

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2022.31.22.012

Определение целесообразности привлечения инвестиций с концессионной основой на железнодорожном транспорте в России

Андреева Алена Вячеславовна

Преподаватель математики,
Самарский колледж железнодорожного транспорта,
Самарский государственный университет путей сообщения,
443066, Российская Федерация, Самара, ул. Свободы, 2В;
e-mail: rektorat@samgups.ru

Аннотация

В статье определены преимущества и недостатки применения концессии на железнодорожном транспорте в России. Среди преимуществ: привлечение частного капитала без потери стратегического контроля над жизненно важными публичными системами и объектами. К недостаткам следует отнести: отсутствие опыта и профессиональных навыков у органов власти по заключению концессионных договоров и управлению концессиями, несовершенство отечественного правового поля и контроль регулирующих органов. Проведен обзорный анализ внедрения концессии на железных дорогах в разных странах мира. Определено, что эффективность инвестиционных проектов железнодорожного транспорта, реализуемых на принципах ГЧП, зависит от качества управления. Выявлено, что перспективным направлением привлечения инвестиций в железнодорожную отрасль является концессия вокзалов, которая позволит повысить уровень сервиса пассажиров согласно европейским стандартам. Железнодорожный транспорт требует значительных инвестиционных вливаний. Отмечаются пути: бюджетное финансирование, кредитные средства и концессия. Во-первых, в отличие от арендных и других отношений, они имеют долгосрочный характер, что дает право сторонам осуществлять стратегическое планирование своей деятельности. Во-вторых, в Концессиях частный сектор является независимым в принятии административно-хозяйственных и управленческих решений. В-третьих, у государства в рамках как концессионного договора, так и законодательных норм остается достаточно рычагов влияния на концессионера в случае нарушения им условий концессии, а также при необходимости защиты общественных интересов. Именно концессия может успешно использоваться для развития инфраструктуры в условиях дефицита бюджета.

Для цитирования в научных исследованиях

Андреева А.В. Определение целесообразности привлечения инвестиций с концессионной основой на железнодорожном транспорте в России // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Том 12. № 2А. С. 105-111. DOI: 10.34670/AR.2022.31.22.012

Ключевые слова

Концессия, железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, государственное частное партнерство, ОАО «РЖД».

Введение

Для повышения стабильной и эффективной деятельности любого предприятия необходимо своевременное и умелое управление изменениями внутреннего и внешнего характера. В свою очередь, развитие железнодорожного транспорта, как наиболее экономически значимой отрасли, нуждается в таких изменениях управления, с целью достижения положительных результатов [Галстян, 2021]. Для улучшения работы пассажирского хозяйства была сформирована новая схема управления пассажирскими перевозками ОАО «РЖД», которая предусматривает существенное уменьшение количества работников департамента пассажирских перевозок, образование отдельной пассажирской компании на уровне ОАО «РЖД» с филиалами на каждой железной дороге и одновременной ликвидацией пассажирских служб. В эту компанию включена вся пассажирская железнодорожная инфраструктура, существовавшая на железных дорогах и принимавшая участие в пассажирских перевозках, кроме скоростных и пригородных. Эта новая пассажирская компания объединила в себе следующие функции: вокзальный сервис; содержание, эксплуатация и техническое обслуживание подвижного состава (вагоны локомотивной тяги не входят в сферу управления скоростной и пригородной компаний); логистика пассажирских перевозок, объединяющая обслуживание пассажирских перевозок; капитальный и капитально-восстановительный ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги; содержание пассажирской железнодорожной инфраструктуры; участие в составлении соглашений на разработку и поставку новых видов подвижного состава [Бакланова, 2021].

Основная часть

В настоящее время в ОАО «РЖД» можно выделить три вида пассажирских компаний в зависимости от скорости движения поездов и зон курсирования.

Скоростная компания организует перевозку пассажиров в специальном подвижном составе (в основном, распределенной тяги) со скоростями до 140-160 км/ч при условии срока поездки не больше 8 ч. Увеличение этого срока дебатруется [Черепанова, 2022].

