

УДК 330.332.54

**Особенности реализации проекта создания пригородной пассажирской компании в форме открытого акционерного общества с позиции эффективности****Рыбкина Е.А.**

Кандидат экономических наук,  
доцент кафедры менеджмент предприятия  
Казанского государственного энергетического университета

**Илюшин О.В.**

Кандидат биологических наук, доцент,  
заведующий кафедрой физического воспитания  
Казанского государственного энергетического университета

*В статье рассматривается эффективность инвестиционного проекта создания пригородной пассажирской компании в форме открытого акционерного общества с позиции экономического, управленческого и социального эффектов. Описываются особенности определения экономической эффективности инвестиционных проектов с участием частного и государственного капитала. Авторами предлагается экономическую эффективность инвестиционного проекта рассматривать в комплексе с привязкой к участникам (учредителям), а не к объектам инвестирования.*

*Ключевые слова: пригородная пассажирская компания, проект, реформирование, эффективность.*

Роль пассажирского железнодорожного транспорта в экономике России определяется особой социальной значимостью железнодорожных перевозок для населения страны, основная часть которого относится к пассажирам с низким уровнем доходов. Пассажирские пригородные перевозки всегда имели социальную направленность и вследствие этого требовали дотаций.

Создание пригородных пассажирских компаний (далее ППК) в форме открытых акционерных обществ осуществлялось в рамках Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Основные цели таких преобразований – обособление целого направления бизнеса, повышение эффективности его работы и создание инвестиционной привлекательности этого направления пассажирских перевозок. Главная задача состоит в обеспечении максимального и качественного удовлетворения спроса на пригородные пассажирские перевозки железнодорож-

ным транспортом при сохранении социальных гарантий населению [1].

Чтобы судить о том, какой ценой достигались заявленные в Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте цели, рассмотрим процесс реформирования пригородного пассажирского комплекса ОАО «РЖД» через учреждение пригородных пассажирских компаний в форме открытых акционерных обществ с позиции определения эффективности инвестиционного проекта. Здесь под эффективностью инвестиционного проекта будем понимать категорию, отражающую соответствие проекта целям и интересам его участников [2].

Суть инвестиционного проекта состоит в следующем: создание пригородной пассажирской компании в форме открытого акционерного общества на основе действующего структурного подразделения ОАО «РЖД», обеспечивающего обслуживание пассажиров в пригородном сообщении.

Основной целью проекта обозначим: переход в среднесрочной перспективе к деятельности с достаточной нормой рентабельности на основе удовлетворения растущего платёжеспособного спроса на пригородные пассажирские перевозки.

Участниками проекта определим учредителей создаваемых пригородных пассажирских компаний. По опыту ППК, преобразованных в открытые акционерные общества (табл. 1), можно констатировать, что в большей части в состав учредителей входят ОАО «РЖД» и субъект Российской Федерации, и это не случайно.

В соответствии со ст.ст. 124, 125 Гражданского кодекса РФ, в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, субъекты Российской Федерации выступают на равных началах с иными участниками этих отношений. Согласно ст. 21 Федерального закона от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» [3], управление и распоряжение собственностью субъекта Российской Федерации осуществляется высшим исполнительным органом государственной власти субъекта.

В данном проекте будем рассматривать в качестве участников, помимо учредителей, еще и население края, области, как конечного потребителя предоставляемых пригородной пассажирской компанией услуг.

В соответствии с определением инвестиционно-го проекта как проекта, в котором все мероприятия и связанные с ними действия описываются с позиций инвестирования денежных средств, ресурсов и полученных вследствие этого результатов [4], в рас-

считываемом нами проекте под инвестиционной деятельностью будем понимать:

- вложения денежных средств учредителями в уставный капитал;
- реализацию учредителями инвестиционной программы (обновление подвижного состава, внедрение и модернизация автоматизированной системы оплаты, контроля и учёта поезда (АСОКУПЭ) и др.), что будет способствовать повышению качества обслуживания пассажиров и повышению конкурентоспособности железнодорожных пригородных перевозок (безопасность, доступность по цене, комфортность) в сравнении с перевозками другими видами транспорта.

Согласно Программе развития пригородного пассажирского комплекса ОАО «РЖД» [1], под элементами инвестиционной программы подразумеваются следующие затраты:

- инвестиции в подвижной состав (закупка и модернизация);
- инвестиции в деповское хозяйство;
- инвестиции в развитие станций;
- инвестиции в систему подготовки кадров (машинистов);
- инвестиции в развитие вокзального комплекса;
- инвестиции в развитие автоматизированных систем управления (в т.ч. АСОКУПЭ).

