

УДК 33**Проблемные вопросы логистики пригородных железнодорожных перевозок России****Чеботарев Владислав Стефанович**

Доктор экономических наук, профессор,
начальник кафедры экономики и экономической безопасности,
Нижегородская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации;
603144, Российская Федерация, Нижний Новгород, шоссе Анкудиновское, 3;
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Пешехонов Павел Николаевич

Начальник отдела качества и работы с обращениями граждан,
Северо-Западная пригородная пассажирская компания;
190068, Российская Федерация, Санкт-Петербург, пр. Римского-Корсакова, 47;
e-mail: orb.pfo@mail.ru

Аннотация

В статье изложена история возникновения и развития пригородных железнодорожных перевозок в России с XIX века по настоящее время. Рассмотрены основные этапы развития этого сегмента, а также сложности, возникшие после распада СССР и в условиях перехода к рыночной экономике. Особое внимание уделено проблемам, связанным с реформой железнодорожной отрасли в 2003 году, включая создание и функционирование пригородных перевозчиков в структуре ОАО «РЖД». Авторы анализируют механизмы субсидирования пригородных перевозок и участие бюджетов субъектов Российской Федерации в этом процессе. Приведены нормативно-правовые документы, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта общего пользования при перевозке пассажиров в пригородном сообщении, а также методика формирования тарифов и модель тарифного регулирования. В статье отражены проблемные моменты, связанные с компенсацией потерь пригородных перевозчиков, и озвучены причины снижения их прибыли, в том числе на примере конкретных компаний. Сформированы ключевые аспекты устойчивой работы пригородных железнодорожных перевозок и определены задачи для их дальнейшего развития.

Для цитирования в научных исследованиях

Чеботарев В.С., Пешехонов П.Н. Проблемные вопросы логистики пригородных железнодорожных перевозок России // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 10А. С. 136-144.

Ключевые слова

История развития пригородных перевозок, реформа железнодорожной отрасли, логистика пригородных железнодорожных перевозок, проблемы организации пригородных железнодорожных перевозок.

Введение

Появление пригородных железнодорожных перевозок своими корнями уходит в 70-80-е годы XIX века, когда рост населения крупных городов сопровождался их расширением. Новые предприятия строились на пустынных окраинах города, обрастая жилыми кварталами рабочих классов. В советское время пригородное сообщение расширилось, обслуживая не только дачников, но и рабочую силу, обеспечивая ее перемещение между городами и пригородами. Существенный рост пассажирских перевозок потребовал отказаться от паровозной тяги и перевести пригородное движение на электрическую тягу. В 1930 г. открыто первое в РСФСР пригородное движение электропоездов с Ярославского вокзала, 43 паровоза были заменены на 33 электропоезда и смогли обеспечить необходимые перевозки, притом скорость первых электропоездов была меньше 30 км/ч. Успешная эксплуатация первого электрифицированного участка привела к электрификации всего пригородного движения Москвы: в 1933 г. электрички уже пошли по Горьковскому направлению, в 1935 г. – по Рязанскому направлению, в 1937 г. – по Курскому направлению. Электрификация в Подмоскowie не прекращалась и во время Великой отечественной войны. В последствии пригородные электропоезда получили распространение по всей стране, прежде всего в пригородах Ленинграда и на Северном Кавказе. Отметим, что термин «пригородный поезд» появился в СССР только в 1935 году. В 1960-х годах происходит второй, после XIX века, бум дачного строительства и потребность в пригородных перевозках увеличивается [Коммерсантъ, www...].

