

УДК 336(075.8)

Басова Анна Владимировна
Доцент, кандидат экономических наук
Иркутский государственный университет путей сообщения г. Иркутск,
Россия

Ann168@mail.ru

Сидорова Екатерина Евгеньевна
Магистрант Иркутский государственный университет путей сообщения
Факультет «Экономики и Управления»

г. Иркутск, Россия

balinac@ya.ru

Basova Anna Vladimirovna
Associate Professor , Candidate of Economic Sciences
Irkutsk State Transport University Irkutsk, Russia

Ann168@mail.ru

Sidorova Ekaterina Evgenievna

Student Irkutsk State Transport University

Faculty of Economics and Management Irkutsk, Russia

balinac@ya.ru

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ FEATURES OF FINANCING COMMUTER RAIL TRAFFIC

Аннотация. В мировой практике перевозки пассажиров железнодорожным транспортом признаны планово-убыточным видом деятельности, который нуждается в финансировании со стороны государства. Анализ мировой практики показал, что выделяются два вида финансирования железнодорожных перевозок: путем перекрестного субсидирования и с помощью прямого финансирования. Актуальность работы определена тем, что в Российской Федерации оказывающая колоссальное воздействие на производственную и социальную инфраструктуры, транспортная система выступает частью крупнейшей базовой отрасли народного хозяйства. Цель настоящей работы заключается в изучении и анализе источников финансирования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в России. В настоящей статье определена сущность организации пригородного железнодорожного сообщения, оценка его текущего состояния, порядок финансирования пригородного железнодорожно-

го сообщения, а также проанализирована эффективность исполнения средств финансирования.

Ключевые слова: пассажирские перевозки железнодорожным транспортом, пригородное сообщение, пассажиропоток, финансирование, субсидирование, льготники.

Abstract. In world practice, the transportation of passengers by rail is recognized as a planned and unprofitable type of activity that needs funding from the state. An analysis of world practice has shown that two types of financing for rail transportation will be distinguished: through cross-subsidization and through direct financing. The relevance of the work is determined by the fact that in the Russian Federation, having a tremendous impact on the production and social infrastructure, the transport system is part of the largest basic industry of the national economy. The purpose of this work is to study and analyze the sources of financing for passenger transportation by rail in suburban traffic in Russia. This article defines the essence of the organization of suburban rail traffic, assessing its current state, the procedure for financing suburban rail traffic, and analyzes the effectiveness of the execution of funding.

Key words: passenger transportation by rail, suburban traffic, passenger traffic, financing, subsidies, beneficiaries.

Введение

Специфика пригородного сообщения состоит в том, что оно охватывает небольшие по протяженности расстояния, не превышающие, как правило, 150-200 км, и являет собой сообщение в пределах участков, которые прилегают к крупным городам, промышленным центрам и другим пригородным территориям. Как правило, такие участки являются двухпутными, однако большинство из них может включать дополнительные пути для пригородных поездов в целях обеспечения высокой пропускной способности. Участки с большой площадью пассажиропотока электрифицированы. Их обслуживают электропоезда с высокими значениями ускорения и торможения. Вагоны таких поездов имеют широкие двери с дистанционным управлением, а высокие платформы обеспечивают быструю посадку и высадку пассажиров с минимальной потерей времени.

В целях рационального использования пригородного подвижного состава и сокращения времени пребывания пассажиров в пути пригородные участки поделены на соответствующие части в зависимости от объема пассажиропотока. На тех участках, где значения пассажиропотока высоки, назначается большее количество поездов. Логично, что в зонах с меньшим пассажиропотоком трафик существенно ниже и потому время ожидания поездки пассажирами увеличено. Наибольшее распространение для пригородных пассажирских перевозок получили специальные поезда из пассажирских вагонов с многовагонной тягой, не требующие локомотива – мно-

говагонный подвижной состав: на электрифицированных линиях – электропоезда, а на неэлектрифицированных линиях и малоподвижных пригородных районах – дизель-поезда.

