

УДК 338.984

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ СТРАТЕГИИ ПАССАЖИРСКОЙ ПРИГОРОДНОЙ КОМПАНИИ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ COVID-19

Кашин Д.С., Степанова Е.С.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Kashinds@ya.ru

Обозначены проблемы в организации железнодорожных перевозок в пригородном сообщении. В частности, убыточность пригородного пассажирского комплекса. Актуальность данной статьи не вызывает сомнения, поскольку пригородные пассажирские перевозки являются составляющей частью социальной политики государства. Рассмотрены меры, принятые для нормализации работы пригородного комплекса и удовлетворения интересов населения регионов. Показаны аспекты повышения конкурентоспособности предприятия. Дана оценка сложившейся ситуации на рынке пассажирских пригородных перевозок региона. Проведен сравнительный анализ различных вариантов развития финансовой стратегии пассажирской пригородной компании. Ключевым местом статьи является анализ деятельности пригородных компаний, в период пандемии. Проведен анализ прогнозного финансового результата от решения выбора стратегии. Проведенный анализ актуальных проблем пригородного железнодорожного сообщения позволяет сделать вывод, что в целях решения данных проблем необходимо разработать такие мероприятия по повышению эффективности работы пригородной компании, которые учитывали бы интересы всех сторон, а в итоге решение позволяло бы оптимизировать цели участников. Достижение данной цели и обеспечение результативности работы пригородного железнодорожного транспорта возможно путем совместной деятельности всех участников процесса пригородных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: пригородное пассажирское сообщение, пассажирская транспортная компания, эффективность функционирования, финансовая стратегия, сценарий развития

COMPARATIVE ANALYSIS OF OPTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF A PASSENGER COMMUTER COMPANY'S STRATEGY DURING THE COVID-19 CORONAVIRUS PANDEMIC

Kashin D.S., Stepanova E.S.

Siberian Transport University, Novosibirsk, e-mail: Kashinds@ya.ru

The problems of the organization of railway transportation in suburban communication are highlighted. In particular, the unprofitability of passenger suburban companies. The relevance of this article is beyond doubt, since suburban passenger transportation is an integral part of the social policy of the state. The measures taken to normalize the work of the suburban complex and meet the interests of the population of the regions are outlined. The aspects of increasing the competitiveness of the enterprise are shown. The assessment of the current situation on the market of passenger suburban transportation in the region is given. A comparative analysis of various options for the development of the financial strategy of a passenger commuter company is carried out. The key point of the article is the analysis of the activities of suburban companies during the pandemic. The analysis of the forecast financial result from the decision to choose a strategy is carried out. The analysis of the current problems of suburban railway communication allows us to conclude that in order to solve these problems, it is necessary to develop such measures to improve the efficiency of the suburban company, which would take into account the interests of all parties, and as a result, the solution would optimize the goals of the participants. Achieving this goal and ensuring the effectiveness of suburban rail transport is possible through the joint activities of all participants in the process of suburban passenger transportation.

Keywords: Suburban passenger service, passenger transport company, operational efficiency, financial strategy, development scenario

Пригородное железнодорожное сообщение является стратегически важным для большинства регионов страны. Так 19 мая 2014 года Правительством Российской Федерации была принята «Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (Распоряжение №857-р, от 19.05.2014). Как отмечается в Концепции, «перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении призваны удовлетворить одну из базовых, первоочередных потребностей граждан Российской Федерации в свободе передвижения. Устойчивое и ка-

чественное осуществление перевозок обеспечивает трудовую миграцию населения, способствует развитию рынка труда и оказывает положительный мультипликативный эффект на экономику страны» [1].

Осуществление пригородных пассажирских перевозок является одной из важных задач социальной ответственности железнодорожного транспорта.

В настоящее время пригородные железнодорожные пассажирские перевозки осуществляются в 74 субъектах РФ. За 2019 год 25 транспортными компаниями было перевезено чуть менее одного миллиарда пасса-

жиров. Но, несмотря на это, практически все пассажирские пригородные компании убыточны. Для поддержки пригородных компаний из бюджета субъекта РФ компенсируются убытки, полученные в результате государственного регулирования тарифов – выпадающие доходы. Данные убытки определяются как разница между доходами от пригородных перевозок по установленному тарифу и принятыми к учету расходами транспортной компании. Такая ситуация на общероссийском рынке пригородных железнодорожных перевозок приводит к тому, что значительная часть расходов ППК на перевозку пассажиров возмещается выпадающими доходами от госрегулирования за счет регионального бюджета [2,3].