Однако после распада СССР начались трудности [Чеботарев, Овсяник, Чеботарев, Строков, Юсупова, 2021; Чеботарев, Лавриненко, 2010; Чеботарёв, 2006]. Основной производитель электричек Рижский государственный вагоностроительный завод (РВЗ) оказался за рубежом, прекратилось поступление новых электровагонов, огромный парк электропоездов серий ЭР (уже латвийского производства) практически остался без запчастей. Ситуацию спасли Демиховский машиностроительный завод, а в последствии подключившийся Торжокский вагоностроительный завод. В кратчайшие сроки прошло репрофилирование производства. Уже в 1992 году налажен выпуск электропоездов, спроектированных на основе одной из рижских разработок. В 1996-1997 годах вышли модели ЭД4 и ЭД4М с полностью российским оборудованием. ЭД4М стала самой массовой электричкой постсоветского выпуска, именно на ее базе строятся сейчас аэроэкспрессы и другие пригородные поезда повышенной комфортности.

Но это не оказалось единственной трудностью переходного периода. До распада СССР, пригородными поездами в стране занималось Министерство путей сообщения (МПС). Железные дороги получали прибыль с грузоотправителей, а за счет этого в придачу возили пассажиров, содержали парк электричек, пригородные платформы, кассы, павильоны и т.п. Прямые поступления от продажи билетов компенсировали лишь малую долю расходов на пригородное сообщение, остальные расходы заглядывались в грузовой тариф. По факту пригородные перевозки являлись социальной «нагрузкой» к доходным грузовым перевозкам.

Попытки адаптации Министерства путей сообщения к рыночным условиям привели к деградации и снижению объемов пригородных пассажирских перевозок. Износ и вывод из эксплуатации подвижного состава привели к сокращению поездов, что в сочетании с другими факторами снизило число перевозимых пассажиров, несмотря на высокое социально-экономическое значение пригородных железнодорожных перевозок.

Основное содержание

Реформа железнодорожной отрасли в 2003 году привела к созданию пригородных пассажирских компаний как дочерних обществ ОАО «РЖД» с участием органов власти субъектов Российской Федерации, для оказания услуг по перевозке пассажиров на небольшие пригородные расстояния.

Порядок и условия регулирования деятельности железнодорожного транспорта общего пользования при перевозке пассажиров в пригородном сообщении, были определены в рамках Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», а также некоторых подзаконных актов Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации.

Пригородные пассажирские компании могут осуществлять свою деятельность на территории одного или нескольких субъектов Российской Федерации, но контрольные пакеты акций оставались в собственности ОАО «РЖД», таким образом контролируя действия пригородных пассажирских компаний. Были созданы 28 компаний-операторов, такие как: АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (АО «ЦППК»), АО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» (АО «МТППК»), АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (АО «СЗППК»), АО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» (АО «ВВППК»), АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» (АО «СКППК»), АО «Северная пассажирская компания» (АО «СППК»), АО «ППК «Черноземье», и др. Услуги пригородных перевозок оказываются в 72 субъектах Российской Федерации.

В целях оптимизации нагрузки на бюджеты субъектов Российской Федерации, ограничения роста тарифов в пригородном сообщении, на уровне Правительства Российской Федерации был принят ряд управленческих решений:

- возможность применения корректирующего коэффициента в размере 0,01 к тарифу на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении на период до 2030 г. (принята 17.10.2011 постановлением Правительства Российской Федерации № 844) [Постановление Правительства Российской Федерации, [www...](#)];
- возмещение из средств федерального бюджета РФ потерь в доходах ОАО «РЖД», связанных с тарифным регулированием пригородного сообщения;
- применение льготной налоговой ставки на имущество железнодорожной инфраструктуры общего пользования на долгосрочный период до 2030 г.;
- фактическое введение государственного ценового регулирования ставок платы за услуги по оказанию со стороны ОАО «РЖД» в адрес пригородных пассажирских компаний услуг (предоставление в пользование, управление, эксплуатация, техническое и сервисное обслуживание, текущий и капитальный ремонт подвижного состава).

Методика расчета тарифа на пригородные железнодорожные перевозки складывается из затрат на владение и эксплуатацию поездов (это, как правило, от 60% до 80% всех затрат) и расходов на организацию перевозки (обеспечение продаж билетов, работа кассиров, контролеров, обеспечение безопасности и прочие расходы) [Федеральная антимонопольная служба, [www...](#)].