Таким образом, в Программе развития пригородного пассажирского комплекса ОАО «РЖД» не уделялось должное внимание экономической эффективности самого инвестиционного проекта, здесь эффективность определялась частными экономическими эффектами отдельно по каждому элементу инвестиционной программы будущего акционерного общества.

Таблица 1

Сравнительная таблица существующих ППК

Наименование ОАО	«ОМСК-ПРИГОРОД»	«Экспресс-пригород»	«Центральная пригородная пассажирская компании»	«Алтай-Пригород»
Юридический адрес	644020, Омск, ул. Лобкова, 1	630132, Новосибирск, ул. Шамшурина, 22	115054, Москва, Павелецкая пл., 1А	656015, Барнаул, пл. Победы, 10а
Дата создания	10.04.2003 г.	19.05.1998 г.	08.12.2005 г.	01.07.2003 г.
Учредители	ОАО «РЖД» – 51 %	ОАО «РЖД» – 51 %	ОАО «РЖД» – 49,34 %	ОАО «РЖД» – 51 %
	Министерство имущественных отношений Омской области – 49 %	ГП «Фонд имущества Новосибирской области» – 40 %	Департамент имущества города Москвы – 25,33 %	Алтайский край в лице Главного управления имущественных отношений Алтайского края – 49 %
	–	Департамент земельных и имущественных отношений мэрии г. Новосибирск – 9 %	Министерство имущественных отношений Московской области – 25,33 %	–

Эффективность самого инвестиционного проекта, по мнению авторов, целесообразно рассматривать в комплексе с привязкой к участникам. При условии участия субъекта Российской Федерации (табл. 1) в качестве одного из учредителей создаваемого акционерного общества у вопроса определения эффективности инвестиционного проекта возникает социальная и бюджетная направленность. Согласно ст. 10 Федерального закона от 26.12.1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах»

[5], учредители общества несут солидарную ответственность по обязательствам, связанным с его созданием и возникающим до государственной регистрации данного общества. Поэтому представителям субъекта Российской Федерации для принятия управленческого решения в отношении участия или неучастия в создании ППК в форме открытого акционерного общества в том или ином регионе, крае, области рекомендуется обратить внимание на экономическую эффективность данного проекта для учредителей.

Обобщенные результаты, эффекты инвестиционного проекта представлены в таблице 2.

Таким образом, создание ППК в форме открытого акционерного общества позволяет выстроить взаимодействие между всеми сторонами, влияющими на процесс пригородных перевозок. Прежде всего, ППК в форме открытого акционерного общества будет взаимодействовать с ОАО «РЖД» – по оптимизации расходов на пригородные пассажирские перевозки и с субъектами Российской Федерации – по вопросам утверждения тарифов и компенсаций выпадающих доходов при установлении тарифов ниже себестоимости.

В таблице 2 не случайно отсутствует экономический эффект реализации данного инвестиционного проекта. Для оценки экономической эффективности обычно используют следующие основные показатели, определённые на основе денежных потоков проекта [6-8]:

- простой срок окупаемости;
- дисконтированный срок окупаемости;
- чистый дисконтированный доход;
- индекс доходности инвестиций;
- индекс доходности инвестиций с учётом дисконта.

По данным показателям рекомендуется определять экономическую эффективность по вышеприведённым показателям для каждого из элементов инвестиционной программы (например, экономическую эффективность внедрения АСОКУПЭ или экономическую эффективность обновления подвижного состава и т.д.).

Если же учесть тот факт, что пригородная пассажирская компания в форме акционерного общества учреждается в большинстве своем двумя участниками, то следует рассчитать экономическую эффективность для каждого из участников, т.к. показатели экономической эффективности проекта определяются для принятия управленческого решения.

