



Некрасов Дмитрий Константинович — заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги по экономике и финансам, кандидат экономических наук, председатель государственной аттестационной комиссии СГУПС по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)».

УДК 656.224(–214)

Д. К. НЕКРАСОВ

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗУБЫТОЧНОСТИ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В ходе третьего этапа реализации структурной реформы к 2007 г. на сети железных дорог образовано 10 пригородных пассажирских компаний. Выделение пригородного комплекса и преобразование его в пригородные компании подталкивает ОАО «РЖД» к формированию единой системы взаимодействия как с вновь образованными пригородными пассажирскими компаниями, так и с администрациями субъектов РФ, на территориях которых данные компании функционируют.

В настоящее время все пригородные пассажирские перевозки на Западно-Сибирской железной дороге осуществляют созданные совместно с администрациями субъектов РФ пригородные пассажирские компании: ОАО «Омск-пригород» в Омской области, ОАО «Экспресс-пригород» в Новосибирской области, ОАО «Кузбасс-пригород» в Кемеровской и Томской областях и ОАО «Алтай-пригород» в Алтайском крае. Они предоставляют населению самые доступные транспортные услуги, которыми на Западно-Сибирской железной дороге воспользовались в 2005 г. — 84 819, а в 2006 г. — 80 875 тыс. чел. Этот вид сообщения играет важнейшую экономическую и социальную роль в развитии регионов. Однако пригородные пассажирские перевозки в железнодорожном комплексе ОАО «РЖД» по-прежнему остаются убыточными или малоприбыльными.

Успех решения стоящих перед пригородным железнодорожным комплексом задач зависит от глубины понимания ситуации, динамики и направлений развития транспортного рынка. Проблему убыточности пригородного комплекса нельзя решить без определения спроса на пассажирские перевозки, основательного изучения структуры контингента потребителей транспортной продукции, их мотивации и возможностей.

Особо следует выделить проблему износа подвижного состава. С началом перестройки экономики практически прекратилось поступление новых электропоездов. По разным оценкам износ мотор-вагонного подвижного состава достиг 75 %, а отдельные вагоны давно исчерпали свой ресурс.

Предприятия транспортного машиностроения неспособны быстро обеспечить железнодорожную сеть новыми электропоездами, да и сказывается дефицит финансовых ресурсов.

В данной статье обобщен опыт Западно-Сибирской железной дороги по обеспечению устойчивой безубыточной деятельности пригородного комплекса. Работа в этой области велась по следующим основным направлениям:

- обеспечение прозрачности методики формирования расходов;
- совершенствование формирования доходной базы;
- реструктуризация взаимоотношений с администрациями субъектов Российской Федерации;
- снижение износа мотор-вагонного подвижного состава;
- повышение качества предоставляемых услуг и обеспечение конкурентоспособности пригородных железнодорожных перевозок.

В рамках структурной реформы железнодорожного транспорта в 1998 г. впервые в Новосибирской области была создана первая пригородная пассажирская компания ОАО «Экспресс-пригород» с участием ОАО «РЖД», администрации Новосибирской области и мэрии г. Новосибирска. Финансовые результаты компании в первые годы работы были отрицательные (по итогам 1998 г. убыток составил 60,9 млн р., в 1999 г. — 147,6 млн р.), а в 2003 г. компания впервые вышла на безубыточный финансовый результат.

Первым шагом на пути к безубыточности было установление прозрачности формирования расходов и доходов. Из предъявляемых пригородной компанией согласно внутренней ведомственной методике статей расходов были исключены «лишние» расходы, фактически не относящиеся к пригородному комплексу либо по региональной принадлежности, либо по отраслевой. Например, локомотивное депо «Инская» производило ремонт электричек для всех отделений, а по методике их учитывали к предъявлению компании «Экспресс-пригород». Расходы на капитальный ремонт вокзала на ст. Новосибирск-Главный распределялись пропорционально числу отправленных пассажиров по видам перевозок, а пригородные пассажиры использовали отдельно стоящий павильон. В ранее существующей методике на распределяемые на пригородные перевозки расходы относились расходы хозяйства гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения, на балансе которого не находились объекты, относящиеся к пригородным перевозкам.

На прозрачность отнесения расходов значительно повлияла и выстроенная дорогой система взаимоотношений с пригородными компаниями как с самостоятельными акционерными обществами на основании заключенных договоров в рамках действующего российского законодательства и корпоративных стандартов ОАО «РЖД».