Тарифное регулирование пригородных железнодорожных перевозок осуществляется на основе двухуровневой модели регулирования:

- на региональном уровне осуществляется регулирование тарифов на перевозку пассажиров;
- на федеральном уровне осуществляется регулирование тарифов на услуги инфраструктуры и предоставления подвижного состава.

Одним из принципов реформы заключался в организации самостоятельных пригородных организаций перевозчиков и отделение пригородного сообщения от дальнего с разными механизмами их субсидирования: дальние перевозки – за счет федерального, а пригородное сообщение – из региональных бюджетов. Т.е. была создана система регионального заказа на пригородные перевозки, когда субъект федерации заказывал и оплачивал в виде покрытия убытков (дотаций) маршрутов электропоездов по своей территории. На практике данная система оказалась неприспособленной к отечественным реалиям. Регионы вполне резонно сомневались в сумме оплаты тарифов и вели себя по-разному, одни выплачивали пригородным компаниям дотации (полученные убытки), другие платили меньше необходимого (иногда в значительной сумме) и не закладывали их в свои бюджеты. Появились злостные субъекты неплательщики. Зависимость от региональных властей и постоянные договоренности о субсидиях стали проблемами, затрудняющими достижение безубыточности.

В итоге, данные недостатки в контрактных отношениях между регионами РФ и пригородными пассажирскими компаниями достигли критических значений. Сумма некомпенсированных потерь убыточных пригородных компаний в 2014 году составила 4,545 млрд. рублей. В результате пригородные компании, чтобы избежать банкротства, стали оказывать услуги только на оплаченный объем. К концу 2014 года по всей стране было отменено 10% из почти 6 тыс. электричек, а в январе 2015 года были полностью остановлены перевозки в Вологодской и Псковской областях, отменены 35 электропоездов в Нижегородской, 17 электропоездов в Пермском крае, по 16 электропоездов в Воронежских и Орловских областях. Широкомасштабная отмена пригородных поездов вызвала общественный резонанс и повысила социальное напряжение. Во многих регионах население стало собираться на митинги и пикеты, возникла угроза перекрытия железнодорожных магистралей.

Ситуация дошла до того, что пришлось вмешаться Президенту РФ Владимиру Путину и в результате мероприятий, в том числе усилиям Минтранса РФ и ОАО «РЖД», пригородные перевозки были восстановлены.

В результате реализации структурной реформы и Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом утвержденная распоряжением Правительства РФ от 19 мая 2014 г. № 857-р, была образована система организации пригородных пассажирских перевозок, основными субъектами которой являются федеральные органы исполнительной власти (в лице Министерства транспорта РФ, Федеральной службы по тарифам (упразднена в 2015 году, функции переданы ФАС), Федерального агентства по железнодорожному транспорту), регионы Российской Федерации, ОАО «РЖД» и пригородные пассажирские компании.

Проблема недостаточного возмещения убытков пригородных компаний была решена путем заключения долгосрочного транспортного заказа сроком на 15 лет между пригородными перевозчиками и регионами РФ, начиная с 2015 года.

Но вопрос, связанный с убытками в сегменте пригородных пассажирских перевозок остается нестабильными и по настоящее время.

Так доходы в 2021 году составили в сегменте пассажирских перевозках в пригородном сообщении – 38,9 млрд руб., что выше уровня 2020 года на 2,9 млрд руб. (+8,2 %), за счет роста

вагоно-километровой работы на 3,8 % и индексации тарифа на 3,7 % .

Но суммарная чистая прибыль железнодорожных пригородных пассажирских компаний по итогам 2022 года упала в 5,1 раза, до 1,31 млрд руб., не смотря на рост выручки на 12,3%, до 103,6 млрд руб., достигнув максимального уровня за последние пять лет (рис. 1).



Рисунок 1 - Результаты деятельности пригородных компаний в 2022 году (млн. руб.)

