

## О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ КОМПАНИЙ: ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ

**ПЛОТНИКОВА Дарья Александровна**, [aleksandrovnadp@gmail.com](mailto:aleksandrovnadp@gmail.com),  
младший научный сотрудник, Институт народнохозяйственного прогно-  
зирования РАН, Москва, Россия,  
<https://orcid.org/0000-0001-5106-8695>

*Статья посвящена анализу актуальных проблем функционирования пригородного железнодорожного транспорта в нашей стране. Автором рассмотрены конкурентные преимущества и слабости пригородных пассажирских компаний (ППК). Кроме того, оценены предполагаемые положительные эффекты как для экономики в целом, так и для пассажиров, которые возникнут в результате развития пригородного железнодорожного транспорта. Показано, что проблемы пригородного комплекса связаны не только с нехваткой финансирования для модернизации инфраструктуры и подвижного состава, но и с недостатками управления. Отмечено, что построение эффективной финансовой модели железнодорожных перевозок реализуемо как за счет дополнительных инвестиций, так и за счет новых управленческих решений.*

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, пригородный комплекс, пригородная пассажирская компания (ППК), пассажирские перевозки, общественный транспорт, модернизация пригородного комплекса, пассажиропоток

DOI: 10.47711/2076-318-2022-146-164

Железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в российской экономике. В силу географических особенностей России железные дороги во многом формируют национальный транспортный каркас, который обеспечивает экономическую связанность регионов нашей страны в сложных природно-климатических условиях и способствует полноценному развитию всех отраслей народного хозяйства и социальной сферы.

Кроме того, эксперты указывают на специфическую конфигурацию территории России, в соответствии с которой и сфор-

мировалась радиально-узловая сеть железных дорог, нацеленная на максимальный транспортный охват регионов страны, в том числе, и в рамках уверенного контроля за территорией. Таким образом, развитие железных дорог можно определить как один из инструментов государственной политики [1].

В свою очередь пригородные пассажирские перевозки, которые возникают вблизи крупных транспортных узлов, обеспечивают высокую мобильность рабочей силы, способствуют повышению производительности труда, поддерживают надежную коммуникацию между населенными пунктами внутри агломераций, расширяя размеры эффективного экономического пространства и создавая импульсы для создания новых производств и рабочих мест. Это обстоятельство отмечается во многих исследовательских работах, которые указывают на особое значение пригородного железнодорожного сообщения для развития регионов и агломераций [2]. Параметры и характеристики пригородного и городского транспорта в значительной мере определяют величину свободного времени граждан и комфортность городской среды, влияя таким образом на качество жизни около 70% населения страны. При этом именно железнодорожный транспорт играет ключевую роль при организации пассажирских перевозок в системе город-пригород практически во всех крупных российских агломерациях [3]. Кроме того, пригородный пассажирский транспорт представляет собой важную часть экономики регионов, обеспечивая в том числе рабочие места для квалифицированных работников и налоговые поступления в местные бюджеты.

Однако в последние десятилетия в пригородном пассажирском транспорте нашей страны, как отмечают отечественные эксперты, накопилось немало проблем, обусловленных как последствиями затяжного трансформационного кризиса, так и не всегда удачными реформами в самой отрасли. Эти проблемы можно сгруппировать в следующие основные блоки:

- физический<sup>1</sup> и моральный износ подвижного состава<sup>2</sup> [4; 5], низкий уровень комфортности пригородного ж/д транспорта<sup>3</sup>;
- убыточность операционной деятельности практически всех российских пригородных пассажирских компаний (кроме трех) при «экономически обоснованном уровне тарифов», который устанавливается субъектами федерации, и далеко не всегда полной компенсации выпадающих доходов [5];
- регулярные споры о размерах накопленной задолженности региональных бюджетов перед пригородными пассажирскими компаниями; нарастание рисков сокращения маршрутной сети и вызванного этим роста социальной напряженности [6; 7].

Для устойчивого и эффективного функционирования комплекса пригородных железнодорожных перевозок необходимо на всех уровнях своевременно реагировать на указанные трудности и диспропорции в работе железнодорожной инфраструктуры.

Под эффективной деятельностью будем понимать бесперебойное и устойчивое обеспечение доступных транспортных услуг в пригородном сообщении. Составляющими такого процесса выступают многие аспекты, например, взаимодействие транспортных компаний с регионами, которое способствует развитию субъектов, росту их социально-экономических показателей. Такая деятельность должна способствовать реализации всех функций по перевозке пассажиров на полигоне обслуживания компанией и удовлетворенности пассажирами качеством предоставляемых услуг. К тому же, целесообразным представляется, что в модели успешно функционирующей транспортной компании субсидии должны иметь (без поддержки государства, вероятно, деятельность в пригородном секторе невозможна) целенаправленный характер по полигонам маршрутной сети в соответствии с определенными нормативами.