Методология исследования

Настоящее исследование основано на изучении таких общенаучных методов, как анализ, синтез, системный подход и функциональный подход.

С сожалением приходится констатировать, что пригородные железнодорожные перевозки в России убыточны, особенно в районах с небольшим пассажиропотоком. В районах с низкой плотностью населения особенно заметна проблема износа технической базы транспорта, которая влечет за собой снижение объемов пригородных пассажирских перевозок.

Напомним, пригородные участки, свою очередь, подразделяются на:

- средnezаселенные (численность населения, проживающего вдоль железнодорожного участка, от 2001 до 4850 чел./ км; суточный пассажиропоток от 1101 до 1700 пасс.);
- слабозаселенные (численность населения, проживающего вдоль железнодорожного участка, от 201 до 2000 чел./км; суточный пассажиропоток от 351 до 1100 пасс.);
- очень слабозаселенные (численность населения, проживающего вдоль железнодорожного участка до 200 чел./ км; суточный пассажиропоток до 350 пасс.).

Ввод в эксплуатацию современных транспортных средств, оснащенных по последнему слову техники способствует увеличению эффективности пригородных перевозок. Однако оснащение современным подвижным составом по-прежнему осуществляется без научного обоснования, что «приводит к недоиспользованию пропускной способности подвижного состава, завышению времени ожиданий пассажиров и значительным эксплуатационным расходам» [2,3].

Убыточность пассажирских перевозок, кроме того, усугубляется тем, что в настоящий момент наблюдается уменьшение количества электропоездов (это связано с низкими тарифами, рост которых отстает от уровня инфляции), большим количеством пассажиров льготных категорий, растет число безбилетников, а увеличивается отток платежеспособных пассажиров ввиду растущей автомобилизации.

На организацию и осуществление пригородных перевозок заметное влияние оказала структурная реформа железнодорожного транспорта, проведенная в России в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384. Перевозки в пригородном сообщении ранее осуществлялись вертикально интегрированными унитарными предприятиями, организованными по территориальному признаку – железными дорогами. Основным источником финансирования пригородного пассажирского комплекса стало перекрестное субсидирование за счет грузовых перевозок,

которое «рекомендовало органам законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации обеспечить компенсацию убытков от пригородных пассажирских перевозок. Значительная часть предусмотренных организационных изменений была реализована, и теперь вместо одного центра ответственности за пригородное железнодорожное сообщение в стране – Министерства путей сообщения России (позднее ОАО «Российские железные дороги») система организации пригородных железнодорожных перевозок стала состоять из четырех основных групп субъектов: федеральных органов исполнительной власти, ОАО «Российские железные дороги», субъектов Российской Федерации и пригородных пассажирских компаний» [4].

В тех государствах, в которых перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых прекращено, финансовая поддержка пригородных пассажирских перевозок со стороны государства абсолютно необходима. Там, где такая поддержка не оказывается, пригородные железнодорожные пассажирские перевозки либо значительно сократились, либо прекратили свое существование.

Согласно Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом» принципами финансирования пригородного комплекса являются:

а) «компенсация за счет средств федерального бюджета расходов на оказание инфраструктурных услуг ОАО «РЖД» при перевозке пассажиров в пригородном сообщении по региональному заказу, определяемому исходя из тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

б) субсидирование выпадающих доходов перевозчиков, связанных с государственным регулированием тарифов, субъектами Российской Федерации в рамках реализации регионального заказа на пригородные железнодорожные перевозки;

в) компенсация перевозчикам стоимости проезда льготных категорий граждан на основе фактического пассажирооборота и региональных тарифов;

г) обеспечение ведения отдельного учета доходов и расходов перевозчика по каждому субъекту Российской Федерации, на территории которого перевозчик осуществляет перевозки пассажиров в пригородном сообщении;

д) возможность инвестирования в железнодорожную инфраструктуру пригородных пассажирских перевозок, не принадлежащую ОАО «Российские железные дороги», которая предоставляется всем заинтересованным участникам отрасли, в том числе на основе механизмов государственно-частного партнерства» [5].