На примере АО «ЦППК» видим, что при максимально крупной выручке среди пригородных перевозчиков, компания получила убыток. Такой результат объясняется меньшим объемом полученных субсидий, в 2022 году оператор рассчитывал на субсидии от Госрегулирования тарифов и компенсаций недополученных доходов за перевозки на Московских центральных диаметрах (МЦД) на 28,4 млрд руб., но получил только 44% от этой суммы [12].

Задержка субъектами РФ выплат покрытий убытков пригородных перевозчиков, так же наблюдается во многих регионах России. Выплаты поступают неравномерно и с задержками. Для примера, результаты покрытия убытка субъектами за 7 месяцев 2024 г., по данным АО «СЗППК» (рис. 2).

Покрытие убытков за 7 месяцев 2024 г. по субъектам, с которыми заключены соглашения АО «СЗППК», в общем составляют только 69,7%, что указывает на низкое покрытие убытков некоторыми субъектами РФ.

Общее снижение прибыльности пригородных пассажирских компаний также связано с ростом себестоимости перевозок в среднем на 10–15%. Компании также сталкиваются с

необходимостью обновления подвижного состава из-за высокого износа. Существующий подход к закупке подвижного состава в лизинг приводит к увеличению затрат, и операторы не в состоянии полностью покрыть эти расходы. Тут немалую роль сыграли последствия введенных в отношении страны санкций (произошло удорожание большинства комплектующих) и рост процентных ставок по кредитам.

Другой причиной падения прибыли пригородных перевозчиков является, - отсутствие индексации тарифов или индексация меньше уровня инфляции.



Рисунок 2 - Результаты покрытия убытка субъектами за 7 месяцев 2024 г., по данным АО «СЗППК» (схема составлена авторами).

Данные причины пока не критичны, но не уделив им внимание в настоящее время, можно столкнуться с критическими последствиями.

Для устойчивой работы пригородных перевозок необходимо сохранить в полном объеме государственную поддержку перевозок; регионы должны в полном объеме субсидировать потери в доходах пригородным перевозчикам; индексация тарифов должна осуществляться в пределах инфляции.

Законодательство в том виде, как сейчас: нулевая ставка по НДС, льготный тариф на инфраструктуру, другие меры, направленные на поддержание безубыточности пассажирских пригородных компаний, – на данный момент работает вполне эффективно.

Помимо оказания транспортных услуг, перед пригородными железнодорожными перевозками стоит задача укрепления пространственной связности регионов и городских агломераций, посредством улучшения качества коммуникаций в регионах и крупных центрах.

С коммерческой точки зрения, для компании решение этой задачи не будет рентабельным, для таких проектов потребуются огромные государственные вливания, срок окупаемости которых очень пространственен. На основании данных задач возникает основная дилемма, состоящая из двух вопросов: структурные пригородные перевозчики должны быть экономически рентабельными или должны быть структурой в задачи которой входит рост российской экономики. Для государства предпочтителен второй вариант. И вот тут на наш

взгляд образуется новая, современная задача развития РЖД, - где в современной реальности ее функция не ограничивается только бизнес проектами в классическом смысле и измеряются в виде чистой прибыли, возникает задача, заключающаяся в долгосрочной перспективе продвигать экономические и социальные проекты страны. Этаким симбиоз экономики и государственных задач.

Заключение

В заключение следует отметить, что пригородные перевозки во всем мире убыточны, для поддержания уровня обслуживания и развития пригородного комплекса необходима государственная поддержка и должны быть не только долгосрочные контракты между регионами и пригородными перевозчиками по оказанию услуг перевозки пассажиров, но и долгосрочные, перспективные проекты по развитию транспортного сектора.

В привычном понимании пригородные перевозки – это сеть, по которой перемещаются пассажиры, но в разрезе развития страны по этим сетям должны двигаться и инвестиции, которые в том числе должны разгонять экономику, привлекать инновации, развивать и объединять регионы, способствовать развитию агломераций страны.