---

<sup>1</sup> Так, например, средний возраст парка компании ОАО «Экспресс-пригород» 17,3 года при нормативном сроке службы в 28 лет <https://gudok.ru/content/passengertrans/1380189/>

<sup>2</sup> Поезда устремляются в регионы. «Business Guide «Пригородный железнодорожный транспорт». Приложение №36. 12.09.2019. С. 14. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/4079469>

<sup>3</sup> Россияне хотят роста безопасности и комфорта на железнодорожном транспорте. От 20.04.16. Портал Gudok.ru. Режим доступа: <https://gudok.ru/content/passengertrans/1334852/>

Кроме того, в процессе модернизации комплекса целесообразно учитывать внешние позитивные эффекты (экстерналии), которые возникают в процессе развития сектора пригородных пассажирских перевозок по железной дороге. Перечень таких эффектов достаточно велик.

Во-первых, реализация комплексной программы обновления подвижного состава и модернизации железных дорог обеспечивает существенную дополнительную загрузку фондообразующих секторов народного хозяйства – металлургии, предприятий по выпуску металлических конструкций и строительных материалов, транспортного машиностроения, электротехнической промышленности и т.д.

Во-вторых, если будет реализован высокий потенциал клиентоориентированности пригородного ж/д транспорта и роста его привлекательности для пассажиров, повысится комфортность городской среды и качество жизни в крупных агломерациях.

В-третьих, рост пассажирооборота и выручки пригородных пассажирских компаний будет способствовать снижению их убытков и потребности в бюджетных субсидиях, что при прочих равных условиях повысит устойчивость бюджетов субъектов РФ.

В-четвертых, вследствие сокращения времени, затрачиваемого пассажирами на поездки, и расширения маршрутной сети увеличится размер территорий, на которых будут проявляться так называемые агломерационные эффекты [8]. Это будет способствовать и общему повышению производительности труда в региональных экономиках, и вовлечению дополнительных трудовых ресурсов в более эффективные виды экономической деятельности.

В-пятых, увеличение удельного веса перевозок железнодорожным транспортом за счет снижения доли автомобильного транспорта при прочих равных условиях ведет к снижению выбросов вредных веществ - парниковых газов, угарного газа, тяжелых металлов и пр. Это обеспечивает повышение чистоты атмосферного воздуха в агломерациях и смягчает долгосрочные климатические последствия.

В-шестых, перевозки по железной дороге в целом значительно безопаснее для пассажиров, чем перевозки автотранспортом. В этой связи переток части пассажиров на пригородный железнодорожный транспорт за счет отказа от поездок по

автодорогам приведет к снижению числа погибших и травмированных в дорожно-транспортных происшествиях и общему уменьшению ущерба от транспортных инцидентов.

Современная система пригородных железнодорожных перевозок начала складываться в 2004-2005 гг. В настоящий момент в России функционирует 25 пригородных пассажирских компаний (без учета ООО «Аэроэкспресс» и Южной пригородной пассажирской компании в Крыму). В соответствии с годовым отчетом ОАО «РЖД»<sup>4</sup> по состоянию на 2020 г. заключено 82 договора на организацию транспортного обслуживания населения между пригородными пассажирскими компаниями (почти все они являются дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД») и 66 субъектами РФ, при этом перевозки пассажиров осуществляются в 72 субъектах<sup>5</sup>. Одна компания может обслуживать от 1 до 11 регионов, а в одном регионе свою деятельность могут вести несколько ППК.

АО «Центральная пригородная пассажирская компания» обслуживает наибольшее число регионов – 11, АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» действует на территории 7 субъектов РФ. А такие ППК как АО «Пассажирская компания «Сахалин» (которая одновременно является перевозчиком и в пригородном, и в дальнем сообщении ввиду особенностей территории), АО «Самарская пригородная пассажирская компания», АО «Экспресс-пригород» обеспечивают перевозками только один субъект РФ. В то же время на территории Московской области функционируют две ППК, а на территории Владимирской области – три ППК.

Анализ производственных показателей пригородных перевозчиков позволяет сделать вывод, что потоки перевезенных пассажиров за рассматриваемый период (2005-2020 гг.) постепенно снижались до 2010 г., но постепенно и достаточно устойчиво росли после. Исключением стал 2020 г., когда на показателях ППК сказались ограничения, вызванные пандемией COVID-19. Если в 2019 г. в при-

---

<sup>4</sup> Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2020 г. Режим доступа: <https://company.rzd.ru/ru/9471>

<sup>5</sup> Пригородные пассажирские компании. Официальный сайт ОАО «РЖД». <https://www.rzd.ru/ru/9833>

городном сообщении было перевезено 1085 млн чел., а пассажирооборот составил 34,4 млрд пасс.-км, то в 2020 г. эти показатели уменьшились, соответственно, до 808 млн пасс. и 24,8 млрд пасс.-км.

Существующий спрос на пригородные пассажирские перевозки удовлетворяется, как правило, двумя видами транспорта: автомобильным и железнодорожным, при этом автомобильный транспорт может быть как общественным, так и личным. Анализ ключевых конкурентных преимуществ и недостатков обоих видов пригородного транспорта (табл. 1) позволяет сделать вывод, что во многих ситуациях железнодорожные перевозки более предпочтительны с точки зрения общественных интересов: они более стабильны и регулярны, более надежны и значительно безопаснее, и что не менее важно, имеют меньшее негативное воздействие на окружающую среду (рис. 1).