Таким образом, в России, где отсутствует перекрестное субсидирование пассажирских железнодорожных перевозок за счет грузовых, необхо-

дима государственная поддержка деятельности пригородного пассажирского комплекса. Для функционирования пригородного комплекса, как указывалось ранее, пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в пригородном сообщении признаны плановым и убыточным видом деятельности, что обуславливает необходимость оказания обязательной финансовой поддержки (в виде субсидий, которые выделяются из федерального бюджета) [6].

Субсидии предоставляются комплексу с целью компенсировать выпадающие доходы, которые возникают в связи с установлением льготного тарифа на топливо, перевозимое с железнодорожных станций в направлении субъектов Российской Федерации.

Размер субсидии, соответствующий сумме утраченной выгоды (но не более стоимости услуг, оказанных организацией на основании перевозочных документов), включая налог на добавленную стоимость (С), определяется по формуле:

$$C = O \times T \times N, \quad (1)$$

где:

О – объем перевозок моторного топлива, тонн;

Т – размер скидки к тарифу на одну тонну перевезенного моторного топлива, рублей;

Н – коэффициент, учитывающий ставку налога на добавленную стоимость в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации.

Субсидия предоставляется транспортной организации на основании «договора о субсидии, заключенного между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и самой организацией, в соответствии со стандартной формой, утвержденной Министерством финансов Российской Федерации, которая предусматривает, в частности, согласие организации на проведение проверок со стороны Федерального агентства железнодорожного транспорта и органов государственного финансового контроля за соблюдением организацией целей, порядка и условий предоставления субсидий» [7].

Результаты исследования

Финансирование пригородного железнодорожного сообщения в виде субсидий осуществляется согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 27.03.2019 г. №320 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям железнодорожного транспорта на компенсацию части потерь в доходах, возникающих в результате предоставления гражданам государственной социальной услуги в виде бесплатного проезда на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении при условии ведения персонифицированного учета поездок» [8].

Субсидирование пригородного железнодорожного транспорта происходит за счет средств областного бюджета. Рис. 1 наглядно демонстрирует проведенный анализ финансирования пригородного железнодорожного сообщения АО «Байкальская ППК».

В адрес АО «Байкальская ППК» предоставляются субсидии в связи с тем, что указанная организация недополучает доходы, связанные с перевозкой льготников федерального и регионального значения. Так, по данным рис. 1 можно сделать вывод, что наибольшее количество субсидий АО «Байкальская ППК» получила в 2021 году.

