

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

кафедра социальной информатики

**ОСОБЕННОСТИ КОНТРАКТАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

(автореферат бакалаврской работы)

студентки 5 курса 581 группы
направления 38.03.05 Бизнес - информатика
профиль Социально - информационные системы в бизнесе
Социологического факультета
Яковлевой Марии Игоревны

Научный руководитель
старший преподаватель

_____ Ю.А. Седавкина
подпись, дата

Зав. кафедрой
кандидат социологических наук, доцент

_____ И.Г.Малинский
подпись, дата

Саратов 2018

Введение. Актуальность проблемы. Пригородное железнодорожное сообщение является важным звеном в обеспечении транспортной мобильности населения, ежедневно позволяет жителям отдаленных населенных пунктов добираться до мест работы в больших городах, обеспечивая тем самым приток рабочей силы на производство. По данным последнего опроса, проведенного ВЦИОМ в 2014 году, в пригородными электричками пользуются более 40% опрошенных.¹ В 2017 г. в пригородном сообщении на железнодорожном транспорте было перевезено 878,3 млн. чел., что среди видов транспорта общего пользования уступает только автобусам. По пассажирообороту доля железных дорог в пригородных перевозках всеми видами транспорта превышает 50% в целом по стране, а в отдельных регионах составляет более 80%.

Более того, пригородные перевозки являются социально значимым видом транспорта для населения, особенно в тех регионах страны, где он является зачастую единственным доступным способом передвижения.

Несмотря на высокое социально-экономическое значение пригородных железнодорожных перевозок, к концу 2014 года по всей стране было отменено 10% из 5,7 тыс. электричек, а в январе 2015 года были полностью остановлены перевозки в Вологодской и Псковской областях, отменены электрички в Нижегородской (35 поездов), Воронежской (16 поездов), Орловской (16 поездов), Кировской (16 поездов) областях и Пермском крае (17 поездов).² 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.

¹ Россияне старше 60 лет не видят альтернативы пригородному железнодорожному транспорту [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bimk.pf/news/rossiyane-starshe-60-let-ne-vidyat-alternativyi-prigorodnomu-zheleznodorozhnomu-transportu-kak-pokazalo-issledovanie-vcziom.html> (Дата обращения 18.04.2018) Яз.русс. Загл с экрана

² СМИ узнали об отменах электричек [Электронный ресурс]. URL: <https://finance.rambler.ru/news/2015-07-10/smi-uznali-ob-otmenakh-elektrichek-v/> (Дата обращения 18.04.2018) Яз.русс. Загл с экрана

Основная причина отмены пригородных поездов – наличие недостатков в контрактных отношениях между регионами РФ и пригородными пассажирскими компаниями (далее – ППК), осуществляющими перевозки в пригородном сообщении. В Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом от 19 мая 2014 г. предполагается подписание контракта на 15 лет регионом РФ и ППК, по которому регион обязуется компенсировать перевозчику потери в доходах, возникающие в результате регулирования льготных тарифов.

Однако на практике контракты между субъектами РФ и ППК не заключаются. Регионы не готовы брать на себя долгосрочные обязательства по выплате компенсаций и не закладывают в свои бюджеты средства на оплату услуг ППК. Сумма некомпенсированных потерь убыточных пригородных компаний в 2016 уменьшилась по сравнению с 2014 г., но деятельность большинства ППК можно признать экономически неэффективной. Так, в 2016 г. чистая прибыль 12 компаний направлялась на погашение убытков прошлых лет и не способствовала их развитию, убытки до налогообложения по результатам деятельности от перевозок пассажиров сложились в 21 компании, кредиторская задолженность перед ОАО «РЖД» – у всех компаний, дебиторская задолженность по средствам региональных бюджетов – у 24 компаний.³ В результате ППК, чтобы избежать банкротства, стали оказывать услуги только на оплаченный объем.

В условиях отсутствия сбалансированных отношений между регионами и ППК **целью** данной работы является разработка модели рекомендаций по модификации контрактных отношений между субъектами РФ и пригородными пассажирскими компаниями.

³ Счетная палата России: деятельность большинства пригородных компаний экономически неэффективна [Электронный ресурс]. – URL: <https://glasnarod.ru/rossiya/140722-schetnaya-palata-rossii-deyatelnost-bolshinstva-prigorodnykh-passazhirskikh-kompanij-ekonomicheski-neeftivna> (Дата обращения 13.03.2018) Яз.русс. Загл. с экрана

Для достижения поставленной цели в работе поставлены следующие **задачи**:

- охарактеризовать пассажирское сообщение в РФ (в том числе в сфере пригородных перевозок);
- определить систему организации пригородных пассажирских перевозок в РФ и функции ее основных участников;
- проанализировать модели организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения в зарубежных странах;
- исследовать зарубежный опыт применения контрактных отношений в пригородном железнодорожном сообщении;
- определить особенности отношений между субъектами РФ и ППК;
- выявить основные проблемы взаимодействия субъектов РФ и ППК
- построить модель заключения контракта между региональным субъектом и ППК в нотации «КАК ДОЛЖНО БЫТЬ».

Объектом исследования являются особенности организации пригородных железнодорожных перевозок.

Предмет исследования – контрактные отношения между регионами РФ и пригородными пассажирскими компаниями.

Методологической основой исследования послужили методы: системный и сравнительный анализ, анализ нормативно-правовых актов, анализ причинно-следственных связей, методы обобщения и группировки.

Эмпирической базой исследования являются результаты опросов ВЦИОМ, данные финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и ППК, как дочерних компаний.

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух разделов, заключения, списка использованных источников.