Пригородная пассажирская компания занимается перевозками пассажиров в городской, пригородной, региональных и межрегиональных зонах (на несколько смежных областей) преимущественно в моторвагонном подвижном составе и вагонах локомотивной тяги (после капитального ремонта). Срок поездки ограничен комфортными условиями путешествия, но в основном не превышает 5 часов. Пассажирская компания занимается перевозками пассажиров в вагонах локомотивной тяги со скоростями до 100-130 км/ч на всей территории России и за рубежом в открытых, купейных и спальнях вагонах.

Это распределение зон курсирования поездов побуждает к изменениям структуры парка пассажирских вагонов. Перспективное развитие пассажирских перевозок требует изменения количественной и качественной структуры указанных парков. В России крайне необходимы скоростные перевозки, которые постепенно будут заменять определенную часть пассажирского парка локомотивной тяги на скоростные поезда (корейского, чешского и отечественного производства). В этом случае количество вагонов третьей группы будет постепенно уменьшаться и качественно улучшаться [Развитие транспортной..., www].

Ключевые функции департамента по организации внутренних и международных пассажирских перевозок, и подчиненных структур:

- организация, координация и управление процессом пассажирских перевозок в дальнем и международном сообщении, предоставление качественных услуг на вокзалах и в поездах, участие в разработке графиков движения;
- координация и управление процессами эксплуатации пассажирского вагонного парка и планирования ремонтов пассажирских вагонов;
- координация перевозок между всеми видами пассажирских перевозок: региональными, пассажирскими, скоростными и т.д.
- создание в будущем условий для организации предоставления перевозчикам пассажиров услуг объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (пассажирские вокзалы и помещения, билетные кассы и др.), принадлежащих ОАО «РЖД»;
- формирование и обеспечение единой технической политики в области пассажирских перевозок, оказание услуг пассажирам, обновление подвижного состава;
- совершенствование тарифной политики, осуществление экономического анализа, разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности, совершенствование структуры управления;
- участие в разработке международных проектов, правил и норм, которые касаются ремонта и эксплуатации вагонов в международном сообщении совместно с соответствующими организациями стран-участниц международного Союза железных дорог, Организации Сотрудничества железных дорог, Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

Так, согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2030 года, можно выделить следующие направления в сфере пассажирских перевозок [Рябинин, www]:

- техническое переоснащение объектов инфраструктуры железных дорог;
- обеспечение железных дорог подвижным составом отечественного производства, способным существенно повысить технико-технологические показатели;
- совершенствование технологии организации перевозок;
- совершенствование системы формирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок;
- государственная поддержка при закупке пассажирского подвижного состава, строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры железных дорог, имеющих социальное значение.

Результаты исследования

Благодаря анализу работ вышеуказанных ученых и программ реформирования, следует выделить некоторые проблемы и направления реформирования и управления изменениями на предприятиях железнодорожного транспорта.

Среди проблем следует выделить следующие:

- системное восстановление основных фондов;
- недостатки в организации пассажирских перевозок;
- повышение качества перевозок.

Эффективное управление изменениями предприятий железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок должно предусматривать качественное развитие каждого из

вышеуказанных направлений. Указанные проблемы и направления исследования обуславливают применение некоторых стратегий по реформированию и управлению изменениями.

Прежде всего, пассажирским перевозкам не хватает вагонов нового поколения, скорости движения и качества услуг. На такие вагоны будет лучший спрос, чем на старый подвижной состав, кроме того, такой поезд будет более быстрый, сократится срок поездки, а также увеличится стоимость билета. А это принесет больший доход депо, а кроме того, улучшит комфорт и качество перевозок. Это все сделает пассажирские перевозки более конкурентоспособными по сравнению с автомобильным транспортом и увеличит данный сегмент на рынке транспортных услуг [Самарин, www].