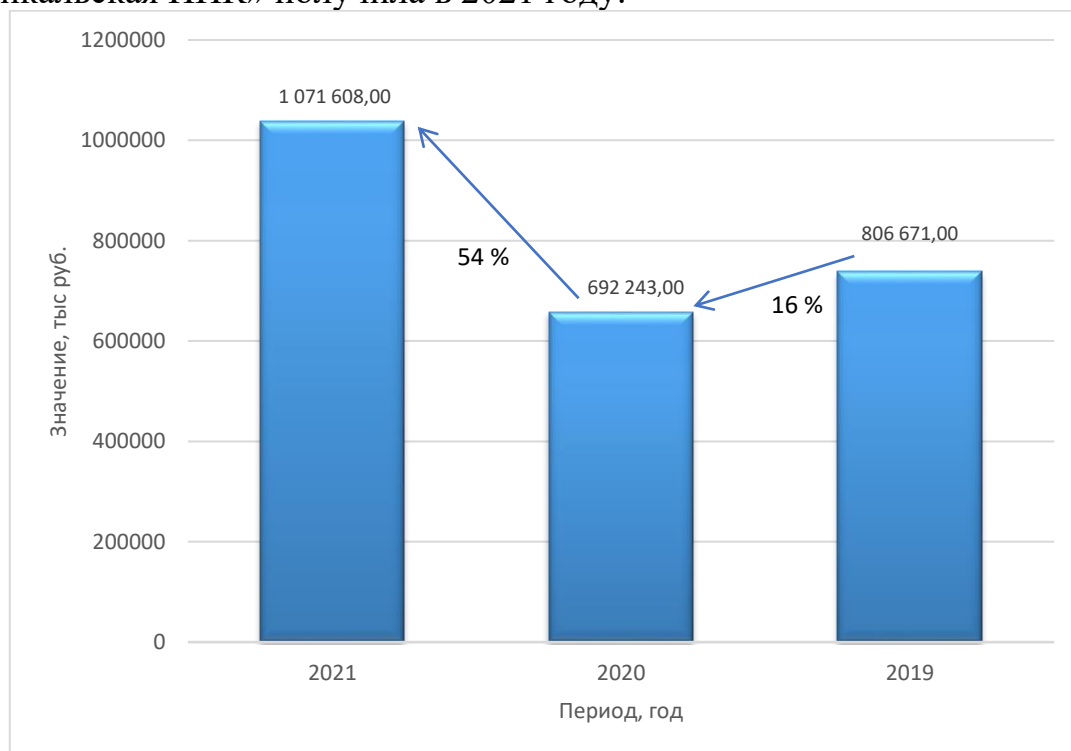


Рис.1. Динамика субсидий, выделяемых АО «Байкальская ППК» за счет средств бюджетов субъектов РФ в связи с государственным регулированием тарифов [9].

На основании Федерального закона от 17.07.1999 г. «О государственной социальной помощи» предусмотрен льготный проезд (100% скидка от полной стоимости проезда) на железнодорожном транспорте пригородного сообщения по территории Иркутской области и Республики Бурятия следующим категориям граждан федерального значения, представленным на схеме (рис. 2) [11].

Проездные документы для данной категории граждан оформляются по разовым билетам на поездку «туда» или «туда и обратно» в день поездки или заранее с обязательным указанием СНИЛС получателя.

Выдавать проездные документы (билеты) лицам, награжденным знаком «Житель блокадного Ленинграда», инвалидам войны, участникам Великой Отечественной войны, бывшим малолетним узникам концлагерей, признанным инвалидами, бывшим малолетним узникам концлагерей, не

имеющим инвалидности, ветераны боевых действий в пригородных кассах могут без очереди [9].

