

УДК 338.47(571.56)

О. Г. Шкурко

Байкальский государственный университет экономики и права

РОЛЬ И НАЗНАЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В ГОСУДАРСТВЕННОМ ПРОЕКТЕ

В статье рассматривается деятельность транспортной железнодорожной компании ОАО «Акционерная компания “Железные дороги Якутии”», инфраструктура которой полностью расположена на территории Республики Саха (Якутия). Выделены и проанализированы основные виды деятельности компании: грузовые и пассажирские перевозки. Определена позиция предприятия на республиканском рынке перевозок в сравнении с другими видами транспорта: воздушным, речным и автомобильным. Обозначена задача, стоящая в настоящее время перед предприятием и регионом, по строительству железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск. Отмечены потребности, возникающие у предприятия в связи с увеличением протяженности железнодорожной линии, и предложены пути их решения. Приведены возможные источники финансирования деятельности предприятия, а также представлен анализ заемных средств и описано влияние возможных рисков (процентный, инфляционный, хозяйственный, страновой и региональный) на деятельность компании.

Ключевые слова: Республика Саха (Якутия); транспортная железнодорожная компания; Железные дороги Якутии; грузовые перевозки; пассажирские перевозки; модернизация; виды рисков.

O. G. Shkurko

Baikal State University of Economics and Law

THE ROLE AND PURPOSE OF THE ENTERPRISE IN THE STATE PROJECT

The article is intended to report on the activities of the railway joint-stock company «Stock company “Railways of Yakutia”» which infrastructure is located on the territory of the Republic of Sakha (Yakutia). The main activities of the company, namely, passenger and freight transportation, are denoted and analyzed. The position of the enterprise on the local transportation market compared to other modes of transportation like air, river and road transportation is determined. The main challenge of construction of the railway Berkakit — Tommot — Yakutsk currently posed to the enterprise in particular and region in general is designated. The new needs of the company appeared as a result of the railway line extension are specified and possible solutions are suggested. The possible sources of financing the enterprise are described and the analysis of borrowed funds is presented. The impact of possible risks (economic, country, regional, and related to inflation and fluctuations of interest rates) on the activities of the company is also evaluated.

Keywords: Republic of Sakha (Yakutia); railway company; Railways of Yakutia; freight transportation; passenger transportation; modernization; types of risks.

ОАО «Акционерная компания “Железные дороги Якутии”» (ОАО «АК “ЖДЯ”») является одним из двух владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на территории России, между станциями которых могут осуществляться перевозки грузов в прямом сообщении. Инфраструктура ОАО «РЖД» охватывает большую часть страны и характеризуется доминирующим положением в структуре видов транспорта, используемого

для удовлетворения потребностей общества в перевозках грузов и пассажиров в масштабах всей страны. Инфраструктура ОАО «АК «ЖДЯ» полностью расположена на территории Республики Саха (Якутия), ей отведена основная роль в создании условий для дальнейшего освоения природных ресурсов.

Большая часть продовольственных и потребительских товаров поступает из других регионов, а основную часть вывозимой продукции составляет сырье. ОАО «АК «ЖДЯ» является инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, ориентированной на доступ грузоотправителей (грузополучателей) региона к общей сети ОАО «РЖД». Доля ОАО «АК «ЖДЯ» на данном рынке составляет 40–45 %. Вывоз за пределы Республики Саха (Якутия) представлен в основном продукцией горнодобывающей промышленности: алмазодобыча, золотодобыча, каменный уголь. Если первые два направления не являются транспортоемкими, то добыча каменного угля, безусловно, ориентирована на железнодорожный транспорт.

Если рассматривать в государственном масштабе положение Общества в отрасли, то его роль по-прежнему малозаметна как по объемам перевозок, так и по другим показателям. Если же рассматривать положение на рынке республиканских железнодорожных перевозок, то Общество объективно является естественной монополией. Однако статус естественной монополии в данном случае не означает отсутствия конкуренции, которую оказывают другие виды транспорта.

Традиционно на территории Якутии основными конкурентами железнодорожному транспорту в грузовых перевозках являются автомобильный и речной, и до тех пор, пока не будет достроена железнодорожная линия Томмот — Якутск, конкуренция, оказываемая со стороны автотранспорта, будет существенна, поскольку неизбежны перевалки с железнодорожного транспорта на автотранспорт (табл.).

Показатели основных видов транспорта Республики Саха (Якутия) в 2011–2012 гг.

Транспорт	Объем перевозок, тыс. т		Грузооборот, млн т · км		Пассажирооборот, млн пас. км		Количество пассажиров, тыс. чел.	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
ОАО «АК «ЖДЯ»	2 277,8	2 629,9	302,6	323,3	35,5	33,5	117,2	112,3
Автомобильный	34 812,2	31 441,1	1 603,4	1 873,4	449,7	450,2	90 660,5	90 947,9
Водный	3 021,8	3 275,2	2 962,2	3 017,4	20,2	21,7	256,2	235,4
Воздушный	26,7	32,3	85,9	108,5	4 031,6	4 310,9	1 365,2	1 517,3
<i>Всего</i>	40 138,5	48 181,9	4 954,1	10 092,5	4 537,0	5 061,9	92 399,1	92 973,0

