

Обновление подвижного состава – основа долгосрочного развития пригородных пассажирских железнодорожных перевозок

Поступила	12.03.2018
Рецензирование	07.04.2018
Принята к печати	03.05.2018

В статье освещены проблемы организации железнодорожных перевозок в пригородном сообщении. В частности, рассмотрена одна из важнейших проблем, которая продолжает оставаться актуальной на железнодорожном транспорте, – обновление подвижного состава. Система взаимодействия участников пригородного пассажирского сообщения характеризуется сегодня высокой степенью неустойчивости, создающей угрозу социальной напряженности. Несмотря на внушительный комплекс мер, принятых на федеральном уровне, проблема пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по-прежнему остается в центре внимания правительства и законодателей. В статье обозначены меры, принятые на федеральном уровне в целях нормализации работы пригородного комплекса и удовлетворения интересов населения регионов. Представлены способы приобретения подвижного состава, обозначены преимущества и недостатки каждого из вариантов. Проведен сравнительный анализ способов участия акционеров в обновлении парка подвижного состава по таким характеристикам, как инвестиции, сроки поставки подвижного состава, возможные риски, дополнительные расходы. В статье отмечено, что акционирование, как путь поиска финансовых средств для обновления, не исключает возможностей приобретения подвижного состава в лизинг, при котором балансодержателем может выступать как лизингодатель, или лизинговая компания, так и лизингополучатель, или пригородная компания. Выполненный анализ актуальных проблем пригородного железнодорожного сообщения позволяет сделать вывод, что обновление подвижного состава пригородного комплекса является неотъемлемой частью стратегического планирования на долгосрочную перспективу развития и совершенствования организации пригородных пассажирских перевозок, повышения качества предоставляемых услуг, а также улучшения технического состояния моторвагонного подвижного состава.

Ключевые слова: *пригородные перевозки, обновление подвижного состава, железнодорожное сообщение, лизинг, акционеры.*

Пригородные пассажирские перевозки являются составной частью работы транспортного комплекса многих регионов страны. В структуре сетевого пассажирооборота они занимают ведущее место и составляют порядка 90 % от общего объема пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в России. Ежегодно в пригородном сообщении перевозится около 1,2 млрд пассажиров. Поэтому от того, насколько грамотно и профессионально будет организована и выполнена транспортная работа, зависит степень удовлетворенности населения, проживающего в том или ином населенном пункте, регионе и стране в целом [1, 2].

Неотъемлемой частью стратегического планирования на долгосрочную перспективу развития и совершенствования организации пригородных пассажирских перевозок является улучшение технического состояния моторвагонного подвижного состава. Повышение качества услуг, предоставляемых перевозчиком, во многом зависит от состояния этого важного элемента материальной базы железнодорожного транспорта. Следовательно,

электропоезда имеют основополагающее значение для функционирования пригородных пассажирских компаний (ППК) и востребованности населением транспортных услуг, генерируемых и реализуемых ППК.

Проблема обновления пригородного подвижного состава, в разрешении которой в равной степени заинтересованы ППК, пассажиры и органы власти региона, продолжает оставаться актуальной на железнодорожном транспорте. Ясно, что только согласование интересов названных участников процесса пригородных перевозок может обеспечить рост эффективности функционирования региональных транспортных систем [3].

В настоящее время ситуация с пригородным подвижным составом на федеральном уровне следующая. По данным ОАО «РЖД», к 2030 г. прогнозируется дефицит подвижного состава в размере свыше 4 тыс. вагонов (более 40 % эксплуатируемого парка). Ситуацию усугубляет принятие нового технического регламента Таможенного союза в рамках Евразийского экономического союза, в соответствии с которым по-

движной состав считается и объявляется выслужившим свой срок службы не по километрам пробега, а по годам эксплуатации. Другими словами, через 28 лет его необходимо списать.

В настоящее время парк ОАО «РЖД» насчитывает около 15 350 пассажирских вагонов пригородных поездов. Это моторвагонный подвижной состав, произведенный Рижским вагоностроительным заводом в период с 1962 по 1992 г. (затем пригородные поезда капитально отремонтированы с продлением срока службы), а также продукция российских вагоностроительных предприятий, выпущенная сравнительно недавно. Если следовать нормативам принятого нового технического регламента, то износ имеющегося подвижного состава, используемого в пригородном сообщении в настоящее время, достигает 70–75 %, а свыше нормативного срока службы, т. е. 28 лет, эксплуатируется более 30 % вагонов [1, 4].