Пандемия, вызванная коронавирусной инфекцией Covid-19, оказала негативное влияние на все сферы экономики, в том числе и пригородные пассажирские перевозки. Снижение пассажиропотока, затраты на санитарную обработку вокзалов и пригородных поездов и другие сопутствующие затраты приводят к росту операционных убытков пригородных пассажирских компаний и, как следствие, к росту компенсаций из региональных бюджетов субъектов РФ. В тоже время нужно понимать, что во время пандемии нагрузка на региональный бюджет увеличивается во всех сферах экономики, что может привести к снижению уровня компенсаций пригородным компаниям.

В сложившихся условиях для эффективного управления финансовой деятельностью предприятий, необходимо рассматривать различные варианты развития финансовой стратегии [4].

Задачей настоящего исследования является рассмотрение различных вариантов

развития финансовой стратегии пассажирской пригородной компании («Оптимистичный», «Пессимистичный», «Базовый»), которые позволят более гибко реагировать на изменения внешней среды и выявления путей повышения конкурентоспособности предприятия.

Материалы и методы исследования

Анализ финансовой и статистической отчетности АО «Экспресс – пригород» [5,6].

Результаты исследования и их обсуждение

Стратегия развития АО «Экспресс-пригород» на период до 2036 года ориентируется на базовый сценарий, как наиболее вероятный для реализации. В связи со сложной эпидемиологической обстановкой в стране нами предлагается включение в план развития пригородных перевозок несколько сценариев экономического развития в целях дальнейшего принятия решений по утверждению субсидий в региональном бюджете Новосибирской области.

Чтобы дать оценку сложившейся ситуации на рынке пригородных перевозок, мы на примере пригородной компании АО «Экспресс-пригород» провели анализ текущих производственно-экономическими показателей и произвели расчет базового варианта развития до 2025 года. Результаты приведены в таблице 1.

Базовый сценарий на 2021 год планировался с учетом динамики по отправлению пассажиров с ростом на 14,2% к 2020 году и составит 19572,3 тыс. чел., пассажирооборот на 2021 год планировался с ростом на 13,8% к 2020 году и составит 792,0 млн пасс.-км.

Таблица 1

Базовый прогноз финансово-экономических показателей АО «Экспресс – пригород» в период с 2021 по 2025 год

Наименование продукции	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2020 г. – 2025 г.	
							+ -	%
Отправление пассажиров, тыс. чел	17132,6	19572,3	19572,3	19572,3	19572,3	19572,3	2439,7	14,2
Пассажирооборот, млн пас.-км.	696,3	792,0	792,0	792,0	792,0	792,0	95,7	13,8
Доходы от перевозок тыс., руб.	875106,7	1105666,3	1149893,0	1195888,7	1243724,2	1293473,2	418 366,5	47,8
Расходы, тыс., руб.	1503855,8	1695252,5	1779122,7	1845501,7	1945072,9	2041494,6	537 638,8	35,8
Субсидии, тыс., руб.	628749,1	589586,2	629229,8	649613,0	701348,6	748021,4	119 272,3	19,0

Базовый сценарий на период с 2021 по 2025 годы предполагает стагнацию в экономике области при не ухудшающихся внешних условиях. Предпосылок для роста пассажирооборота пригородного и внутригородского железнодорожного и автомобильного транспорта в перспективе до 2025 года не ожидается. Базовый сценарий предусматривает реализацию всех стратегических инициатив и обеспечивает рост отправления пассажиров до конца 2025 года на уровне 2021 года и составит 19572,3 тыс. чел., пассажирооборот также останется на уровне 2021 года и составит 792,0 млн пасс.-км.

При реализации базового сценария развития доходы от пригородной деятельности с учетом индексации тарифов для населения увеличатся в 2025 году до 1293473,2 тыс. руб., что выше уровня 2020 года на 47,8%. Рост общей суммы расходов произойдет с 1503855,8 тыс. руб. в 2020 г. до 2041494,6 тыс. руб. в 2025 г. – на 35,8%. Необходимая потребность субсидий к 2025 г. увеличится до 748021,4 тыс. руб. или на 19,0% по сравнению с 2020 г.

В связи с эпидемиологической ситуацией на фоне распространения коронавирусной инфекции, сложно предположить сценарий развития отрасли даже на ближайший год. В связи с этим рассмотрим оптимистичный и пессимистичный сценарии реализации стратегии общества на 2021 – 2025 гг.

Пессимистичный сценарий предполагает спад деловой активности на 2% в год. Коэффициент-дефлятор по данным Минэкономразвития принимаем равным 4%. Результаты приведены в таблице 2.

Анализ табличных данных свидетельствует, что пессимистичный сценарий

предусматривает рост отправления пассажиров до конца 2025 года на 5,4% к уровню 2020 года и составит 18052,9 тыс. чел., рост пассажирооборота на 4,9% и составит 730,5 млн пасс.-км.