Таблица 2

### Эффекты от создания ППК в форме открытого акционерного общества с участием субъекта Российской Федерации

Эффекты	Субъекты		
	ОАО «РЖД»	Субъект РФ	Население
Управленческий эффект	Повышение инвестиционной привлекательности пригородных пассажирских перевозок (ППП) за счёт: – обеспечения прозрачности вида деятельности для потенциальных инвесторов путем составления единой финансовой отчетности самостоятельного юридического лица; – фокусирование ответственности за объем, качество и уровень безопасности ППП в одном юридическом лице; – объединение в едином центре оперативно-производственных и финансово-экономических функций управления.		Наличие безопасного пригородного транспорта.
	Возможность принимать оперативные управленческие решения.		Гибкость расписаний. Оптимальность маршрутов.
	«Облегчённая» иерархическая структура управления пригородным пассажирским – следствие – более быстрое принятие управленческих решений.		Надёжность и доступность по числу обслуживаемых географических точек.
	Достижение четкой регламентации порядка и условий финансирования выпадающих доходов, обусловленных необходимостью осуществления пригородной компанией социальных функций.		Дополнительные сервисные услуги.
	Увеличение качества услуг в пригородном пассажирском сообщении за счет эффективного использования инвестиций, а также оптимизации производственных процессов.		
	Достижение основных целей Программы развития пригородного пассажирского комплекса ОАО «РЖД» до 2015 г.	Адекватная тарифная политика. Дополнительные налоговые поступления.	Доступность пригородного железнодорожного транспорта за счет отсутствия необоснованного завышения тарифов.
Социальный эффект	Увеличение рабочих мест		
	–	Эффективная разъяснительная работа среди населения о происходящих изменениях (через СМИ).	Повышение ответственности субъектов РФ за обеспечение социально-значимых пригородных перевозок. Сохранение льгот ветеранам, инвалидам.

Особенно важен этот момент в условиях нестабильной экономической ситуации в стране и в мире, когда компании сокращают инвестиционные программы или вовсе «замораживают» инвестиционную деятельность ввиду экономии финансовых средств и направления их на обеспечение текущей деятельности. Следовательно, отсутствие или сокращение инвестиций приводит к снижению доходов, а также к резкому сокращению железнодорожных пригородных пассажирских перевозок (неудовлетворению спроса) ввиду выбытия изношенного подвижного состава и объектов инфраструктуры.

Ввиду сокращения или приостановления реализации инвестиционных программ компаний необходимо предусмотреть отказ от инвестиционной деятельности создаваемой компании в рамках данного инвестиционного проекта.

Если же в пределах горизонта планирования проекта ППК не осуществляет инвестиции, следовательно, эффективность проекта оценивается как сумма денежных потоков (чистых и дисконтированных), а показатели «срок окупаемости», «дисконтированный срок окупаемости», «индекс доходности инвестиций», «индекс доходности инвестиций с учетом дисконта» не рассчитываются. При этом один показатель экономической эффективности не дает комплексного восприятия эффективности данного проекта, на основании которого можно принять объективное управленческое решение.

Для расчёта экономической эффективности проекта учреждения пригородной пассажирской компании в форме открытого акционерного общества, авторами предлагается использовать подход, изложенный в виде таблиц 3 и 4.

Доходы от операционной деятельности ОАО «РЖД» формируются из доходов, полученных по договорам аренды: договор аренды подвижного состава; договор на оказание услуг локомотивных бригад; договор на оказание услуг по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава; договор на оказание услуг капитального ремон-

та подвижного состава; договор аренды недвижимого имущества. Данные доходы являются расходами для пригородной пассажирской компании (на практике примерно 80 % от общих затрат ППК). Поэтому при расчете экономической эффективности важно учитывать, что ОАО «РЖД» несет затраты по исполнению указанных договоров аренды. Например, для оказания пригородной пассажирской компании услуг локомотивных бригад ОАО «РЖД» будет нести следующие затраты: оплата труда машинистов, проведение ежегодных медицинских осмотров, пред рейсовых и послерейсовых медосмотров, обучение (техническая учёба, повышение квалификации и т.п.), обеспечение форменной одеждой и т.д.

Таким образом, следует иметь в виду, что здесь учитываются доходы, а не чистая прибыль одного из учредителей.

В качестве доходов от операционной деятельности субъекта Российской Федерации предлагается учитывать денежные поступления в виде налогов (НДФЛ, налог на прибыль, налог на имущество и др.).