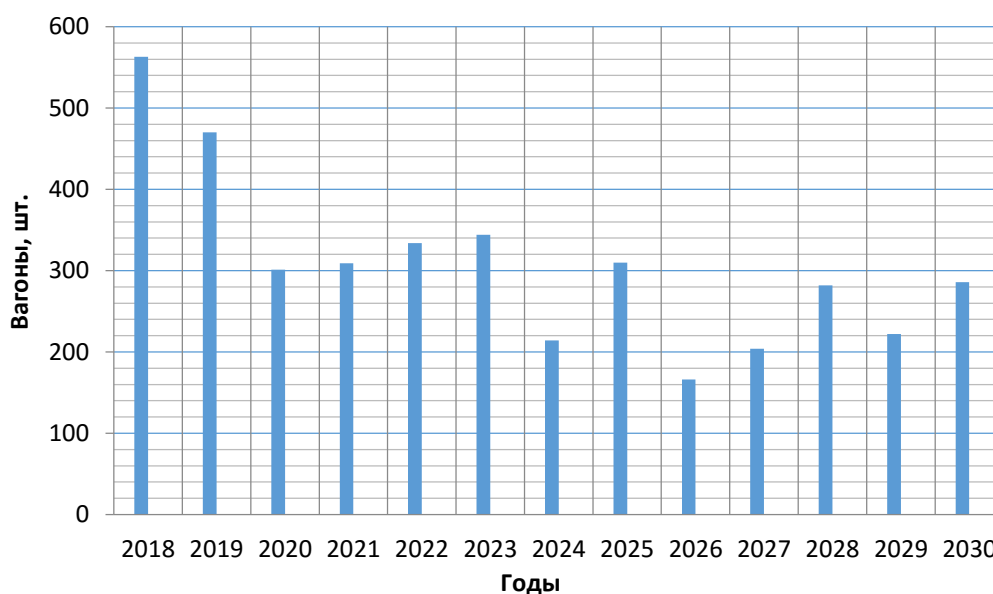
Анализ параметров проекта финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2018 г. и на плановый период 2019–2020 гг. свидетельствует о приоритетном финансировании приобретения электропоездов «Ласточка». В то же время на обновление обычного подвижного состава в 2018 г. предусматривается выделение средств, достаточных для приобретения 72 вагонов, причем финансирование предусмотрено не за счет собственных средств, а за счет амортизационных отчислений, поступающих от ППК в составе платы за аренду [5].

Чтобы представить и оценить ситуацию с заменой наличного подвижного состава в настоящее время и на не столь отдаленную перспективу, необходимо видеть плановые объемы выбытия подвижного состава, отраженные на рисунке.

По рисунку видно, что в 2018 г. должны быть списаны 563 вагона. Как отмечалось выше, в 2018 г. компанией предусматривается выделение средств, достаточных для приобретения вагонов в количестве, едва ли не в восемь раз меньшем, чем будет списано. Отметим также, что в 2019–2020 г. средства на обновление обычного подвижного состава проектом инвестиционной программы ОАО «РЖД» не предусмотрены.

Таким образом, учитывая реальную ситуацию, сложившуюся в парке транспортных средств, выполняющих пригородные перевозки, холдингу, хотя бы в качестве временной меры, следует приостановить вступление в действие процедуры списания моторвагонного подвижного состава «по сроку службы», а при оценке выбытия таких перевозочных средств – продолжать использовать принцип «фактический износ».

Справедливости ради отметим, что в Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом указывается, что новый подвижной состав ППК должны закупать самостоятельно, поскольку данный элемент материальной базы является основным активом ППК. Однако



Плановые объемы выбытия подвижного состава в 2018–2030 гг.

рост доходов (и расходов!) ППК и ОАО «РЖД» в целом напрямую зависит от объемов транспортной работы. То есть если в субъектах РФ, в которых пригородные пассажирские перевозки выполняются железнодорожным транспортом, по различным причинам сокращается региональный транспортный заказ, то недополучение субсидий (от субъектов РФ, поскольку объем работы в железнодорожном сообщении оказался невостребованным) будет отмечаться по всей вертикали – от региональных ППК до ОАО «РЖД» [6].

Кроме того, необходимо учитывать, что недоиспользование ресурсов железнодорожного пригородного комплекса – моторвагонного подвижного состава, эксплуатационных и ремонтных депо – приводит к консервации производственных мощностей и удорожанию себестоимости единицы транспортной работы. И, как следствие, растут расходы ОАО «РЖД» на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также размер ставок на услуги по договорам, заключаемым с пригородными компаниями. Таким образом, предполагаемое увеличение инвестиционной программы холдинга выглядит не столь однозначно.