ОАО «РЖД» закупила новые вагоны, но в настоящее время – в малом объеме. Это вагоны, которые имеют улучшенные свойства: классические купейные вагоны, рассчитанные для перевозки 40 пассажиров со скоростью движения до 160 км/ час, которые могут эксплуатироваться на электрифицированных и неэлектрифицированных железных дорогах, среди которых есть как обычные купейные, так и купейные с мебелью-трансформерами. Что касается пассажирского купе, то, кроме упоминаемых окон с форточками, во-первых, стоит отметить улучшенный дизайн интерьера, который отвечает современным требованиям по эргономике и предусматривает, в частности, безопасные спальные полки и отделения для багажа. Пассажиры всегда готовы платить за комфортные условия перевозки, если они получают то, что ожидают. Тем более им всегда приятно, если они получают больше, чем ожидают. Например, за постоянное пользование железной дорогой (свыше 10 поездок в год) начисляются дополнительные бонусы в виде скидки на поездки или предоставляется возможность бесплатного пользования VIP-залом, бесплатного питания.

Также для организаций, которые для командировок часто используют железнодорожный транспорт, необходимо сделать электронный билет с накопительной системой скидок. Для студентов и пенсионеров нужно перенять опыт испанских железных дорог, там все они имеют 50% скидки на проезд [Мамадалиева, 2020]. Все это привлекает потребителей услуг и делает более конкурентоспособным железнодорожный транспорт. Кроме того, Евросоюз отдает предпочтение железнодорожному транспорту, как лидирующему на рынке транспортных услуг, потому что он более экологичен, меньше образует заторы и влияет на техногенную обстановку. Железнодорожный транспорт со скоростными перевозками, комфортными новыми вагонами и развитым сектором дополнительных услуг – это транспорт будущего.

Железнодорожные пассажирские перевозки пассажиров начинаются и заканчиваются на железнодорожных вокзалах. Вокзал, как визитная карточка железной дороги-особое место, где пассажир должен чувствовать себя в полном комфорте и безопасности, так как иногда пассажиры вынуждены длительное время находиться на вокзале, ожидая поезда. Часто это семьи с маленькими детьми, беременные женщины, старики, инвалиды или туристы. И, к сожалению, они чувствуют себя крайне некомфортно и не в безопасности на вокзалах, потому что железная дорога не в состоянии в полном объеме удовлетворить требования своих потребителей услуг. Абсолютное большинство вокзалов, находящихся в собственности ОАО «РЖД», находится в хорошем или удовлетворительном состоянии. Но состояние вокзала — это еще не все. Пассажир, садящийся в поезд, должен за свои деньги получить максимально качественные услуги [Галстян, 2021].

В настоящее время существующие железнодорожные пассажирские вокзалы выполняют следующие основные функции:

- организация пересадки пассажиров на другие поезда;
- пересадка пассажиров с одного направления движения на другое;
- пересадка пассажиров с пассажирских перевозок в дальнем сообщении на скоростные и пригородные поезда в обратном движении;
- пересадка пассажиров с железнодорожных поездов на все возможные виды местного транспорта (метро, трамвай, троллейбус, автобус) для перевозки их к дому или к другим местным вокзалам [Бакланова, 2021].

И вспомогательные функции: предоставление некоторых торговых и информационных услуг, залы для отдыха, буфет и другие дополнительные услуги для организации удобных условий пребывания пассажиров в ожидании поезда. Но этого совсем недостаточно, чтобы удовлетворить современных пассажиров и туристов, которые часто находятся на вокзалах длительное время. Кроме того, зачастую большие площади вокзала используются нерационально, поэтому пассажирская компания не получает должной прибыли. А вкладывать в них большие средства ОАО «РЖД» не имеет возможности.

Организационный контекст повышения результативности управления проектами ГЧП железнодорожного транспорта происходит путем создания специального координационного органа, обеспечивающего дальнейшее сотрудничество между партнерами проекта, которое необходимо на всех этапах жизненного цикла проекта [Коннова, 2021].

В пользу концессий приводятся разные доводы. Одним из главных из них является фактор привлечения новых инвестиций. В целом это так, однако концессионеры стремятся, как правило, достичь роста перевозок за счет минимальных инвестиций. Капитальные вложения направляются скорее на стабилизацию существующего положения и устранение узких мест, нежели на реконструкцию инфраструктуры и обновление парка подвижного состава.

Также довольно часто декларируется, что концессия железных дорог приносит значительный доход государству, но на самом деле достаточно умеренные доходы формируются за счет ежегодных взносов по договорам концессии и налоговых сборов.