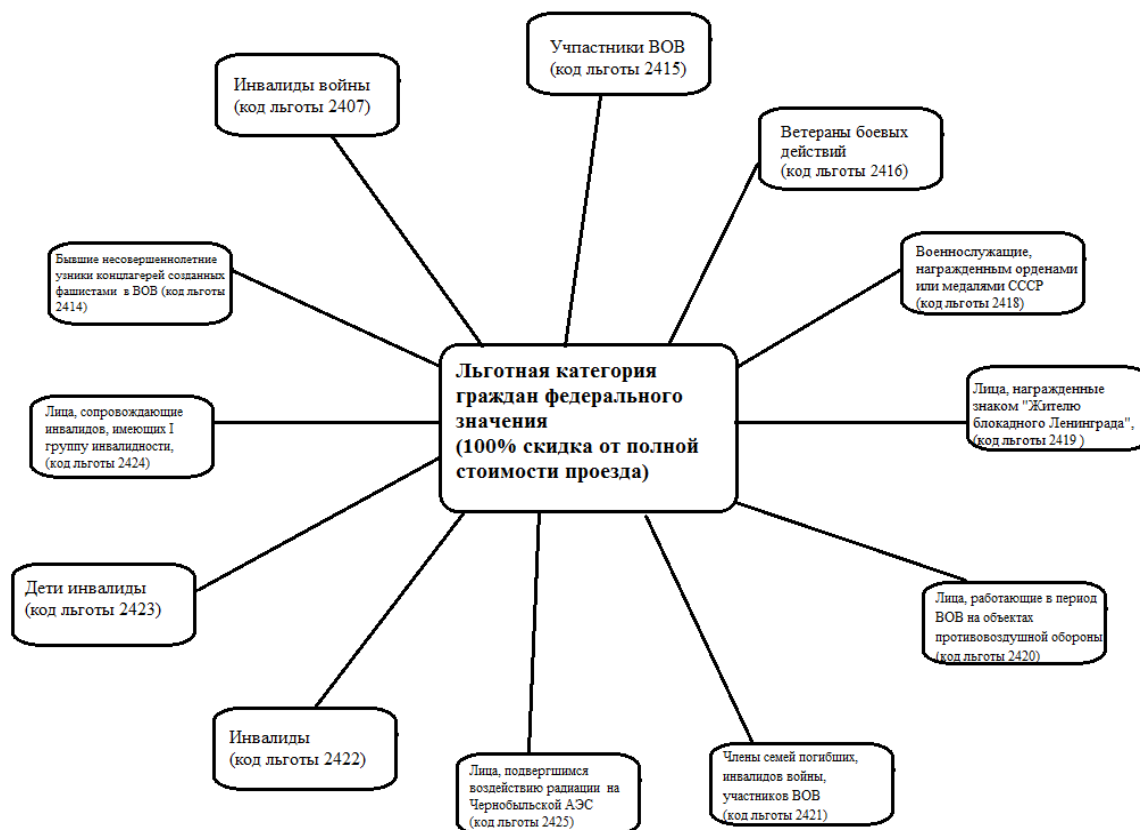


Рис.2. Перечень пассажиров, являющихся льготниками федерального значения и имеющих право бесплатного проезда по территории РФ в поездах пригородного сообщения [9].

Рассмотрим в табл. 1 перечень льготников регионального значения, имеющих право льготного проезда в поездах пригородного сообщения.

Таблица 1 Льготники регионального значения, имеющие право льготного проезда в поездах пригородного сообщения.

Категория льготников	Период действия льготы	Размер предоставляемой льготы
Ветераны тыла	в соответствии соглашениями, заключенными с Министерством социального развития, опеки и попечительства Иркутской области и Министерством социальной защиты населения Республики Бурятия	50% от полной стоимости проезда

Ветераны труда, после установления им пенсии по старости	в соответствии соглашениями, заключенными с Министерством социального развития, опеки и попечительства Иркутской области и Министерством социальной защиты населения Республики Бурятия	50% от полной стоимости проезда
Реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий	в соответствии соглашениями, заключенными с Министерством социального развития, опеки и попечительства Иркутской области и Министерством социальной защиты населения Республики Бурятия	100% скидка от полной стоимости проезда (Иркутская область)
		50% от полной стоимости проезда (Республика Бурятия)
Пенсионеры Иркутской области	в соответствии соглашениями, заключенными с Министерством социального развития, опеки и попечительства Иркутской области бесплатный проезд неработающим пенсионерам, получающим пенсию по старости	100% от полной стоимости проезда на период с 1 мая по 30 сентября
Пенсионеры Республики Бурятия	в соответствии соглашениями, заключенными с Министерством социальной защиты населения Республики Бурятия	50% от полной стоимости проезда с 01 апреля по 31 октября
Школьники, студенты Иркутской области	в соответствии соглашениями, заключенными с Министерством социального развития, опеки и попечительства Иркутской области	50% от полной стоимости проезда
Ветераны Иркутской области	в соответствии соглашениями, заключенными с Министерством социального развития, опеки и попечительства Иркутской области	50 % от полной стоимости проезда

На формирование тарифов в сфере пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортном оказывает влияние следующие участники рынка: пригородные пассажирские компании, потребители указанных услуг (население), а также региональные энергетические комиссии

и органы власти на уровне отдельных регионов. При этом каждый из названных участников рынка преследует свои цели, которые должны учитываться при формировании тарифов на услуги субъектов естественных монополий в сфере пассажирских перевозок. Полагаем, тарифообразование в сфере пассажирских перевозок пригородным железнодорожным транспортом должно строиться с учетом социально-экономического положения регионов, уровня платежеспособности населения и конкуренции на рынке.