Необходимо отметить, что в условиях нашей страны железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении отличаются внутрисетевой и территориальной неоднородностью по целому ряду параметров: протяженности пригородных маршрутов, графикам движения, используемому подвижному составу, населенности вагонов, количеству пассажиров-льготников и др. Поэтому не только так называемая «оптимизация размеров движения», подчас применяемая на уровне властей региона и вызывающая сокращение размеров финансирования пригородных перевозок, но и дифференциация перевозчиков по их внутриотраслевым и территориальным возможностям должны приниматься во внимание при оценке и планировании размеров получения и накопления средств для замены подвижного состава [7].

Например, предприятию ОАО «ЦППК», осуществляющему пригородные железнодорожные перевозки в столичном регионе, особые дотации не требуются. Данное предприятие решает задачу обновления подвижного состава за счет такой формы финансово-экономических отношений с производителем (либо

владельцем) нового подвижного состава, как лизинг с последующим выкупом. Этот способ приобретения подвижного состава приемлем и для региональных ППК, если экономически обоснованный и согласованный с администрацией субъектов тариф на перевозку пригородных пассажиров будет содержать инвестиционную составляющую. Финансовые средства, привлеченные таким образом, позволят перевозчикам закупать подвижной состав, решая тем самым задачу повышения качества транспортных услуг для пассажиров [5, 8].

Чтобы закрепить законодательно инвестиционную составляющую в тарифе на перевозку, следует, как указано в законопроекте, уже представленном Министерством транспорта в Правительство РФ, считать субъекты РФ и холдинг ОАО «РЖД» кредиторами (или акционерами), поддерживающими инвестиции в экономику соответствующих пригородных перевозчиков и наделенными определенными правами в рамках своих организационных договоров с пригородными пассажирскими компаниями [5, 9].

При реализации такой стратегии, как одного из путей обновления пригородного подвижного состава, за счет вноса акционеров (на паритетных началах) ППК получает финансовые средства и вкладывает их в обновление моторвагонного парка. Явные преимущества данного взаимодействия кредитора и кредитруемого состоят (для ППК) в таких позициях, как отсутствие переплаты по процентам за пользование привлеченными средствами, прирост капитализации (как возможность направлять на эту позицию амортизационные средства, начисляемые на приобретаемые поезда). К недостаткам следует отнести возникновение дополнительных расходов по налогу на имущество.

Авторы предлагают два способа участия акционеров в обновлении парка подвижного состава. Первый – это проведение процедуры увеличения уставного капитала ППК путем проведения эмиссии, т. е. дополнительного выпуска акций, которые приобретаются акционерами в долях согласно их участию. Второй – это внесение акционерами вкладов в имущество ППК без увеличения уставного капитала ППК.

Согласно Федеральному закону № 208-ФЗ акционеры имеют право в целях финансирования и поддержания деятельности предприятия (общества) вносить безвозмездные вклады

Сравнительные характеристики способов участия акционеров в обновлении парка подвижного состава

Характеристика	Способ участия акционеров	
	Проведение процедуры увеличения уставного капитала ППК путем проведения эмиссии	Внесение акционерами вкладов в имущество ППК без увеличения уставного капитала ППК
Инвестиции	Вложение денежных средств на безвозмездной основе	Безвозмездная передача (имущества) за счет прибыли – для ОАО «РЖД», субсидии – для субъекта РФ
Сроки поставки подвижного состава	Процедура эмиссии не менее одного года; поставка электропоезда через год при условии наличия денежных средств у субъекта и инвестпрограммы у ОАО «РЖД»	Составляется договор в письменной форме и в течение одного месяца одобряется советом директоров
Возможные риски	Увеличение сроков процедуры при несогласовании отчета об оценке акций Росимуществом	Риски отсутствуют, так как не требуются услуги оценщика, расходы по уплате различных видов госпошлины (как при эмиссии)
Дополнительные расходы	Расходы на регистрацию дополнительного выпуска, изменения в уставе, оплату услуг реестродержателя	До заключения договора акционеры должны иметь источник финансирования для исполнения обязательств по договору

в денежной или иной форме при неизменных уставном капитале и стоимости акций предприятия (общества).

Способы участия акционеров в обновлении подвижного состава имеют определенные особенности, сущность которых отражает информация, приведенная в таблице.

Учет достоинств и возможных недостатков заключения договоров позволит акционерам выявить условия и преимущества, наиболее приемлемые для каждой стороны – участницы подобных соглашений. При этом следует также отметить, что акционирование, как путь поиска финансовых средств для обновления, не исключает возможностей приобретения подвижного состава в лизинг, при котором балансодержателем может выступать как лизингодатель, так и лизингополучатель.