Пассажирские перевозки – это еще один сложный вопрос. Как правило, они нерентабельны, и концессионеры не заинтересованы в выполнении перевозок пассажиров даже при предоставлении субсидии. Так, в случае общей концессии железных дорог Сенегала и Мали выполняется ограниченный объем пассажирских перевозок, пока правительство занимается пополнением парка подвижного состава. Во многих странах используется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Это недопустимо, тем более что поездка в автобусе обходится пассажирам гораздо дешевле, чем в поезде. Если железная дорога является единственным видом транспорта, тогда ее сохранение, безусловно, является приоритетной задачей [Рябинин, www].

Заключение

Итак, подводя итоги, отметим, что по-прежнему требуют решения некоторые вопросы, в частности в области инвестиций в развитие инфраструктуры и пассажирских перевозок. Опыт действующих концессий может оказаться полезным для стран, которые намерены более эффективно использовать железные дороги. Поэтому внедрение изменений в концессии вокзалов — это еще один шаг к выполнению европейских стандартов и предоставлению комфортабельных услуг в перевозках пассажиров железнодорожным транспортом.

Библиография

1. Бакланова А.С. Влияние коронавируса на железнодорожный транспорт // Студенческий. 2021. № 20 (148). URL: <https://sibac.info/journal/student/148/215617>
2. Галстян Э.Г. Финансирование проектов развития железнодорожной инфраструктуры в России // Студенческий. 2021. № 21 (149). URL: <https://sibac.info/journal/student/149/217444>
3. Коннова Ю.П. Особенности лизинга в сфере железнодорожного транспорта // Студенческий. 2021. № 21 (149). URL: <https://sibac.info/journal/student/149/216274>
4. Лецкий Э.К. Проектирование информационных систем на железнодорожном транспорте. М.: Маршрут, 2020. 343 с.
5. Мамадалиева О.Ш. Оценка состояния рынка транспортных услуг в России // Студенческий. 2020. № 41 (127). URL: <https://sibac.info/journal/student/127/197100>
6. Развитие транспортной инфраструктуры России: игра на опережение? URL: https://image-src.bcg.com/Images/The-development-of-Russia-transport-infrastructure-ahead-of-the-curve_tcm9-166354.pdf
7. Рябинин А.Ю. Анализ устойчивости грузооборота железнодорожного транспорта и тенденции его развития // Научное сообщество студентов. URL: [https://sibac.info/archive/meghdis/10\(117\).pdf](https://sibac.info/archive/meghdis/10(117).pdf)
8. Самарин В.А. Тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении // Научное сообщество студентов. URL: [https://sibac.info/archive/meghdis/22\(129\).pdf](https://sibac.info/archive/meghdis/22(129).pdf)
9. Черепанова Г.В. Актуальные проблемы безопасности участников тушения пожаров // Студенческий. 2022. № 4 (174). URL: <https://sibac.info/journal/student/174/241135>
10. Шкурдалов А.И. Классификация моделей государственно-частного партнерства // Научное сообщество студентов. URL: https://sibac.info/sites/default/files/conf/file/stud_3_3.pdf

Determination of the feasibility of attracting investments with a concession basis in railway transport in Russia

Alena V. Andreeva

Mathematics Teacher,
Samara College of Railway Transport,
Samara State Transport University,
443066, 2B, Svobody str., Samara, Russian Federation;
e-mail: rektorat@samgups.ru

Abstract

The article identifies the advantages and disadvantages of using a concession on railway transport in Russia. Among the advantages of using a concession in railway transport are: attracting private capital without losing strategic control over vital public systems and facilities. The disadvantages include: the lack of experience and professional skills of the authorities in concluding concession agreements and managing concessions, the imperfection of the domestic legal field and the control of regulatory bodies. A review analysis of the implementation of the concession on railways in different countries of the world has been carried out. It is determined that the effectiveness of railway investment projects implemented on the principles of PPP depends on the quality of management. It is revealed that a promising direction of attracting investment in the railway industry is the concession of railway stations, which will increase the level of passenger service according to European standards. Rail transport requires significant investment injections. The ways are marked: budget financing, credit funds and concession. Firstly, unlike lease and other relations, they have a long-term nature, which gives the parties the right to carry out strategic

planning of their activities. Secondly, in Concessions, the private sector is independent in making administrative, economic and managerial decisions. Thirdly, the state, within the framework of both the concession agreement and legislative norms, has enough levers of influence on the concessionaire in case of violation of the terms of the concession, as well as, if necessary, protection of public interests.