Таблица 1

### Конкуренция железнодорожного и автомобильного пригородного транспорта

Показатель	Железнодорожные перевозки	Автобусные перевозки
А	1	2
Комфорт передвижения	Зависит от подвижного состава по направлению и времени; в большинстве случаев уровень комфорта выше, чем у автоперевозок	Зависит от подвижного состава, от направления и времени
Стоимость	Существует две категории пригородных поездов, в наиболее распространённой - тариф регулируется, достаточно низкий уровень; в другой – поездах повышенной комфортности - тариф не регулируется	Тариф может быть регулируемым и нерегулируемым в зависимости от субъекта и перевозчика
Льготы	Присутствуют, гарантированы (федеральные, региональные - нет)	Не гарантированы (зависят от организации маршрутного движения в каждом субъекте Федерации)
Рентабельность (устойчивость транспорта без поддержки государства)	Зависим от поддержки государства	Относительно не зависим от поддержки государства
Чёткость расписания и задержки в пути	Строго регламентировано (особенно важно для удалённых территорий; низкий риск задержки в пути)	Средне регламентировано (высокий риск задержки в пути из-за большей зависимости от погодных условий и дорожной ситуации)

Продолжение табл. 1

	1	2
Гибкость и охват пригородных территорий	Жёсткая привязка к ж/д инфраструктуре	Привязка к инфраструктуре автомобильных дорог
Пассажиро-местимость 1 единицы транспорта	До 1200 пассажиров в зависимости от составности	В среднем в автобусах большой вместимости не более 90 чел., средней до 65 чел., малой – до 30
Уровень безопасности <sup>6</sup>	Согласно расчетам ОАО «РЖД» за 2020 год, уровень безопасности по видам транспорта соотносится в следующем виде. На пройденное расстояние в 1,5 млрд км количество несчастных случаев: самолет – 0,5; железная дорога – 0,7; автобусы – 6; количество погибших: самолеты – 0,5; поезда – 0,7; автобусы – 1; автомобили – 4; микроавтобусы – 5; водный транспорт – 20 <sup>7</sup>	
Выбросы наиболее распространенных загрязняющих атмосферу веществ от передвижных источников	Объемы выбросов (суммарно: оксид углерода, летучие органические соединения, оксиды азота, сажа, диоксид серы) за 2019 составили 149 тыс. т, за 2020 – 139 тыс. т <sup>8</sup>	Объемы выбросов (суммарно: оксид углерода, летучие органические соединения, оксиды азота, сажа, диоксид серы) за 2019 составили 5291 тыс. тонн, за 2020 – 5137 тыс. т <sup>8</sup>
	Сравнительный график объемов выбросов CO <sub>2</sub> по видам транспорта представлен на рис. 1	

Источник: составлено автором; [9].

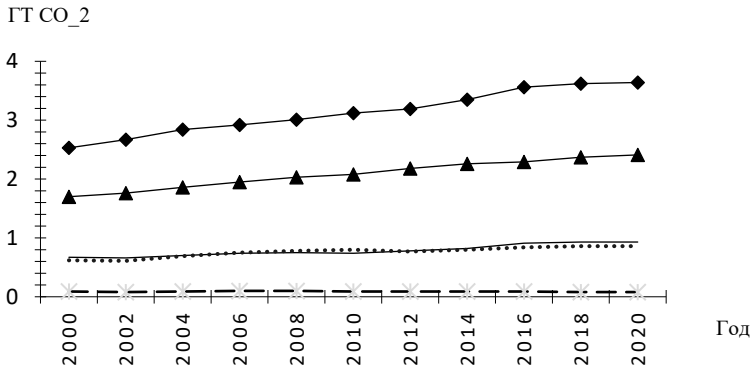


Рис. 1. Выбросы CO<sub>2</sub> по видам транспорта:

- ◆— пассажирский автотранспорт; —▲— грузовой автотранспорт;
- \*— авиатранспорт; —•— морской транспорт; —— железные дороги

Источник: Информационно-аналитический обзор. Влияние экологической повестки на международные железнодорожные грузоперевозки. ERAI. Сентябрь,

<sup>6</sup> Стоит отметить, что напрямую сравнивать данные по травматизму, количеству погибших и ДТП на железнодорожном и автомобильном транспорте достаточно сложно из-за различий в статистическом учете.

<sup>7</sup> В соответствии с итогами деятельности холдинга «РЖД» по обеспечению безопасности движения за 2020 г. (опубликовано в апреле 2021 г.).

<sup>8</sup> Основные показатели охраны окружающей среды. Статистический бюллетень. г. Москва. 2021 г. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13294>

2020 г. URL: <https://index1520.com/analytics/vliyanie-ekologicheskoy-povestki-na-mezhdunarodnye-zheleznodorozhnye-gruzoperevozki/>

При этом, из-за менее густой сети железных дорог данный вид транспорта проигрывает конкуренцию с точки зрения гибкости и охвата территорий. Кроме того, в отличие от автомобилистов, железнодорожные транспортные компании в полной мере оплачивают содержание отраслевой инфраструктуры. В результате пригородные пассажирские железнодорожные перевозки, как правило, нерентабельны без поддержки государства.

