

УДК 656.132

**М.И. Павлова**

**M.I. Pavlova**

Пермский национальный исследовательский политехнический университет  
Perm National Research Polytechnic University

## **АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИЙ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

### **ANALYSIS OF COMPANIES COMMUTER RAIL**

Проанализирована бухгалтерская отчетность компаний пригородного железнодорожного транспорта. Рассмотрена структура финансирования и активов компаний, рассчитаны показатели рентабельности и финансового состояния. По результатам анализа приведены рекомендации по улучшению финансовых результатов деятельности компаний.

**Ключевые слова:** пригородная пассажирская компания, бухгалтерская отчетность, выручка, прибыль, субсидии, структура финансирования, основные средства.

In this paper we analyzed the financial statements of companies commuter rail. The structure of financing and companies' assets, calculated profitability and financial condition. According to the analysis contains recommendations to improve the financial performance of companies.

**Keywords:** suburban passenger company, the financial statements, revenue, profits, subsidies, funding structure, fixed assets.

Транспорт – одна из важнейших составляющих инфраструктуры современной экономики. Развитие транспорта является важным показателем развития региона и повышения его конкурентоспособности. Пригородные пассажирские перевозки занимают особое место в работе железнодорожного транспорта России и имеют большое социально-экономическое значение (ежегодно в пригородном сообщении перевозится около 1,2 млрд чел.), удовлетворяя потребность граждан в перемещениях. По пассажирообороту доля железных дорог в пригородных перевозках всеми видами транспорта превышает 50 % в целом по стране, а в отдельных регионах составляет более 80 %.

В связи с тем, что пригородные перевозки востребованны менее обеспеченными слоями населения, субъекты РФ определяют стоимость проезда в электропоездах на уровне гораздо ниже фактической себестоимости, что неизбежно ведет к убыточности пригородных пассажирских перевозок.

ОАО «Российские железные дороги» утверждена программа развития пригородного пассажирского комплекса (ППК) до 2015 г. [1]. Программа направлена на обеспечение большей привлекательности и конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок в пригородном сообщении, что должно привести к увеличению доходности этого направления. В ходе реализации мероприятий программы планируется снизить убыточность пассажирских перевозок, перераспределить часть финансово-экономической ответственности на субъекты РФ. Субъект, в свою очередь, обеспечивает потребность населения в качественном транспортном обслуживании, а также осуществляет контроль за целевым использованием бюджетных средств. Несомненно, проблему убыточности данного вида транспорта необходимо решать, начав с анализа деятельности ППК.

Цель нашего исследования заключается в анализе результатов деятельности компаний пригородного железнодорожного транспорта. Объект исследования – бухгалтерская отчетность ППК за 2012–2013 гг.

Проанализируем отчеты о финансовых результатах пригородных компаний и рассчитаем показатель рентабельности продаж (табл. 1) [2–7].

Таблица 1

Показатели выручки, прибыли от продаж и рентабельности ППК за 2012–2013 гг.

Компании	Выручка, тыс. руб.		Прибыль от продаж, тыс. руб.		Рентабельность продаж, %	
	2012 г.	2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.	2013 г.
Пермская ППК	401 713	488 553	–261 614	–339 865	–65,1	–69,6
Омск-пригород	284 562	295 725	–147 143	–152 388	–51,7	–51,5
Московско-Тверская ППК	2 786 327	3 151 487	345 218	453 413	12,4	14,4
Алтай-пригород	254 670	379 744	–243 294	–200 801	–95,5	–52,9
Башкортостанская ППК	444 284	384 356	–889 189	–939 021	–200,1	–244,3
Самарская ППК	332 378	366 034	–215 961	–239 931	–64,9	–65,5

Анализ выручки показывает положительную тенденцию роста доходов компаний, за исключением Башкортостанской ППК, где отмечается снижение объема продаж. Но прибыль от продаж в большинстве регионов отрицательна, что связано с превышением себестоимости ППК над выручкой. Среди рассматриваемых компаний единственной прибыльной является Московско-Тверская ППК, где наблюдается большой пассажирооборот. Также отрицательно оценивается рост убытков от продаж пригородных компаний. У большинства рассматриваемых компаний рентабельность продаж составляет 50–60 %, что свидетельствует об очень высокой убыточности региональных ППК. Положительная рентабельности продаж наблюдается только в Московском регионе.