Под расходами ОАО «РЖД» подразумеваются компенсации ОАО «РЖД» и ДЗО проезда железнодорожников и возмещение пригородной пассажир-

Таблица 3

**Эффективность для ОАО «РЖД» и ДЗО<sup>1</sup>**

№ п/п	Показатель	Ед. изм.	1 год	2 год	3 год	4 год	5 год	ИТОГО
1.	Доходы ОАО «РЖД» и ДЗО от операционной деятельности							
1.1.	Арендные платежи по договорам аренды (за пользование инфраструктурой, подвижным составом, услуги локомотивных бригад, ТОиТР и др.)							
2.	Расходы ОАО «РЖД» и ДЗО от операционной деятельности							
2.1.	Компенсация ОАО «РЖД» и ДЗО проезда железнодорожников							
2.2.	Возмещение доходов по инфраструктурной ставке (возвратный договор)							
3.	Инвестиционные расходы ОАО «РЖД»							
3.1.	Вложение в уставный капитал							
3.2.	Инвестиции в АСОКУПЭ							
3.3.	Обновление подвижного состава							
3.4.	Инвестиции в деповское хозяйство							
3.5.	Инвестиции в развитие станций							
3.6.	Инвестиции в систему подготовки кадров (машинистов)							
3.7.	Инвестиции в развитие вокзального комплекса							
4.	Эффективность для ОАО «РЖД»							

<sup>1</sup> Дочерние зависимые общества.

ской компании доходов по инфраструктурной ставке (возвратный договор). Указанные компенсации осуществляются на основании:

– Договора на оказание услуг по перевозке работников ОАО «РЖД», согласно которому ППК обязуется на возмездной основе предоставлять всем работникам ОАО «РЖД» право льготного проезда пригородным железнодорожным транспортом, предусмотренное Коллективным договором ОАО «РЖД», а ОАО «РЖД» – оплачивать ППК услуги по перевозке железнодорожников, исходя их фактически выполненных объемов перевозок, в порядке, предусмотренном распоряжением ОАО «РЖД» от 11.05.2005 г. № 670р;

– Договора о предоставлении мер социальной поддержки в виде бесплатного проезда пригородным железнодорожным транспортом гражданам – получателям набора социальных льгот. Согласно данному договору, ППК обязуется осуществлять перевозку граждан – получателей социальных услуг, и оформлять им безденежные разовые и абонементные билеты в пределах получаемого возмещения, а ОАО «РЖД» – возмещать выпадающие доходы ППК, т.к. в федеральном бюджете предусматриваются средства на перевозку этой категории граждан железнодорожным транспортом пригородного сообщения и перечисляются на расчётный счет ОАО

«РЖД» на основании договора с Федеральным агентством по здравоохранению и социальному развитию. Порядок расчетов ОАО «РЖД» с ППК за оказание услуг по перевозке граждан – получателей социальных услуг определен распоряжением ОАО «РЖД» от 29.08.2006 г. № 1787р;

– Возвратных договоров ОАО «РЖД» в пользу ППК. Возврат затрат по договору аренды инфраструктуры по статьям: № 5001 – «Продажа билетов в пригородном сообщении», № 5002 – «Эксплуатация и обслуживание автоматизированных систем оплаты, контроля и учета проезда в поездах и контроля доступа на перроны вокзалов и остановочных пунктов». При условии, что в создаваемой ППК предусмотрено заключение отдельных договоров между ППК и ОАО «РЖД» на возмещение расходов, учтенных в расходных ставках за использование инфраструктуры и предоставления услуг локомотивных бригад по статьям затрат № 5001, 5002 [9].

В качестве расходов от операционной деятельности субъекта Российской Федерации будем учитывать компенсации субъекта Российской Федерации. Компенсации предусматриваются договором о компенсации выпадающих доходов в связи с установлением органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации тарифов на пригородные пассажирские перевозки (основание – постановление Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 г. № 239).

**Эффективность для субъекта Российской Федерации (2-ой учредитель)**

№ п/п	Показатель	Ед. изм.	1 год	2 год	3 год	4 год	5 год	ИТОГО
1.	Доходы субъекта РФ от операционной деятельности							
1.1.	НДФЛ							
1.2.	Налог на прибыль							
1.3.	Налог на имущество (если ОАО наделяется имуществом)							
2.	Расходы субъекта РФ от операционной деятельности							
2.1.	Компенсации субъекта РФ							
3.	Инвестиционные расходы субъекта РФ							
3.1.	Вложение в уставный капитал							
3.2.	Инвестиции в АСОКУПЭ							
3.3.	Обновление подвижного состава							
3.4.	Инвестиции в деповское хозяйство							
3.5.	Инвестиции в развитие станций							
3.6.	Инвестиции в систему подготовки кадров (машинистов)							
3.7.	Инвестиции в развитие вокзального комплекса							
4.	Эффективность для субъекта РФ							

**Таблица 4**

станование Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 г. № 239).