Основное содержание работы. В первой части работы были рассмотрены особенности пассажирского сообщения, а в частности, пригородные железнодорожные перевозки, отмечены проблемы их

организации. Также в первой части работы была составлена схема взаимодействия участников при организации пригородного сообщения в России, которая отражает основных участников этого процесса и их функции, проведен анализ взаимодействия участников пригородного сообщения в странах Европейского Союза (Швеции, Германии, Великобритании и Франции). На основании этих данных выявлены основные сходства и различия моделей организации пригородного сообщения в странах ЕС и России.

Важным итогом главы стала совокупность действий во время принятия решений при заключении контрактов на оказание услуг пригородных перевозок в странах ЕС, которая включает в себя детализацию этапов проведения тендерного процесса, определение продолжительности контракта, оценку положительных и отрицательных сторон типов контрактов с учетом специфики тендера, принятие решения о типе контракта, заключаемого с победителем тендера. Также рассмотрен опыт двух европейских стран, Великобритании и Швеции, при организации тендерного процесса и заключении контрактов.

Во второй части работы был рассмотрен процесс формирования транспортного заказа на основании заключения долгосрочного контракта между регионом РФ и ППК. В этой части работы представлена структура типовой формы контракта с описанием прав и обязанностей его сторон. Далее подробно описывается процесс определения регионом тарифов на пригородные перевозки и порядок компенсации недополученных доходов ППК. Кроме этого выделяются типы маршрутов в пределах одного региона, которые необходимо учитывать при заключении контракта. На основании проведенного анализа в конце параграфа приведен перечень проблем во взаимодействии субъектов РФ и ППК. В данной главе был проведен анализ особенностей взаимодействия регионов РФ и пригородных пассажирских компаний. Подробно рассмотрен процесс формирования транспортного заказа, который состоит из определения тарифов на пригородные перевозки,

порядка компенсации недополученных доходов ППК и заключении долгосрочного контракта. На основании проведенного анализа взаимодействия выявлены основные проблемы, которые предполагается решить с помощью модификации контрактных отношений между регионами и ППК.

По результатам второй части были внесены предложения, которыми должны руководствоваться регионы при выборе пригородной пассажирской компании на заключение контракта по перевозкам. Эти рекомендации состоят из критериев отбора компании и описания методов их оценки. Также приводится объяснение, почему регион должен использовать именно эти критерии при выборе ППК. После анализа интересов и целей сторон, а также преимуществ различных типов контракта выявляется тип контракта, который должен заключаться между регионом и ППК. Следующий шаг состоит в определении структуры нового контракта с описанием его составляющих.

Заключение. Пригородные железнодорожные перевозки являются социально значимым видом транспорта, спрос на который растет с каждым годом. В таких условиях необходимо организовать постоянное и качественное функционирование пригородного комплекса. Эта функция выполняется субъектами РФ и пригородными пассажирскими компаниями путем заключения контракта. Однако, в настоящее время наблюдается наличие недостатков в контрактных отношениях между регионами РФ и ППК. Таким образом, целью данной работы являлась разработка рекомендаций по модификации контрактных отношений в сфере пригородных железнодорожных перевозок.

Пригородное пассажирское сообщение в Российской Федерации осуществляется пригородными пассажирскими компаниями по заказу регионов. В процессе организации пригородных перевозок также участвуют федеральные органы власти (Министерство транспорта РФ, Федеральная служба по тарифам, Федеральное агентство по железнодорожному

транспорту) и ОАО «Российские железные дороги», которое предоставляет услуги инфраструктуры и подвижного состава.

В ходе работы были проанализированы модели организации пригородного сообщения в Великобритании, Германии, Франции и Швеции и выявлены общие черты этого процесса среди стран, включая Россию. В каждой стране регулярное пассажирское сообщение осуществляется с участием федеральных и региональных органов власти. Государственная поддержка пригородного комплекса в виде субсидий является обязательной по причине социальной направленности перевозок. Также были обнаружены основные отличия организации пригородного сообщения в России от стран Европейского Союза: совмещение функций предоставления инфраструктуры и подвижного состава в лице одной компании (ОАО «РЖД»); отсутствие частных компаний-перевозчиков; отсутствие тендерных процедур по выбору компании-перевозчика.

В процессе рассмотрения взаимодействия регионов РФ и пригородных пассажирских компаний были выявлены основные проблемы, которые должны быть решены путем модификации контрактных отношений регионов и ППК.

С целью решения обозначенных проблем были разработаны рекомендации по модификации контрактных отношений между регионами и ППК. Эти рекомендации заключаются в следующем:

1. Субъекты РФ должны использовать определенные критерии, позволяющие выбрать компанию-перевозчика, которая наиболее качественно сможет оказывать услугу. Эти критерии включают в себя фактор цены, детальное описание предоставления услуги и дополнительные предложения компании по повышению качества услуги.

2. Необходимо заключение контракта типа «брутто» с использованием стимулирования компании-перевозчика через систему оценивания показателей ее деятельности.

3. Структура нового контракта между регионом и ППК должна быть более детализированной и включать в себя такие разделы, как «Предмет контракта», «Права и обязанности сторон», «Порядок и условия предоставления субсидий и осуществление расчетов», «Ответственность сторон», «Обстоятельства непреодолимой силы», «Разрешение споров», «Система показателей эффективности деятельности компании-перевозчика», «Выплата премий и штрафов».

4. Новый контракт должен предусматривать возможности расширения его положений, в случае если дополнительные условия контракта не противоречат интересам сторон и повышают качество предоставляемой услуги.

На основании этих предложений была построена структурно-функциональная модель процесса заключения контракта на осуществление пригородных пассажирских перевозок.