Рассматривая ретроспективное развитие общественного транспорта в период с 2010 г., необходимо отметить более быстрый (в сравнении с автобусами) рост числа перевезенных железными дорогами пассажиров (рис. 2). Это означает, что российские пассажиры все больше осознают и используют преимущества железнодорожных перевозок.

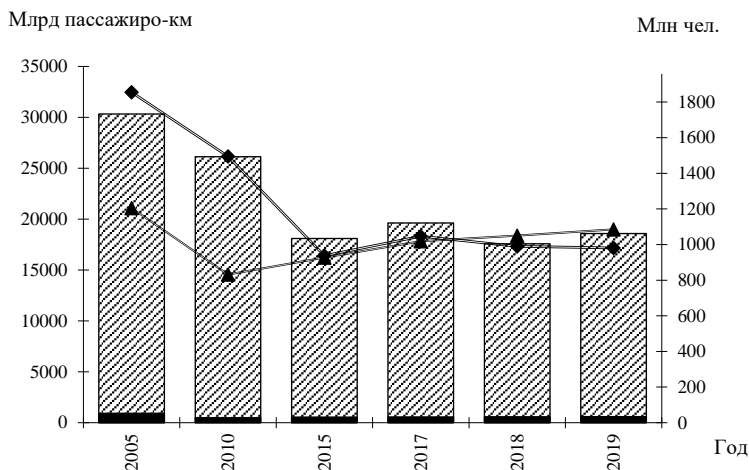


Рис. 2. Перевезенные пассажиры и пассажирооборот в пригородном сообщении:  
 ■ пассажирооборот автобусов в пригородном сообщении; ▨ пассажирооборот ж/д в пригородном сообщении (включая внутреннее пригородское);  
 —◆— перевезено пассажиров автобусами в пригородном сообщении (правая ось);  
 —▲— перевезено пассажиров ж/д в пригородном сообщении (правая ось)

Источник: Росстат.



В то же время, более ранняя динамика показателей (до 2010 г.) показывала более высокую популярность перевозок автотранспортом. Необходимо отметить, что до 2010 г. масштабы пригородного железнодорожного сообщения сокращались по многим причинам, в том числе и из-за отмен части маршрутов и рейсов.

Таким образом, можно утверждать, что повышение конкурентоспособности пригородного пассажирского транспорта напрямую зависит от того, насколько удастся и дальше расширять маршрутную сеть, а также увеличивать частоту и регулярность рейсов. В свою очередь, чтобы решить указанные задачи по расширению своей деятельности, ППК должны провести масштабные закупки нового и при этом современного и комфортного подвижного состава. Однако этот шаг требует либо принципиального улучшения финансовых показателей самих ППК, либо очень значительной финансовой поддержки со стороны государства.

Обзор статистической и аналитической информации по всем 25 ППК и сектору в целом показывает, что среди ключевых проблем и ограничений в развитии компаний можно выделить следующие.

Во-первых, имеет место неэффективная коммуникация ППК в процессе организации перевозочного процесса с субъектами РФ. Пригородные компании очень сильно зависят как от политики государства в сфере транспорта, так и от позиции владельца инфраструктуры – ОАО «РЖД» (которое тоже фактически принадлежит государству). Эта зависимость выражается в ограниченных возможностях самостоятельно устанавливать тарифы (большая часть поездов имеют категорию, где тарифы утверждают субъекты федерации), и параметры маршрутов – определение ниток графика происходит по «остаточному» принципу, за это отвечает ОАО «РЖД» (после поездов в международном и дальнем следовании)<sup>9</sup>. При этом получение бюджетных субсидий за выпадающие доходы из-за социально-ориентированных тарифов и за перевозку льготных категорий пассажиров, как правило, сопряжено с немалыми сложностями, особенно в небогатых дотационных регионах. В целом неплохо

---

<sup>9</sup> Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Приказ Минтранса России от 21.12.2010 N 286 (ред. от 25.12.2018). Режим доступа: <https://base.garant.ru/55170488/>

управляемые ППК могут иметь плохие финансовые результаты именно из-за этих факторов.

Во-вторых, поскольку для большинства ППК характерна убыточность операционной деятельности, эти компании не имеют внутренних финансовых ресурсов, необходимых для модернизации. Как следствие, в современном состоянии пригородный железнодорожный транспорт не на всех участках маршрутной сети в полной мере удовлетворяет запросы со стороны потребителей [10; 11]. Это обстоятельство, безусловно, сдерживает рост пассажиропотока.

Диаграмма на рис. 3 содержит данные ОАО «РЖД», отражающие степень компенсации выпадающих доходов ППК со стороны субъектов РФ в период 2011-2020 гг.