Рассмотрим кассовое исполнение расходов областного бюджета Иркутской области в части субсидий, выделяемых АО «Байкальская ППК» в таблице 2.

Таблица 2 Кассовое исполнение расходов областного бюджета Иркутской области [12]

Наименование показателя	2019 год, тыс руб.	2020 год, тыс руб.	Отношение 2020/2019, %	2021 год, тыс руб.	Отношение 2021/2020, %
Возмещение недополученных доходов	688424	598300,6	-13,09	975852,8	63,1
Предоставление льготы на проезд обучающимся в общеобразовательных организациях	8461,2	5473,7	-35,3	6026,3	10,09
Предоставление льготы на проезд труженикам тыла	106691,6	82193,8	-22,96	81510,9	-0,8
Предоставление льготы на проезд ветеранам труда	3095,1	6277,4	102,81	8207,1	30,74

На основании табл. 2 можно сделать вывод о том, что возмещение недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по пассажирским перевозкам пригородным железнодорожным транспортом к 2021 году выросло на 63,1 процента. Также возросло количество предоставляемой льготы на проезд обучающимся в общеобразовательных организациях и льготы на проезд ветеранам труда на 10,09 и 30,74 процента соответственно. Произошло снижение предоставления льготы на проезд труженикам тыла на

0,8 процентов, что связано со снижением количества человек проезжающих по данной льготе.

Обсуждение результатов

Для того чтобы определить эффективность исполнения средств финансирования пригородного железнодорожного сообщения рассмотрим в таблице 3 основные показатели эффективности компании.

Таблица 3 Основные показатели эффективности АО «Байкальская ППК» [9]

Показатели	Формула для расчета	2021, %	2020, %	2019, %
Коэффициент рентабельности всего капитала	Чистая прибыль/капитал*100%	-67,64	21,55	-14,34
Коэффициент рентабельности производства	Чистая прибыль/(основные фонды+оборотные активы)*100%	94,39	-114	32,38
Коэффициент рентабельности продаж	Прибыль/выручка*100	32,42	-19,58	8,33
Коэффициент рентабельности оборотных активов	Чистая прибыль/оборотные активы*100%	10,17	-127,47	35,18
Коэффициент рентабельности внеоборотных активов	Чистая прибыль/внеоборотные активы	19,444	-76,7	47,29

На основании таблицы 3 необходимо сравнить рентабельность с определёнными нормами. Для стран с развитой экономикой и низкой инфляцией нормальным значением этого коэффициента считается 10-12%. Для стран с более высокой инфляцией, к которым относится Россия, нормальным показателем рентабельности собственного капитала считается 20% и выше. Исходя из данных таблицы 3, можно сделать вывод о том, что в 2019, 2020 годах показатели компании АО «Байкальская ППК» не соответствуют нормативным значениям. Это красноречиво говорит о том, что компания терпит убытки, которые происходят из-за снижения пасса-

жиропотока. Снижение пассажиропотока напрямую связано с ситуацией в стране - пандемией коронавирусной инфекции. К 2021 году показатели компании достигли нормативных значений, в связи с получением субсидий на возмещение недополученных доходов, связанных с пандемией коронавирусной инфекции.

Эффективность исполнения средств финансирования пригородного железнодорожного сообщения определяется в том числе эффективностью деятельности самой компании. Проведенные нами расчеты показывают, что в настоящий момент компания демонстрирует целевое и эффективное использование средств финансирования, полученных в качестве субсидий на возмещение недополученных доходов.