For citation

Andreeva A.V. (2022) Opređenje tselesoobraznosti privlecheniya investitsii s kontsessionnoi osnovoi na zheleznodorozhnom transporte v Rossii [Determination of the feasibility of attracting investments with a concession basis in railway transport in Russia]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 12 (2A), pp. 105-111. DOI: 10.34670/AR.2022.31.22.012

Keywords

Concession, railway transport, passenger transportation, public private partnership, JSC “Russian Railways”.

References

1. Baklanova A.S. (2021) Vliyanie koronavirusa na zheleznodorozhnyi transport [The impact of coronavirus on railway transport]. *Studencheskii* [Students' Journal], 20 (148). Available at: <https://sibac.info/journal/student/148/215617> [Accessed 12/12/2021]
2. Cherepanova G.V. (2022) Aktual'nye problemy bezopasnosti uchastnikov tusheniya pozharov [Actual problems of safety of participants in extinguishing fires]. *Studencheskii* [Students' Journal], 4 (174). Available at: <https://sibac.info/journal/student/174/241135> [Accessed 12/12/2021]
3. Galstyan E.G. (2021) Finansirovanie proektov razvitiya zheleznodorozhnoi infrastruktury v Rossii [Financing projects for the development of railway infrastructure in Russia]. *Studencheskii* [Students' Journal], 21 (149). Available at: <https://sibac.info/journal/student/149/217444> [Accessed 12/12/2021]
4. Konnova Yu.P. (2021) Osobennosti lizinga v sfere zheleznodorozhnogo transporta [Peculiarities of leasing in the field of railway transport]. *Studencheskii* [Students' Journal], 21 (149). Available at: <https://sibac.info/journal/student/149/216274> [Accessed 12/12/2021]
5. Letskii E.K. (2020) *Proektirovanie informatsionnykh sistem na zheleznodorozhnom transporte* [Design of information systems for railway transport]. Moscow: Marshrut Publ.
6. Mamadaliyeva O.Sh. (2020) Otsenka sostoyaniya rynka transportnykh uslug v Rossii [Assessment of the state of the transport services market in Russia]. *Studencheskii* [Students' Journal], 41 (127). Available at: <https://sibac.info/journal/student/127/197100> [Accessed 12/12/2021]
7. *Razvitiye transportnoi infrastruktury Rossii: igra na operezhenie?* [Development of Russia's transport infrastructure: a proactive game?]. Available at: https://image-src.bcg.com/Images/The-development-of-Russia-transport-infrastructure-ahead-of-the-curve_tcm9-166354.pdf [Accessed 12/12/2021]
8. Ryabinin A.Yu. Analiz ustoychivosti gruzooborota zheleznodorozhnogo transporta i tendentsii ego razvitiya [Analysis of the stability of the freight turnover of railway transport and its development trends]. In: *Nauchnoe soobshchestvo studentov* [Scientific community of students]. Available at: [https://sibac.info/archive/meghdis/10\(117\).pdf](https://sibac.info/archive/meghdis/10(117).pdf) [Accessed 12/12/2021]
9. Samarin V.A. Tarifnaya politika zheleznikh dorog gosudarstv-uchastnikov sng na perevozki gruzov v mezhdunarodnom soobshchenii [Tariff policy of the railways of the CIS member states for the transportation of goods in international traffic]. In: *Nauchnoe soobshchestvo studentov* [Scientific community of students]. Available at: [https://sibac.info/archive/meghdis/22\(129\).pdf](https://sibac.info/archive/meghdis/22(129).pdf) [Accessed 12/12/2021]
10. Shkurdalov A.I. Klassifikatsiya modelei gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Classification of models of public-private partnership]. In: *Nauchnoe soobshchestvo studentov* [Scientific community of students]. Available at: https://sibac.info/sites/default/files/conf/file/stud_3_3.pdf [Accessed 12/12/2021]