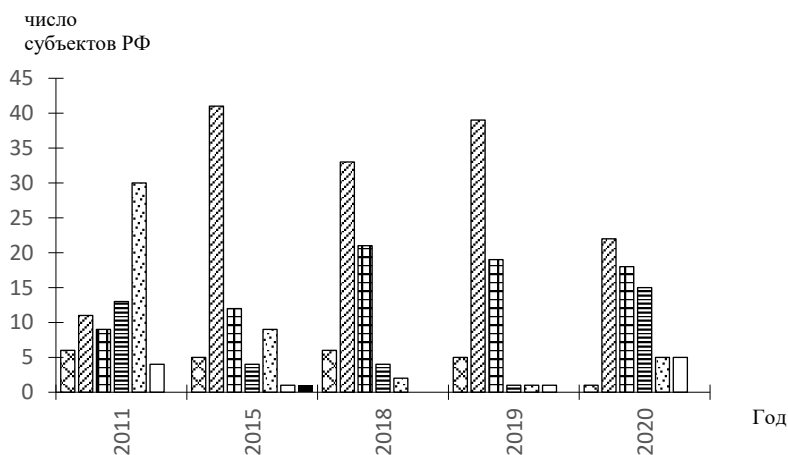


Рис. 3. Уровень компенсации выпадающих доходов ППК субъектами Российской Федерации по годам, количество субъектов отмечено по вертикали:

- ▨ компенсация не требуется (прибыльные регионы);
- ▧ полная компенсация убытков;
- ▩ компенсация от 80-99%;
- ▨ 50-80%;
- ▤ менее 50%;
- регионы, не предусмотревшие компенсации;
- регионы, на территории которых пригородные перевозки не осуществляются

Источник: годовой отчет ОАО «РЖД» (начиная с 2018 г. уровень компенсации – без учета АО «Центральная ППК») (график построен на основании данных ОАО «РЖД»).

На диаграмме показано, сколько российских регионов и в какой степени компенсируют пригородным пассажирским компаниям выпадающие из-за низкого тарифа доходы. Как видно из графика, в 2020 г. только 22 субъекта РФ смогли полностью компенсировать убытки пригородных компаний, 18 регионов – смогли покрыть от 80 до 99% убытков, еще 15 субъектов – только от 50 до 80%. Таким образом, в сравнении с прошлыми годами, число субъектов РФ, которые смогли полностью компенсировать убытки ППК, сократилось: в 2015 г. таких было 41, а в 2019 г. – 39. Иными словами, ситуация с бюджетными субсидиями пока скорее ухудшается, потребности в субсидировании расходятся с возможностями региональных бюджетов.

Диаграмма соотношения доходов и расходов в разрезе компаний за 2019 г. (рис. 4) иллюстрирует текущее финансовое положение всех пригородных пассажирских компаний.

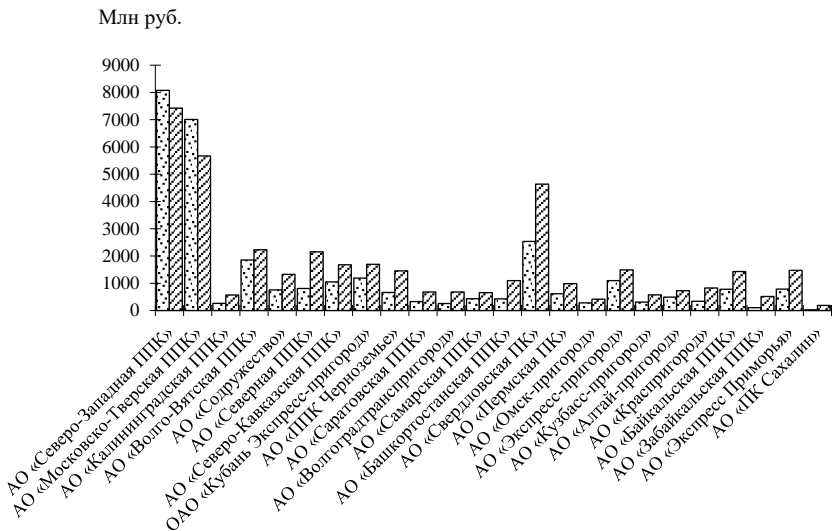


Рис. 4. Доходы и расходы, млн руб.:

▨ доходы; ▨ расходы

Источники: годовые отчёты ОАО «РЖД», годовые отчёты ППК.

(Данные АО «Центральная ППК» не представлены на графике из-за больших различий в масштабах с остальными ППК; ее доходы составляют – 44578,5 млн руб.; расходы, – 44806,8 млн руб.)

При этом показатель валовой прибыли или убытка компании определяется исходя из суммы прибыли от обычных видов деятельности предприятия, рассчитанной без учета коммерческих и управленческих расходов (табл. 2). Данный показатель важен для осуществления анализа именно операционной рентабельности ППК.

Таблица 2

Основные производственные и финансовые показатели работы ППК за 2019 г.