При реализации пессимистичного сценария развития доходы от пригородной деятельности с учетом индексации тарифов для населения увеличатся в 2025 году до 962405,5 тыс. руб., что выше уровня 2020 года на 10,0%. Рост общей суммы расходов произойдет с 1503855,8 тыс. руб. в 2020 г. до 2041494,6 тыс. руб. в 2025 г. – на 35,7%. Необходимая потребность субсидий к 2025 году увеличится до 1079089,1 тыс. руб. или на 71,6% по сравнению с 2020 г.

Оптимистичный сценарий предполагает рост отправления пассажиров на 13,7%, рост пассажирооборота на 14,8%, к 2025 году относительно 2021 года. Результаты приведены в таблице 3.

Оптимистичный сценарий предусматривает реализацию всех стратегических инициатив и обеспечивает рост отправления пассажиров до конца 2025 года на 29,8% к уровню 2020 года и составит 22245,0 тыс. чел., рост пассажирооборота на 30,6% и составит 909,0 млн пасс.-км.

При реализации оптимистичного сценария развития доходы от пригородной деятельности с учетом индексации тарифов для населения увеличатся в 2025 году до 1456495,9 тыс. руб., что выше уровня 2020 года на 66,4%. Рост общей суммы расходов произойдет с 1503855,8 тыс. руб. в 2020 г. до 2041494,6 тыс. руб. в 2025 г. – на 35,8%. Необходимая потребность субсидий к 2025 году снизится до 584998,7 тыс. руб. или на 7,0% по сравнению с 2020 г.

Таблица 2

Пессимистичный прогноз финансово-экономических показателей АО «Экспресс – пригород» в период с 2021 по 2025 год

Наименование продукции	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2020 г. – 2025 г.	
							+-	%
Отправление пассажиров, тыс. чел	17132,6	19572,3	19180,9	18797,2	18421,3	18052,9	920,3	5,4
Пассажирооборот, млн пас.-км.	696,3	792,0	776,2	760,6	745,4	730,5	34,2	4,9
Доходы от основного вида деятельности, тыс., руб.	875106,7	1105666,3	909033,4	926486,9	944275,4	962405,5	87 298,8	10,0
Расходы, тыс., руб.	1503855,8	1695252,5	1779122,7	1845501,7	1945072,9	2041494,6	537638,8	35,7
Субсидии, тыс., руб.	628749,1	589586,2	870089,3	919014,8	1000797,4	1079089,1	450340,0	71,6

Таблица 3

Оптимистичный прогноз финансово-экономических показателей АО «Экспресс – пригород» в период с 2021 по 2025 год

Наименование продукции	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2020 г. – 2025 г.	
							+/-	%
Отправление пассажиров, тыс. чел	17132,6	19572,3	22034,7	22034,7	22245,0	22245,0	5 112,4	29,8
Пассажирооборот, млн пас-км.	696,3	792,0	897,9	897,9	903,8	909,0	212,7	30,6
Доходы от основного вида деятельности, тыс., руб.	875106,7	1105666,3	1288326,4	1338838,6	1397153,4	1456495,9	581 389,2	66,4
Расходы, тыс., руб.	1503855,8	1695252,5	1779122,7	1845501,7	1945072,9	2041494,6	537 638,8	35,8
Субсидии, тыс., руб.	628749,1	589586,2	490796,3	506663,1	547919,5	584998,7	-43 750,4	-7,0

Таблица 4

Расчет роста субсидий из регионального бюджета в период с 2021 по 2025 год

Сценарий развития стратегии	Рост размера субсидий 2021-2025 гг., тыс. руб.		Размер субсидий в 2025 г., тыс. руб.	Размер субсидий в 2025 г. относительно базового, тыс. руб.	
	+/-	%		+/-	%
Базовый	119 272,3	19,0	748021,4		
Пессимистичный	450340,0	71,6	1079089,1	331 067,7	44,3
Оптимистичный	-43 750,4	-7,0	584998,7	-163 022,7	-21,8

Анализируя расчеты вариантов развития, можно сделать вывод, что несмотря на то, что стратегией пригородной компании предусмотрена безубыточность пригородного комплекса во всех сценариях развития за счет реализации внутренних оптимизационных мер и выделения средств государственной поддержки в необходимых объемах, нагрузка на региональный бюджет существенно увеличивается в рассматриваемых вариантах. Результаты приведены в таблице 4.

При развитии пессимистичного сценария развития стратегии нагрузка на региональный бюджет увеличится на 44,3% относительно базового и составит 1079089,1 тыс. руб. При развитии оптимистичного сценария нагрузка на региональный бюджет снизится относительно базового на 21,8% и составит 584998,7 тыс. руб.

