 392	1 644 238	1 669 657	55/45	55/45	53/47
Северная ППК	59 909	427 041	845 583	71/29	64/36	49/51
Содружество	509 226	586 765	573 197	58/42	53/47	53/47
Черноземье	242 326	244 931	479 048	76/24	76/24	59/41
Экспресс-пригород	98 648	40 014	10 118	92/8	97/3	99/1

Окончание табл. 2

Компания	Субсидии бюджета, тыс. руб.			Структура финансирования (выручка/субсидии), %		
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Волгоград	223 031	196 418	228 375	45/55	55/45	54/46
Калининградская ППК	52 167	51 012	138 354	68/32	70/30	41/59
Кубань-экспресс	230 377	243 174	286 122	72/28	68/32	62/38
Экспресс Приморья	184 956	326 437	435 273	77/23	64/36	55/45
Сахалин	156 388	290 794	232 017	76/24	74/26	79/21
Кузбасс-пригород	10 975	10 814	10 636	98/2	99/1	98/2
Саратовская ППК	115 889	86 305	66 839	63/37	69/31	77/23
Северо-Кавказская ППК	213 868	166 740	256 107	83/17	86/14	81/19

Для решения существующих проблем была утверждена Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (Распоряжение Правительства РФ от 19 мая 2014 года № 857-р). Основная цель документа заключается в повышении экономической эффективности отрасли, оптимизации потребности в государственной финансовой поддержке и привлечении в отрасль долгосрочных инвестиций. Для реализации данной цели необходимо решить следующие задачи:

- повышение полномочий и ответственности регионов и перевозчиков при осуществлении пригородных перевозок;
- создание условий для привлечения инвестиций;
- повышение срока договора (долгосрочный, на 15 лет);
- участие федерального правительства на долгосрочной основе в размере 25 млрд руб. ежегодно.

Еще одним документом, регулирующим деятельность ППК, является Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года [4]. В ней описаны приоритетные задачи развития пригородного пассажирского сообщения:

- повышение эффективности ППК;
- удовлетворение спроса на наиболее загруженных маршрутах и растущих рынках;
- рост привлекательности пригородных перевозок для потребителей за счет обновления подвижного состава, оптимизации расписания движения, роста маршрутной скорости, совершенствования систем продажи билетов;
- обеспечение полного покрытия выпадающих доходов по государственному заказу;
- реализация коммерческого потенциала вокзалов и станций.

Стратегией предусмотрена безубыточность пригородного комплекса во всех сценариях развития за счет внутренних оптимизационных мер и выделения средств государственной поддержки в необходимых объемах.

Недостаточность внимания со стороны государства к проблемам пригородного пассажирского комплекса оказало негативное влияние не только на состояние пригородных компаний, но и на транспортное сообщение внутри регионов. Для решения проблемы убыточности можно воспользоваться следующими рекомендациями:

1) перевод подвижного состава с баланса ОАО «РЖД» на баланс пригородных компаний;

2) разработка оптимизационных планов перевозок с учетом пассажиропотока, маршрутов и сезонности;

3) реформирование системы тарифов (установка порогового значения на 1 пассажиро-километр);

4) увеличение конкурентоспособности ППК среди других видов транспорта.

Таким образом, принятие вышеуказанной концепции должно дать положительный результат, а долгосрочный характер финансирования поможет обеспечить развитие рынка перевозок.

Список литературы

1. Постников В.П. Оптимальные модели формирования тарифа на городском пассажирском транспорте // Экономический анализ: теория и практика. – 2014. – № 11. – С. 36–40.

2. Савчук В., Рузавин Л. Проблемы финансирования пригородных пассажирских перевозок в России // Транспорт РФ. – 2014. – № 4 (53). – С. 8–10.

3. Судакова А.Д. Стратегия развития пригородного пассажирского комплекса // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 5. – С. 384–386.

4. Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 19 мая 2014 года № 857-р. – URL: <http://government.ru/docs/12575/> (дата обращения: 20.09.2015).

Получено 15.03.2016

Павлова Марина Игоревна – студентка, гуманитарный факультет, Пермский национальный исследовательский политехнический университет, e-mail: marinapavlova24@rambler.ru.

Научный руководитель – **Постников Владимир Павлович**, старший преподаватель кафедры «Экономика и управление промышленным производством», гуманитарный факультет, Пермский национальный исследовательский политехнический университет.