№ п/п	Наименование ППК	Отправлено пассажиров, млн пасс.	Пригородный пассажирооборот, млн пасс-км	Доходы, млн руб.	Расходы, млн руб.	Валовая прибыль/убыток (прибыль/убыток от продаж), млн руб.
	А	1	2	3	4	5
1	АО «Северо-Западная ППК»	85,7	3 222,4	8 075,8	7 428,1	731
2	АО «Московско-Тверская ППК»	61,7	2 404,1	7 006,9	5 671,8	1771,4
3	АО «Калининградская ППК»	4,9	131,5	263,5	571,3	-304,2
4	АО «Волго-Вятская ППК»	21,4	832,5	1 857,5	2 230,6	-214
5	АО «Содружество»	9,5	409,2	758,1	1 325	-458
6	АО «Северная ППК»	7,1	265,8	811,1	2 154,6	-1209,6
7	АО «Северо-Кавказская ППК»	14,9	513,1	1 053,2	1 678,1	-597,6
8	ОАО «Кубань Экспресс-пригород»	9,9	356,9	1 190,6	1 695,4	393,6
9	АО «ППК Черноземье»	9,2	320,7	664,045	1 456,052	-789,5
10	АО «Саратовская ППК»	4	161,4	328,5	682,1	-356,1
11	АО «Волгоградтранспригород»	3,5	151,4	256	679,8	-406,8
12	АО «Самарская ППК»	8,4	328,3	435,5	659,1	-157,5
13	АО «Башкортостанская ППК»	4,9	204,3	429,4	1 097	-553,1
14	АО «Свердловская ПК»	21,5	1 231,5	2 534,3	4 637,4	-169,6
15	АО «Пермская ПК»	7,2	321,7	614,7	984,7	-356,7
16	АО «Омск-пригород»	3,2	211,3	281,8	419,2	-144,4
17	АО «Экспресс-пригород»	22	897,9	1 098,5	1 492,9	22,9
18	АО «Кузбасс-пригород»	5	180,3	309,4	577,8	-246,5

## Продолжение табл. 2

	А	1	2	3	4	5
19	АО «Алтай-пригород»	8,4	418,6	491,4	725,3	-224
20	АО «Краспригород»	6,7	283,2	338,2	829,7	-486,9
21	АО «Байкальская ППК»	10,1	413,2	778,9	1 434,5	-649,9
22	АО «Забайкальская ППК»	0,9	44,7	102,8	516,9	-408,9
23	АО «Экспресс Приморья»	6,4	319,4	787,6	1 470,6	-573,2
24	АО «ЛК Сахалин»	0,2	8,6	25	186,9	313,5
25	АО "Центральная ППК"	580,9	18 307	44 578,5	44 806,8	5102,6

*Источники: годовые отчёты ОАО «РЖД», годовые отчёты ППК.*

На диаграмме хорошо видно, что доходы превышают расходы только у нескольких компаний (АО «Северо-Западная ППК», АО «Московско-Тверская ППК»). При этом операционная деятельность всех других ППК в нынешних условиях убыточна.

Анализ основных производственных и финансовых показателей работы ППК за 2019 г. выявляет ряд существенных закономерностей в развитии (табл. 2). Наиболее высокие показатели валовой прибыли имеют компании, которые работают в пределах крупнейших агломераций – Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область, Краснодар и Краснодарский край (включая Сочи). В этих регионах, во-первых, достаточно высока покупательная способность населения, во-вторых, плотность населения и маршрутной сети обеспечивает высокий пассажирооборот и соответствующую выручку.

Напротив, наиболее неблагоприятное финансовое положение наблюдается в основном у ППК, работающих в отдаленных регионах с относительно низкой плотностью и менее высокими доходами населения, а также с менее развитой маршрутной сетью.

Таким образом, можно утверждать, что именно региональные различия в доходах населения и величине пассажиропотоков в первую очередь предопределяют финансовую успешность или неуспешность российских ППК.

Анализ зарубежного опыта показывает, что, несмотря на наличие очень значительных региональных различий, построение эффективной финансовой модели для сектора пригородных

пассажирских железнодорожных перевозок возможно. С одной стороны, для этого нужны улучшения управленческого характера как в самих пригородных пассажирских компаниях, так и в структурах, которые отвечают за взаимодействие с ППК (региональные администрации, ОАО «РЖД» и др.). С другой стороны, необходима выработка более четких принципов и правил по субсидированию ППК, убытки которых возникают по объективным причинам, связанным с социально-экономическими особенностями регионов, в которых они работают.

Если говорить об управленческих улучшениях, то можно, в частности, предложить следующие решения. Например, для улучшения соотношения «выручка-затраты» на некоторых маршрутах следует эксплуатировать поезда с короткими составами (в настоящий момент ввиду различных ограничений практически нет возможности эксплуатировать электрический МВПС составностью менее 4 вагонов), что повысит показатели заполняемости вагонов и выручки в расчете на вагон, а также снизит удельные затраты на перевозку пассажиров. При этом отмены рейсов не произойдет, и уровень транспортной доступности для населения не снизится. К положительным результатам может также привести централизация при составлении графиков движения пригородных поездов (такое возможно, например, при условии приоритета пригородных поездов в зонах массовых пригородных перевозок). Это позволит не только согласовывать интересы дальнего и пригородного сообщений, а также грузовых перевозок, но и даст возможность пригородным пассажирским компаниям в ряде случаев получить более выгодные с экономической точки зрения промежутки времени для организации своих рейсов. Следует особо подчеркнуть, что управленческие улучшения такого рода в основном не предполагают значимых капитальных затрат и потому могут быть осуществлены достаточно быстро.