Выводы

Можно сделать вывод о том, что пригородные пассажирские железнодорожные перевозки в целом были и остаются убыточными. Исходя из социальной значимости пригородных перевозок и платежеспособности населения, тарифы не могут устанавливаться таким образом, чтобы полностью покрывать расходы перевозчика.

Раньше существовало перекрестное субсидирование - пассажирские перевозки покрывались за счет грузовых. В ходе реформы инфраструктурная составляющая была отделена от транспортной. Функции пригородного перевозчика были переданы от ОАО "РЖД" 26 пригородным компаниям, созданным с участием регионов. В результате грузовые ставки стали расти медленнее, а потерю пассажиропотока пришлось покрывать за счет бюджетных субсидий.

Важнейшими задачами, стоящими в настоящее время перед ОАО «РЖД», являются повышение экономической эффективности пассажирского комплекса, повышение комфорта и обеспечение безопасности перевозок.

Среди основных целей хотелось бы выделить наиболее значимые:

- а) обеспечение качественного нового уровня перевозок пассажиров;
- б) рост пригородных пассажирских перевозок;
- в) рост доходов от организации движения пригородных электропоездов;
- г) снижение убыточности пригородных перевозок на данных направлениях с последующим выводом их на должный уровень рентабельности.

Управление качеством становится одной из важнейших областей, требующих регулирования на пригородном железнодорожном сообщении. Чтобы повысить спрос, удовлетворенность перевозками и эффективность работы компании необходимо внедрить инновации и изменения в работу пригородных пассажирских компаний в реалиях современного мира.

Библиографический список

1. Сервис в пригородном сообщении. – URL: <http://www.caredenis.ru/resources/service/html/les03.html> (дата обращения: 10.03.2023).
2. Пригородные железнодорожные перевозки на участках с не-большим пассажиропотоком. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prigorodnye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-uchastkah-s-nebolshim-passazhiropotokom/viewer> (дата обращения: 10.03.2023).
3. Реформа пригородного железнодорожного сообщения в России. – URL: <https://tass.ru/info/1747375> (дата обращения: 10.03.2023).
4. Организация и финансирование пригородных железнодорожных перевозок. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-i-finansirovanie-prigorodnyh-zheleznodorozhnyh-passazhirskih-perevozok> (дата обращения: 10.03.2023).
5. Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом» от 19.05.2014 г. № 857-р.
6. Пассажирские перевозки в пригородном сообщении. – URL: <https://ar2021.rzd.ru/ru/performance-overview/analysis-operating-results/passenger-transportation/commuter-service> (дата обращения: 10.03.2023).
7. [Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям железнодорожного транспорта на компенсацию части потерь в доходах, возникающих в результате предоставления гражданам государственной социальной услуги в виде бесплатного проезда на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении при условии ведения персонифицированного учета поездок» от 27.03.2019 г. № 320.](#)
8. Информация субъекта естественных монополий Байкальская пригородная пассажирская компания. – URL: <https://www.bppk.tk/about/info/> (дата обращения: 10.03.2023).
9. Шнейдер М. А., Проскуракова Е. А. Рынок пригородных железнодорожных перевозок: управление и экономика: Монография / М.А. Шнейдер, Е.А. Проскуракова. – СПб.: Издательство ООО «Типография «НП-Принт», 2012. – 288 с.
10. Федеральный закон «О государственной социальной помощи» от 17.07.1999 г. № 178-ФЗ.
11. Годовой отчет об исполнении бюджета Иркутской области Режим доступа. – URL: <https://irkutsk.roskazna.gov.ru/ispolnenie-byudzheta/byudzhety-subektov-rf-i-mestnye-byudzhety/godovoy-otchet-ob-ispolnenii-byudzheta/> (дата обращения: 10.03.2023).