Порядок и условия реализации инвестиционной программы (кто из учредителей создаваемой компании и в каком объеме) в данный момент времени сложно предположить, поэтому статьи инвестиционных расходов повторяются в таблице 3 и в таблице 4.

Тем не менее здесь следует отметить, что:

– Наиболее затратную часть обычно составляют инвестиции в подвижной состав. При этом окупаемость данного вида инвестиций имеет большую зависимость от объемов компенсаций выпадающих доходов, возникающих из-за госрегулирования тарифов. Такое положение связано с общим состоянием экономики пригородных железнодорожных перевозок, применением тарифов,

которые не покрывают себестоимость перевозок (ввиду госрегулируемости тарифов) [1];

– В составе инвестиционных затрат имеются и высокоэффективные с экономической точки зрения инвестиции (в подготовку кадров, в автоматизированные системы управления, включая АСОКУПЭ). Ввиду малой доли таких инвестиций (7,3 %), их высокая эффективность не оказывает существенного влияния на общие показатели проекта [1].

В представленных формах предполагается эффективность определять как разницу: п. 1 – п. 2. – п. 3.

При этом строки затрат и доходов в таблицах 3 и 4 являются условиями, т.е. имеется возможность добавления дополнительных строк (подпунктов) и/или удаления по условиям конкретного инвестиционного проекта.

Таким образом, применение вышеописанного подхода к расчету экономической эффективности проекта создания пригородной пассажирской компании в форме открытого акционерного общества, по мнению авторов, облегчит процесс принятия управленческого решения на этапе инициации проекта, а также в процессе операционной деятельности компании.

#### *Литература:*

1. Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утверждённые Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2004 г. № 811) // Справочно-правовая система «Гарант». – Последнее обновление от 30.11.2014.
2. Зелья А. Бизнес-план: инвестиции и финансирование, планирование и оценка проектов. – М.: Ось-89, 2002. – 240 с.
3. Федеральный закон от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Справочно-правовая система «Гарант». – Последнее обновление от 30.11.2014.
4. Ример М.И., Касатов А.Д., Матиенко Н.Н. Экономическая оценка инвестиций. 2-е изд. – СПб.: Питер, 2007. – 480 с.
5. Федеральный закон от 26.12.1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» // Справочно-правовая система «Гарант». – Последнее обновление от 30.11.2014.
6. Пуряев А.С., Рыбкина Е.А., Шарифуллина Э.Н. Тенденции и закономерности развития теории оценки эффективности инвестиционных проектов и деятельности предприятия // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика, 2009. – Т. 28. – № 1. – С. 25-30.
7. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция), утвержденные: Министерством экономики РФ, Министерством финансов РФ, Государственным комитетом РФ по строительной, архитектурной и жилищной политике, № ВК-477 от 21.06.1999 г. рук. авт. кол.: Косов В.В., Лившиц В.Н., Шахназарова А.Г. – М.: ОАО «НПО «Изд-во «Экономика», 2000. – 421 с.
8. Методические рекомендации по оценке инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте № 1024у, утвержденные МПС РФ 31.08.1998 г. – М.: МПС, 1998. – 19 с.
9. Методика распределения затрат инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденная Распоряжением ОАО «РЖД» от 19.03.2008 г. № 540р. – URL: [http://www.ldz.lv/dc/ru/DC\\_informativie\\_izdevumi/dzelzcela\\_transporta\\_normativo\\_dokumentu/19797/19802](http://www.ldz.lv/dc/ru/DC_informativie_izdevumi/dzelzcela_transporta_normativo_dokumentu/19797/19802).

## **The Project of Creation of Suburban Transport Company as an Open Joint-Stock Company in Terms of Its Efficiency**

***E.A. Rybkina, O.V. Ilyushin***  
***The Kazan State Power University***

*The paper assesses the efficiency of investment project aiming at creation of suburban transport company as an open joint-stock company in terms of economic, management and social effects of its implementation. The attention is focused on assessment of economic efficiency of the public-private partnership projects. The authors suggest complex evaluation of economic efficiency of investment projects with reference to the partners (founder members) rather than to the investment mediums.*

*Key words: suburban transport company, project, reforming, efficiency.*