Библиография

1. СЦБИСТ железнодорожный форум, URL: <http://scbist.com/xx2/55482-06-2022-prigorodnoe-dvizhenie-istoriya-razvitiya-i-sovremennost.html?ysclid=m18vzh0bbv695629598> (дата обращения: 19.09.2024).
2. Новостной сайт газеты Коммерсантъ, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2160203?ysclid=m18vz4ampm888281690> (дата обращения: 19.09.2024).
3. Чеботарев С.С., Овсяник А.И., Чеботарев В.С., Строков А.И., Юсупова Е.Е. Исторические аспекты инвестиционного подхода в учете рисков и последствий чрезвычайных ситуаций // Вопросы истории. 2021. № 4-2. С. 13-22.
4. Чеботарев С.С., Лавриненко Д.Ф. Экономико-правовые особенности построения системы безопасности мегаполиса // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2010. № 1 (12). С. 239-242.
5. Чеботарев С.С. В поисках алгоритмов безопасного развития общества // Гражданская защита. 2006. № 5. С. 7.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 844 «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении», URL: <https://base.garant.ru/12190799/?ysclid=m195yhmmh8461010409> (дата обращения: 19.09.2024).
7. Сайт Федеральной антимонопольной службы, URL: <https://fas.gov.ru/publications/14037?ysclid=m18zf04jpu603967456> (дата обращения: 19.09.2024).
8. Электронный журнал LIVEJOURNAL, URL: <https://af1461.livejournal.com/274281.html> (дата обращения: 17.09.2024).
9. Бухгалтерская отчетность и фин. анализ РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ за 2011-2021 гг., URL: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/7708503722_oao-rzhd (дата обращения: 18.09.2024).
10. Деловая газета «Ведомости», URL: <http://www.vedomosti.ru/business/news/2015/02/06/vozvrat-312-otmenennih-elektrichesk-potrebu-2015-g-dopolnitelno-22-mlrd-rub/> (дата обращения: 18.09.2024).
11. Годовой отчет ОАО «РЖД», URL: <https://ar2021.rzd.ru/ru/performance-overview/analysis-financial-results/analysis-ras/transportation-income#infrastructure-service-income> (дата обращения: 18.09.2024).
12. Новостной сайт новостного агентства РБК, URL: <https://www.rbc.ru/business/10/05/2023/64528bcd9a7947714ff725a5?ysclid=m17tpd0qqp582663519> (дата обращения: 18.09.2024).

Problematic Issues of Logistics in Suburban Railway Transport in Russia

Vladislav S. Chebotarev

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of Economics and Economic Security,
Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal
Affairs of the Russian Federation,
603144, 3 Ankudinovskoe highway, Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Pavel N. Peshekhonov

Head of the Quality and Citizen Appeals Department,
Northwestern Suburban Passenger Company,
190068, 47 Rimsky-Korsakov ave., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: orb.pfo@mail.ru

Abstract

The article outlines the history of the emergence and development of suburban railway transport in Russia from the 19th century to the present. The main stages of the development of this segment are considered, as well as the difficulties that arose after the collapse of the USSR and during the transition to a market economy. Special attention is paid to the problems associated with the reform of the railway industry in 2003, including the creation and functioning of suburban carriers within the structure of JSC "Russian Railways." The authors analyze the mechanisms of subsidizing suburban transport and the participation of the budgets of the constituent entities of the Russian Federation in this process. Regulatory documents governing the activities of public railway transport in the transportation of passengers in suburban traffic are presented, as well as the methodology for forming tariffs and the model of tariff regulation. The article reflects problematic issues related to the compensation of losses of suburban carriers and highlights the reasons for the decline in their profits, including examples of specific companies. Key aspects of the sustainable operation of suburban railway transport are outlined, and tasks for their further development are identified.