Дорога заключила с компаниями договоры аренды транспорта и имущества, договоры об оказании услуг по управлению и эксплуатации транспорта, договоры на выполнение технического обслуживания, текущего и капитального ремонта транспорта, договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Система взаиморасчетов по договорам построена на условии предоставления первичной документации, подтверждающей сформированные расходы и их принадлежность пригородному хозяйству. Это исключает возможность предъявления пригородным компаниям со стороны ОАО «РЖД» расходов, не относя-

щихся к пригородным перевозкам. Обеспечены прозрачность, проверяемость и объективность отнесения затрат на пригородные железнодорожные перевозки. Появилась возможность влиять на качество предоставляемых услуг и оптимизировать затраты, в том числе путем передачи части функций самим пригородным компаниям. Главное, появилась возможность объективно оценивать себестоимость данного вида услуг и обосновывать, отстаивать ее величину перед заказчиком пригородных перевозок — субъектом РФ.

Выделившись в самостоятельный бизнес с самостоятельным бухгалтерским балансом, пригородные компании лишились «суррогатных доходов», таких как бюджетные инвестиции или экономия по электроэнергии. Вместе с тем для совершенствования формирования их доходной базы был налажен фактический (персонифицированный) учет всех перевозимых пассажиров по категориям в зависимости от источников финансирования данных перевозок (*провозная плата, региональные или федеральные бюджеты, иные источники*). Одновременно компании максимально попытались уйти от проездных документов к разовым. В связи с чем, если и произошло падение объемных показателей, выручка значительно увеличилась. Также компании приступили к расширению своей коммерческой деятельности, доходы от которой на первом этапе направлялись на закрытие убытков компании, а с выходом на безубыточный результат — на развитие материальной базы. Доходная часть, как и расходная, обеспечила прозрачность, возможность объективно оценивать доходность пригородных перевозок, соотносить действующие тарифы на пригородные перевозки с их себестоимостью. Появилась возможность доказывать регионам, регулирующим тарифы согласно 239-му Постановлению Правительства РФ, величину выпадающих доходов пригородных компаний.

Решение первых двух задач позволило установить доверительные взаимоотношения с органами власти регионов при формировании социального заказа на пригородные перевозки. Учет и прозрачность себестоимости, фактический учет доходов пригородных компаний от пассажирских перевозок всех категорий стали адекватно восприниматься регионами и применяться при формировании пригородных тарифов и утверждении бюджетных сумм. Взаимоотношения с субъектами РФ компании теперь строятся на договорной основе. Основой договорных отношений компаний с регионами стали договоры на выполнение социального заказа по перевозке пассажиров в пригородном сообщении. Данные договоры учитывают потребность субъекта в пригородных железнодорожных перевозках и условия реализации этой потребности пригородными компаниями, в том числе полное возмещение потерь доходов перевозчику в результате введения государственного регулирования пригородных тарифов (Омская, Кемеровская области и Алтайский край). Обязательства, взятые субъектами в договорах, полностью подтверждаются расходами бюджетов. При этом и Западно-Сибирская железная дорога устанавливает тарифы на пригородные перевозки на уровне их себестоимости.

Кроме того, на основании договоров на выполнение социального государственного заказа по предоставлению мер социальной поддержки отдельным категориям граждан при проезде на железнодорожном транспорте пригородного сообщения регионы полностью возмещают компаниям проезд граждан, пользующихся льготами регионального уровня. Заключение данных договоров — это, в первую очередь, решение проблемы обязательности регионов.

Компании ОАО «Экспресс-пригород» в 2003 г. удалось не только выйти на рубеж безубыточного финансового результата, но и сохранить эту положительную тенденцию в последующие годы. ОАО «Омск-пригород» с 2004 г. работает с положительными финансовыми показателями и год от года демонстрирует их динамику. В 2005 г. к числу стабильных безубыточных компаний присоединилось и ОАО «Алтай-пригород». При этом первые две компании на 1 января 2007 г. смогли полностью ликвидировать просроченную задолженность перед ОАО «РЖД», сложившуюся в результате убыточной работы в первые годы становления, которая на 1 января 2005 г. составляла 21,3 и 92,5 млн р. соответственно, и погасить всю текущую задолженность. «Алтай-пригород» снизил задолженность за данный период со 138,3 до 105,7 млн р.