Как известно, лизинг – это вид финансовых услуг, форма кредитования при приобретении компанией основных фондов. Лизингодатель (лизинговая компания) обязуется приобрести в собственность подвижной состав у ОАО «РЖД» и предоставить его лизингополучателю (ППК) за плату во временное владение и пользование. Также лизингодатель может изначально являться собственником подвижного состава. Преимуществом данного варианта получения подвижного состава является отсутствие налога на имущество в той его части, где учитываются новые, приобретенные по лизингу поезда, следовательно, отсутствие и расходов на амортиза-

цию, вследствие чего значительно снижается нагрузка на региональный бюджет; а к недостаткам можно отнести переплату по процентам за пользование привлеченными средствами.

В случае если балансодержателем выступает ППК, как лизингополучатель, преимуществом является возможность направлять амортизационные средства, начисляемые на полученные поезда, на приобретение уже нового подвижного состава. К недостаткам можно отнести переплату по процентам за пользование привлеченными средствами, возникновение дополнительных расходов при выплате налога на имущество, а также оплату первоначального взноса и ежемесячных лизинговых платежей, что будет являться расходами пригородной компании и, как следствие, выразится в виде дополнительной финансовой нагрузки на региональный бюджет.

Отметим, что все рассмотренные проектные сценарии являются базовыми, и каждый сценарий, в свою очередь, может иметь варианты в зависимости от принятия совместных решений всеми участниками организации и выполнения железнодорожных пассажирских перевозок в пригородном сообщении. При этом одним из условий определения механизма процесса обновления подвижного состава является обеспечение баланса интересов участников процесса, другим – экономическая эффективность различных аспектов транспортного производства и финансовой деятельности.

Библиографический список

1. О пригородном железнодорожном сообщении // Правительство России : офиц. сайт. URL: <http://government.ru/orders/18835/> (дата обращения: 05.03.2018).
2. Синева А. Н. Пригородные железнодорожные перевозки // Экономика железных дорог. 2013. № 6. С. 16–25.
3. Труд О. О. Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения // Экономика железных дорог. 2012. № 7. С. 36.
4. Lagutina M. Eurasian Economic Union Foundation: Issues of Global Regionalization // Eurasian Border Review. 2014.
5. Аристова Д. А., Гаврилюк Т. М. Источники финансирования деятельности ОАО «РЖД». URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/istochniki-finansirovaniya-deyatelnosti-oao-rzhd/> (дата обращения: 02.03.2018).
6. Попова Н. Б., Степанова Е. С. Конкурентоспособность пригородных пассажирских перевозок // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 57–60.
7. Волкова Е. М. Комплексная оценка рынка пригородных пассажирских перевозок // Экономика железных дорог. 2016. № 9. С. 75–84.
8. Региональный заказ на пригородные железнодорожные перевозки // Транспорт и связь Российской Федерации. 2012. № 9–10. С. 50–53.
9. Без государственных субсидий пассажирские компании, осуществляющие пригородные железнодорожные перевозки, никогда не выйдут на самоокупаемость // Экономика железных дорог. 2013. № 5. С. 7–8.

N. B. Popova, E. S. Stepanova

Updating of a Rolling Stock – a Basis of Long-Term Development of Suburban Passenger Rail Transportation

Abstract. In article problems of rail transportation organization in the suburban message are covered. In particular, one of the major problems that continues to remain actual on railway transport – updating of a rolling stock is considered. The interaction system of suburban passenger traffic participants is characterized by high degree of the instability creating threat of social tension today. Despite an impressive package of measures, accepted at the federal level, the problem of suburban passenger traffic by railway transport still remains in the center of the government and legislators' attention. In article the measures taken at the federal level for a suburban complex work normalization and satisfaction of the regional population interests are designated. Ways of a rolling stock acquisition are presented; advantages and shortcomings of options are designated. The comparative analysis of shareholders participation in updating of a rolling stock park according to such characteristics as investments, delivery time of a rolling stock, possible risks, and additional expenses is carried out. In article it is noted that the incorporating as a way of searching financial means for updating, doesn't exclude opportunities of a rolling stock acquisition in leasing at which can act as the asset holder as "lessor", or the leasing company, and "lessee", or the suburban company. The made analysis of suburban railway communication actual problems, allows drawing a conclusion that updating of a rolling stock of a suburban complex is an integral part of strategic planning on a long-term outlook of development and improvement of suburban passenger traffic organization, improvement of the provided services quality, and also improvements of a multiple-unit rolling stock technical condition.

Key words: *suburban transportations; updating of a rolling stock; railway communication; leasing; shareholders.*

Попова Наталья Борисовна – доктор географических наук, профессор кафедры «Экономика транспорта» СГУПС. E-mail: pnb1512@yandex.ru

Степанова Евгения Сергеевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Менеджмент на транспорте» СГУПС. E-mail: evens11@mail.ru