For citation

Chebotarev V.S., Peshekhonov P.N. (2024) Problemnye voprosy logistiki prigorodnykh zheleznodorozhnykh perevozok Rossii [Problematic Issues of Logistics in Suburban Railway Transport in Russia]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (10A), pp. 136-144.

Keywords

History of suburban transport development, railway industry reform, logistics of suburban railway transport, problems of organizing suburban railway transport.

References

1. SCBIST zheleznodorozhnyi forum [SCBIST railway forum]. (n.d.). Retrieved September 19, 2024, from <http://scbist.com/xx2/55482-06-2022-prigorodnoe-dvizhenie-istoriya-razvitiya-i-sovremennost.html?ysclid=m18vzh0bbv695629598>
2. Novostnoi sait gazety Kommersant [News site of the Kommersant newspaper]. (n.d.). Retrieved September 19, 2024, from <https://www.kommersant.ru/doc/2160203?ysclid=m18vz4ampm888281690>
3. Chebotarev, S. S., Ovsyanik, A. I., Chebotarev, V. S., Stokov, A. I., & Yusupova, E. E. (2021). Istoricheskie aspekty investitsionnogo podkhoda v uchete riskov i posledstviichrezvychainykh situatsii [Historical aspects of the investment approach in accounting for risks and consequences of emergencies]. *Voprosy istorii*, 4-2, 13-22.
4. Chebotarev, S. S., & Lavrinenko, D. F. (2010). Ekonomiko-pravovye osobennosti postroeniya sistemy bezopasnosti megapolisa [Economic and legal features of building a megacity security system]. *Yuridicheskaya nauka i praktika: Vestnik Nizhegorodskoi akademii MVD Rossii*, 1(12), 239-242.
5. Chebotarev, S. S. (2006). V poiskakh algoritmov bezopasnogo razvitiya obshchestva [In search of algorithms for the safe development of society]. *Grazhdanskaya zashchita*, 5, 7.
6. Postanovlenie Pravitelstva Rossiiskoi Federatsii ot 17.10.2011 № 844 [Decree of the Government of the Russian Federation of October 17, 2011 No. 844]. (n.d.). Retrieved September 19, 2024, from <https://base.garant.ru/12190799/?ysclid=m195yhmnh8461010409>
7. Sait Federalnoi antimonopolnoi sluzhby [Website of the Federal Antimonopoly Service]. (n.d.). Retrieved September 19, 2024, from <https://fas.gov.ru/publications/14037?ysclid=m18zf04jpu603967456>
8. Elektronnyi zhurnal LIVEJOURNAL [Electronic journal LIVEJOURNAL]. (n.d.). Retrieved September 17, 2024, from <https://af1461.livejournal.com/274281.html>
9. Bukhgalterskaya otchetnost i finansovyi analiz ROSSIISKIE ZHELEZNYE DOROGI za 2011-2021 gg. [Financial statements and analysis of RUSSIAN RAILWAYS for 2011-2021]. (n.d.). Retrieved September 18, 2024, from https://www.audit-it.ru/buh_otchet/7708503722_oao-rzhd
10. Delovaya gazeta "Vedomosti" [Business newspaper "Vedomosti"]. (n.d.). Retrieved September 18, 2024, from <http://www.vedomosti.ru/business/news/2015/02/06/vozvrat-312-otmenennih-elektrichesk-potrebueta-2015-g-dopolnitelno-22-mlrd-rub/>
11. Godovoi otchet OAO "RZhd" [Annual report of JSC "Russian Railways"]. (n.d.). Retrieved September 18, 2024, from <https://ar2021.rzd.ru/ru/performance-overview/analysis-financial-results/analysis-ras/transportation-income#infrastructure-service-income>
12. Novostnoi sait novostnogo agentstva RBK [News site of the news agency RBC]. (n.d.). Retrieved September 18, 2024, from <https://www.rbc.ru/business/10/05/2023/64528bcd9a7947714ff725a5?ysclid=m17tpd0qqp582663519>