Одним из основных источников дохода пригородных компаний являются субсидии из региональных бюджетов (табл. 2). Большинство рассматриваемых пригородных компаний финансируется в следующей пропорции: 60 % собственные доходы компаний и 40 % субсидии регионального бюджета.

Таблица 2

Анализ структуры финансирования ППК и основных средств  
за 2012–2013 гг.

Компании	Субсидии бюджета, тыс. руб.		Структура финансирования (выручка/субсидии), %		Основные средства, тыс. руб.		Доля в активе, %	
	2012 г.	2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.	2013 г.
Пермская ППК	296 572	348 489	58/42	58/42	10 234	8 327	9,7	8,6
Омск-пригород	150 630	156 761	65/35	65/35	479 293	471 230	90,2	89,0
Московско-Тверская ППК	15 171	18 796	99/1	99/1	28 594	90 829	4,5	12,5
Алтай-пригород	248 973	206 441	51/49	65/35	7 057	13 023	6,7	8,9
Башкортостанская ППК	533 907	566 515	45/55	40/60	50 613	58 631	18,0	18,1
Самарская ППК	192 071	242 960	63/37	60/40	2 174	6 724	0,7	2,2

Одним из важнейших факторов увеличения объема продаж для пригородных компаний является обеспеченность основными средствами в необходимом количестве и эффективное их использование. Данные табл. 2 иллюстрируют, что доля основных средств в активах компаний крайне мала. Это связано с тем, что у большинства компаний подвижной состав числится на балансе ОАО «РЖД», а ППК лишь арендуют его. Это очень сильно ограничивает возможности ППК в снижении себестоимости перевозок.

Таким образом, проведенное исследование показало, что большинство пригородных пассажирских компаний являются убыточными, при этом в некоторых компаниях убытки от продаж превышают выручку. Еще одним минусом в развитии компаний является малая доля основных средств в активах, так как подвижной состав числится на балансе ОАО «РЖД».

По итогам анализа можно дать следующие рекомендации: 1) установить пороговое значение стоимости проезда за один пассажирокилометр (по аналогии с автобусными перевозками), тогда ППК смогут увеличивать или уменьшать тариф в зависимости от пассажиропотока и целей компании; 2) разработать динамическую модель формирования тарифа, которая бы учитывала интересы власти, ППК и пассажиров, реагировала на изменения спроса и предложения, учитывала внешние влияния рынка [8]; 3) затраты на инфраструктуру должен оплачивать федеральный или региональный бюджет по аналогии с автомобильными дорогами; 4) перевести подвижной состав на баланс ППК с баланса РЖД; 5) увеличить конкурентоспособность ППК.

Для решения данной проблемы необходимо установить четкие, обще-обязательные правила, распределить ответственность, приняв новые законы и внося соответствующие изменения в действующие законы, чтобы роли всех участников, их права и обязанности, ответственность были четко расписаны и распределены.

### **Список литературы**

1. Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Распоряжение от 19 мая 2014 года № 857-р [Электронный ресурс]. – URL: <http://government.ru/docs/12575/> (дата обращения: 05.04.2015).

2. Бухгалтерская отчетность компании Пермская пригородная компания [Электронный ресурс]. – URL: <http://prigorod.perm.ru/> (дата обращения: 05.04.2015).

3. Бухгалтерская отчетность компании Омск-пригород [Электронный ресурс]. – URL: <http://new.omskprigorod.ru/> (дата обращения: 05.04.2015).

4. Бухгалтерская отчетность компании Московско-тверская пригородная пассажирская компания [Электронный ресурс]. – URL: <http://mtprk.ru/> (дата обращения: 05.04.2015).

5. Бухгалтерская отчетность компании Алтай-пригород [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.altayprigorod.ru/> (дата обращения: 05.04.2015).

6. Бухгалтерская отчетность компании Башкортостанская пригородная пассажирская компания [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.bppc.ru/> (дата обращения: 05.04.2015).

7. Бухгалтерская отчетность компании Самарская пригородная пассажирская компания [Электронный ресурс]. – URL: <http://samprk.ru/> (дата обращения: 05.04.2015).

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

Получено 30.04.2015

**Павлова Марина Игоревна** – студентка, ПНИПУ, ГумФ, гр. Э-12-1, e-mail: [marinapavlova24@rambler.ru](mailto:marinapavlova24@rambler.ru).