Являясь соучредителями пригородных компаний и понимая необходимость их дальнейшего развития, субъекты РФ подтверждают своими бюджетами готовность к участию в обновлении и увеличении материальной базы пригородного хозяйства у стабильно работающих компаний (ОАО «Экспресс-пригород» и ОАО «Омск-пригород»). Определенные законодательные ограничения позволяют решать данную проблему через увеличение уставного капитала пригородных компаний путем внесения имущества (пригородный подвижной состав и доля в незавершенном строительстве объектов пригородного хозяйства) либо денежных средств при обязательном условии паритетности обоих акционеров. Так, Омская область готова внести в уставный капитал два собственных электропоезда и долю в пригородном вокзале. Новосибирская область готова внести также долю в новом пригородном вокзале. Кроме этого, в бюджете Новосибирской области текущего года предусмотрено 81,6 млн р. на увеличение уставного капитала компании «Экспресс-пригород», за счет которых может быть произведено обновление подвижного состава. Однако данные средства будут перечислены пригородной компании только при паритетном участии ОАО «РЖД».

Передача компаниям имущества позволит сэкономить эксплуатационные средства за счет уменьшения арендной платы, оплаты рентабельности и НДС, обеспечить более качественное планирование затрат по данным объектам, полностью контролировать процесс формирования услуг, а значит предоставлять пассажирам более качественный сервис, создавать фонд на реновацию подвижного состава. Также данная мера даст возможность компаниям использовать кредитные финансовые ресурсы и самостоятельно заниматься обновлением своих основных фондов.

Реализация вышеперечисленных задач в полной мере позволит добиться в дальнейшем улучшения качества обслуживания пассажиров, и, как следствие, сделать данный вид транспорта привлекательным для населения.

В настоящее время нормативная база, регулирующая систему взаимоотношений пригородных компаний и ОАО «РЖД», значительно обновилась. В 2006 г. были утверждены новые методики по предъявлению пригородным компаниям расходов за оказание услуг по использованию инфраструктуры и по аренде транспорта с экипажем.

Распоряжением № 1358р от 20 июля 2007 г., подписанным старшим вице-президентом ОАО «РЖД» Федором Борисовичем Андреевым, утверждена новая методика определения ставок арендной платы за пользование подвижным составом ОАО «РЖД», передаваемым в аренду пригородным пассажирским

компаниям — ДЗО ОАО «РЖД». Однако некоторые положения этих документов требуют уточнения и дополнения.

В ходе третьего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта из состава дорог выделяются в самостоятельные филиалы предприятия, оказывающие услуги пригородным пассажирским компаниям. Данные организации, такие как Федеральная пассажирская дирекция, дирекция железнодорожных вокзалов при заключении договоров с пригородными компаниями на оказание услуг планируют уровень рентабельности от 10 до 30 %.

Эти действия повлекут за собой ухудшение финансового состояния пригородных компаний и не создадут значительных и принципиальных выгод для их акционера — ОАО «РЖД». Правомерные замечания возникают и со стороны администраций субъектов РФ как вторых учредителей пригородных компаний о недопущении предъявления расходов со стороны ОАО «РЖД» пригородным компаниям с высоким уровнем рентабельности. Целесообразно для нормального функционирования и развития пригородного железнодорожного транспорта зафиксировать процент рентабельности, предъявляемый в договорах пригородным пассажирским компаниям всеми филиалами ОАО «РЖД» на минимальном уровне 1–2 %.

В заключение можно сделать следующие выводы:

1. Системный подход к проблеме обеспечения безубыточности пригородных перевозок пассажиров, отлаженные взаимоотношения с администрациями субъектов РФ позволили на Западно-Сибирской железной дороге установить тарифы на перевозки пассажиров пригородным транспортом на уровне себестоимости. При этом за субъектами РФ сохранено право на государственное регулирование тарифов, что дает возможность пригородным компаниям независимо от тарифа работать на безубыточном уровне.

2. Договорная система взаимоотношений пригородных компаний с различными предприятиями железнодорожного транспорта обеспечивает прозрачность расходов и позволяет минимизировать расходы с повышением качества получаемых услуг.

3. Для обеспечения рентабельности работы пригородных пассажирских компаний необходимо на законодательном уровне решить вопрос наделения пригородных пассажирских компаний собственным имуществом. При этом уровень рентабельности пригородных перевозок может быть установлен в минимальном размере 1–2 %.

4. Для нормального функционирования и развития пригородных железнодорожных перевозок целесообразно зафиксировать процент рентабельности, предъявляемый в договорах пригородным пассажирским компаниям всеми филиалами ОАО «РЖД», также на минимальном уровне 1–2 %.

Литература

1. Латикус В.А. Всеобщее качество (TQM) в российских компаниях. М.: Новости, 2000. 429 с.
2. Бубнова Г.В., Новоселова И.С. Маркетинговый подход к управлению пригородным пассажирским комплексом ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. 2007. № 6. С. 52–60.
3. Функциональная стратегия управления качеством в ОАО «РЖД». Утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 15.01.2007 г. № 46р. М., 2007. 71 с.