По нашему мнению, самым действенным способом оптимизации финансов пассажирского железнодорожного транспорта являются мероприятия по повышению эффективности железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Анализ данных, приведенных в таблицах 1-4 показал, что даже при развитии оптимистичного сценария Общества, выйти на безубыточность в период до 2025 года не получится. В связи с этим компании необходимо изыскивать новые возможности снижения расходов и повышения эффективности труда.

В соответствии со стратегией АО «Экспресс – пригород» до 2036 года «важнейшими направлениями развития пригородных пассажирских перевозок является повышение качества перевозок, расширение маршрутной сети, увеличение доли наиболее доходных видов услуг, а также предоставление пассажирам качественно новых видов услуг» [5].

На данный момент наиболее перспективным является проект «Городская железная дорога». Реализация данного проекта приведет к увеличению доли пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в городской черте за счет ввода новых маршрутов.

Проект «Городская железная дорога» предусматривает активное использование

пригородных пассажирских поездов для перемещения в городской черте, формирование маршрутов удовлетворяющих требованиям пассажиров, а также интеграцию данного вида перемещения в городскую транспортную сеть. Данный проект предусматривает увеличение доли внутригородских перевозок, осуществляемых пригородным железнодорожным транспортом в городе Новосибирске, интеграцию пригородного железнодорожного и городского общественного транспортов, формирование транспортно-пересадочных узлов, строительство новых остановочных пунктов в местах «зарождения» пассажиропотоков и прочее. Реализация проекта позволит привлечь часть пассажиропотока с автомобильного транспорта в интенсивно застраиваемых и развивающихся районах города, более равномерно загрузить транспортную систему Новосибирска, а также повысить привлекательность пригородного железнодорожного транспорта.

Отметим, в рамках реализации 1 этапа проекта «Городская железная дорога в г. Новосибирск» в результате совместной работы Западно-Сибирской железной дороги и Правительства Новосибирской области, в июле 2021 г. открыт новый остановочный пункт «Пригородный простор».

Новая остановочная платформа «Пригородный простор» расположена рядом с одноимённым микрорайоном, в котором проживает около 5,5 тыс. жителей. Стоимость проезда единая на всем участке следования «Пригородный простор – Новосибирск-Восточный», установлена на уровне общегородского тарифа и составляет 26 руб. За три месяца работы проекта пассажиропоток в среднем составил 950 человек в день и продолжает расти, планируется перевести около 400 тыс. пассажиров в год, прирост пассажиропотока составит 2,3% от общего объема перевезенных пассажиров в 2020 году. Годовая выручка по данному проекту ожидается на уровне 10,4 млн руб., прирост составит 0,7% к уровню 2021 г.

При полной реализации проекта планируется привлечь более 2 миллионов пассажиров в год, что составляет 10% от существующего пассажиропотока.

Заключение

Ясно, что пригородные пассажирские компании стремятся увеличить размер получаемых доходов, то есть увеличить до максимума получаемую прибыль, а также увеличить долю рынка в конкурентной борьбе, например, с автомобильными перевозчиками. Мы считаем, мероприятия по повышению эффективности пассажирских перевозок пригородным железнодорожным транспортом обязаны учесть интересы всех сторон участвующих в пригородных пассажирских перевозках.

Отметим, что в нашей стране, эффективная деятельность железнодорожного транспорта является неотъемлемым условием как экономической, так и политической стабильности жизни общества. Для решения данной проблемы требуется включить в стратегию пригородной компании не только варианты развития экономической ситуации в компании и стране в целом, но и разработать мероприятия по увеличению эффективности работы пригородного комплекса.

Следует подчеркнуть, что итоги основной деятельности пассажирских пригородных компаний берутся к учету субъектами Российской Федерации как субсидии на компенсацию убытков, полученных при государственном регулировании пригородных тарифов.

Список литературы

1. «Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом». Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации №857-р 19.05.2014 г.
2. Степанова Е.С., Попова Н.Б. Тарифное регулирование пригородных железнодорожных перевозок: новые подходы и пути решения // Вестник Забайкальского ГУ 2019. Т. 25. № 4. С. 116-124.
3. Степанова Е.С., Попова Н.Б. Анализ рынка пригородных железнодорожных перевозок // Экономика железных дорог. 2021. № 4. С. 38-45.
4. Щукин В.В. Характеристика действующего механизма функционирования пригородного пассажирского комплекса // Экономика железных дорог. 2015. № 11. С. 34-41.
5. Стратегия АО «Экспресс – пригород» до 2036 года. Новосибирск, 2020. 132 с.
6. Годовой отчет АО «Экспресс – пригород» за 2020 год. Новосибирск, 2020. 159 с.