Как уже было отмечено выше, важным элементом эффективной финансовой модели пассажирских перевозок является механизм по определению необходимого уровня бюджетных субсидий на железных дорогах. Стоит отметить, что в современной России уровень таких субсидий относительно невысок, он составляет

примерно 1,6 руб. на 1 пассажиро-километр в пригородном сообщении (с учетом как федеральных, так и региональных бюджетных субсидий). В большинстве других стран уровень бюджетного субсидирования гораздо выше. Например, в Великобритании уровень субсидий равен примерно 5 руб. на 1 пасс. -км, во Франции – 12 руб./1 пасс.-км, в Германии – 16 руб. на 1 пасс.-км, а в Швейцарии – 24 руб. на 1 пасс.-км (рис. 5). Разумеется, пригородный пассажирооборот в России и в других странах различен, – 34,4 млрд пасс.-км по сравнению, например, 65,1 млрд пасс.-км в Великобритании и 18,4 млрд пасс.-км в Швейцарии. На объем субсидий влияют многие факторы: уровень автомобилизации населения, неравномерность расселения жителей, площадь государства и многие другие. Тем не менее, на наш взгляд, положительный зарубежный опыт, предполагающий весьма масштабное субсидирование пассажирского железнодорожного сообщения, тоже должен учитываться.

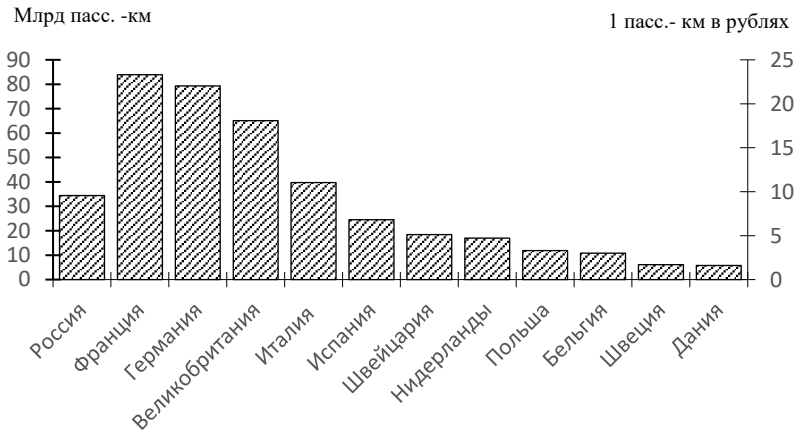


Рис. 5. Пассажирооборот (■) в странах Европы (на 2014 г.) и России (на 2019 г.) и удельный объем субсидий (◆) (правая ось)  
(Объем субсидий рассчитан автором по данным национальных перевозчиков, пересчитан по среднегодовому обменному курсу рубля 2019 г.)

Источники: расчеты автора на основании N459-ФЗ<sup>10</sup> от 29 ноября 2018 г., ОАО «РЖД» и International union of railways (UIC)

<sup>10</sup> Федеральный закон от 29 ноября 2018 г. N 459-ФЗ «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» (с изменениями и дополнениями). Режим доступа: <https://base.garant.ru/72116686/>

Одним из элементов эффективной модели функционирования пригородной компании можно определить показатель, характеризующий размер государственной помощи (субсидий, дотаций) на покрытие убытков в зависимости от параметров движения поездов транспортной компании (т.к. экономические результаты компаний зависят от параметров движения по отдельным полигонам). Нормативный расчет государственной поддержки маршрутной сети оператора перевозок представляется на основании распределения тех или иных полигонов между компаниями, так как на участках полигонов интенсивность движения и пассажиропотоки различаются. Стоит отметить, что в настоящее время расчет экономической эффективности в ППК происходит по субъектам федерации, поэтому целесообразно иметь нормативы по отдельным полигонам движения, поскольку их границы не совпадают с границами субъектов федерации.

Такое предложение обосновывается тем, что на полигонах с более интенсивным движением каждая единица подвижного состава в сутки совершает более чем одну пару рейсов, в отличие от полигонов с менее интенсивным движением. При этом от объема движения зависят только переменные расходы на подвижной состав, тогда как постоянные от него практически не зависят. Следовательно, рентабельность эксплуатации подвижного состава, при условии равной населенности вагонов и одинакового тарифа, находится в прямой зависимости от интенсивности движения.

Для сбалансированной системы функционирования пригородного комплекса необходимо формулирование различных сценариев, которые отличаются по уровню затрат: высоких, низких и оптимальных. Возможны и высокие затраты с большими эффектами для экономики (как и высокие затраты без больших эффектов), и, наоборот, применение только определенных организационных механизмов (без модернизации), но с меньшим уровнем комфорта для пассажиров [12].

**Заключение.** Основные выводы из проведенного исследования таковы.

1. Пригородный пассажирский транспорт играет важную роль для многих российских регионов, агломераций и городов. С одной стороны, он способствует более быстрому экономическому развитию различных территорий страны, обеспечивая



увеличение агломерационных и других эффектов. С другой стороны, развитие пригородного пассажирского транспорта, прежде всего железнодорожного ввиду особенностей его функционирования, повышает качество жизни населения российских городов и пригородов.

2. Несмотря на хорошие потенциальные возможности для развития, пригородный железнодорожный пассажирский транспорт сталкивается с рядом серьезных проблем, особенно в менее населенных регионах. К числу наиболее острых проблем относятся операционная убыточность большинства ППК, высокий износ подвижного состава в ряде ППК, недостаточные бюджетные субсидии для покрытия убытков выпадающих доходов ППК, недостаточно эффективное управление деятельностью некоторых компаний. Впоследствии, это негативно сказывается на обеспечении транспортной подвижности населения.

3. Решение проблем пригородного пассажирского транспорта и улучшение показателей его деятельности требуют разработки новых финансовых моделей работы ППК. Такие модели подразумевают изменения не только организационно-экономических аспектов деятельности пригородных пассажирских компаний, но и разработку нормативных показателей господдержки для субсидирования деятельности с учетом региональных особенностей (что позволит прогнозировать рентабельность пригородных компаний).

### *Список литературы*

1. Черемин Г.Д. Проведение социальной политики государства в области пригородных пассажирских перевозок (на примере железнодорожного транспорта) // *Экономические стратегии*. 2012. Т. 14. № 5(103). С. 100-105.
2. Журавлева Н.А., Сакович И.Л. Интеграция железнодорожных перевозок в транспортные системы городских агломераций // *Транспорт Российской Федерации*. 2018. № 6(79). С. 26-29.
3. Дранченко Ю.Н. Организация пассажирских железнодорожных перевозок в мегаполисной системе «город-пригород». дис. ... канд. экон. наук: 05.22.01/ Дранченко Юрий Николаевич. М.: ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», 2019. 248 с.
4. Попова Н.Б., Степанова Е.С. Обновление подвижного состава - основа долгосрочного развития пригородных пассажирских железнодорожных перевозок // *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения*. 2018. № 2 (45). С.30-34.

5. Медков А.А. Железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении: проблемы и рыночные перспективы // Федеративные отношения и региональная социально-экономическая политика. 2008. № 9. С. 59-71.
6. Курошева Г.М., Леонова О.Г. Проблемы и перспективы развития пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте // Транспортное дело России. 2016, № 1. С. 111-112.
7. Савчук В.Б., Рузавин Л. Н. Проблемы финансирования пригородных пассажирских перевозок в России // Транспорт Российской Федерации. 2014. № 4(53). С. 8-10.
8. Лавриненко П.А., Михайлова Т.Н., Ромашина А.А., Чистяков П.А. Агломерационные эффекты как инструмент регионального развития // Проблемы прогнозирования. 2019. № 3(174). С. 50-59.
9. Калашиникова И.В., Мельниченко Е.К. Роль железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках России // Ученые заметки «ТОГУ». 2018. № 3. С. 1320-1327.
10. Покровская О.Д., Титова Т.С. Методика оценки клиентоориентированности сервиса железнодорожного транспорта // Бюллетень результатов научных исследований. 2018. №. 3. С. 84-106.
11. Муктепавел С.В. Экономическое обоснование способов освоения железнодорожных пассажирских перевозок в регионах. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05/ Муктепавел Светлана Викторовна. М.: ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», 2019. 212 с.
12. Янков К.В., Лавриненко П.А., Фадеев М.С. Опыт прогнозирования пассажиропотоков и социально-экономических эффектов при ускорении железнодорожного сообщения в Самаро-Тольяттинской агломерации // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2016. Т. 14. С. 622-646.

**Для цитирования:** Плотникова Д.А. О деятельности пригородных пассажирских компаний: особенности функционирования и ключевые проблемы // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2022. С. 146-164.

DOI: 10.47711/2076-318-2022-146-164

## Summary

### ON THE ACTIVITIES OF SUBURBAN PASSENGER COMPANIES: FEATURES OF FUNCTIONING AND KEY PROBLEMS

**PLOTNIKOVA Daria A.**, [aleksandrovnadp@gmail.com](mailto:aleksandrovnadp@gmail.com), junior researcher, Institute of Economic Forecasting RAS, Moscow, Russia.  
<https://orcid.org/0000-0001-5106-8695>

**Abstract.** The article is devoted to the analysis of actual problems of functioning of suburban railway transport in our country. The author considers the competitive advantages and weaknesses of suburban passenger companies (PPC). In addition, the estimated positive effects both for the economy as a whole and for passengers that will arise as a result of the development of suburban rail transport are estimated. It is shown that the problems of the suburban complex are associated not only with a lack of funding for the modernization of infrastructure and rolling stock, but also with management deficiencies. It is noted that the construction of an effective financial model of railway transportation is feasible both through additional investments and through new management solutions.

**Keywords:** railway transport, suburban complex, suburban passenger company (PPK), passenger transportation, public transport, modernization of suburban complex, passenger traffic

**For citation:** *Plotnikova D.A.* On the Activities of Suburban Passenger Companies: Features of Functioning and Key Problems // Scientific works: Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences. 2022. Pp. 146-164.

DOI: 10.47711/2076-318-2022-146-164