На данный период по многим видам грузов автотранспортные тарифы сопоставимы с тарифами Общества, тем более, на эксплуатируемом плече Нерюнгри — Алдан — Томмот сроки доставки автотранспортом меньше, чем железнодорожным. Основной деятельностью транспортных компаний являются грузовые и пассажирские перевозки. Так, для ОАО «АК «ЖДЯ» в 2012 г. объем грузовых перевозок приравнялся к 2629,9 тыс. т, или 115,5 % к объемам 2011 г. Рост объема перевозок положительно отразился на грузообороте, который составил 323,3 млн т · км нетто, что выше уровня прошлого года на 20,7 млн т · км, или 6,8 % (рис. 1). Пассажирские перевозки в 2012 г. демонстрируют спад по отношению к 2011 г. — количество пассажиров снизилось на 4,2 %, пассажирооборот уменьшился на 5,6 %. Ценовое регулирование пассажирских перевозок железнодорожным транспортом имеет высокую социаль-

ную значимость, но по-прежнему приводит к убыточности, не смотря на субсидирование со стороны Республики Саха (Якутия) и Российской Федерации в лице Федерального агентства железнодорожного транспорта (рис. 2).

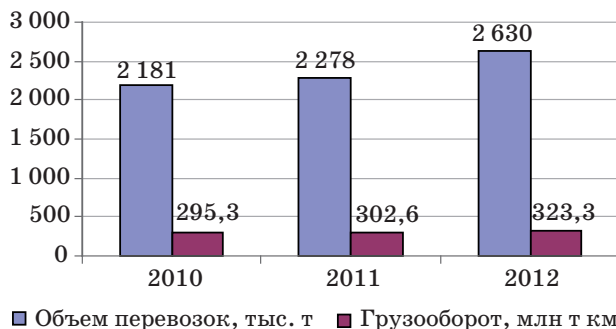


Рис. 1. Грузовые перевозки в Республике Саха (Якутия) в 2010–2012 гг.



Рис. 2. Пассажирские перевозки в Республике Саха (Якутия) в 2010–2012 гг.

Наряду с перевозками ОАО «АК «ЖДЯ» особое внимание уделяет развитию прочих видов деятельности, стараясь максимально задействовать свои мощности, особенно в периоды сезонных спадов объемов перевозок. К числу прочих видов деятельности относятся:

- предоставление услуг локомотивной тяги в грузовом движении;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры.

Для решения основной задачи транспортного комплекса по обеспечению транспортной доступности на территории Республики Саха (Якутия) необходимо завершить возведение железной дороги Беркамит — Томмот — Якутск. Строительство железнодорожной линии является стратегическим проектом и имеет огромное значение в социально-экономическом развитии северо-востока страны. Реализация данного проекта начата в 2005 г. в соответствии с постановлением Правительства РФ «О неотложных мерах по завершению строительства железнодорожной линии Беркамит — Томмот — Якутск» от 15 мая 2004 г. № 242.

В связи с достройкой железной дороги до Нижнего Бестяха возрастает потребность в пополнении парка локомотивов. Однако «в нашей стране производство локомотивов стало возобновляться относительно недавно, и к тому же, стоимостные показатели новых машин приводят к длительным срокам окупаемости» [1]. В данной ситуации «оптимальным выходом является модерни-

зация тепловозов, позволяющая существенно продлить срок эксплуатации, улучшив ее качественные показатели» [1].

В ОАО «АК «ЖДЯ»» модернизация проходит «с использованием единственно возможной лизинговой схемы» [Там же]. В 2011 г. Обществом принято решение об изменении схемы модернизации, что позволило снизить себестоимость вновь модернизированных тепловозов. Комплекты, устанавливаемые на маневровые тепловозы, напрямую закупаются у изготовителя комплектов (GE). Затем производится модернизация тепловозов компании на Кировском машиностроительном заводе. После чего на условиях возвратного лизинга данные тепловозы передаются ОАО «АК «ЖДЯ»» в эксплуатацию на долгосрочной основе сроком на 5 лет с правом последующего выкупа с лизинговой ставкой 9,32 % годовых без учета НДС.

Источниками финансирования деятельности ОАО «АК «ЖДЯ»» определены собственные средства предприятия, инвестиции государства и прочие инвестиции, а также заемные средства. Одним из источников финансовых ресурсов ОАО «АК «ЖДЯ»» являются заемные средства, которые направляются на пополнение оборотных средств и инвестиционные цели компании. В 2012 г. Обществом привлечены долгосрочные кредиты на сумму 310 млн р. для приобретения путевой техники, тепловозов для будущей модернизации, а также комплекты оборудования GE для модернизации тепловозов серии ТЭМ 2 (рис. 3).

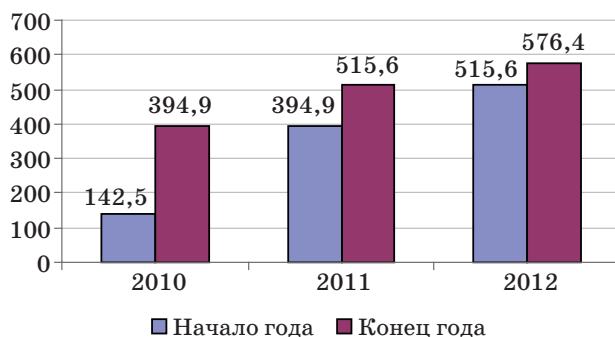


Рис. 3. Задолженность по кредитам и займам в Республике Саха (Якутия) в 2010–2012 гг.

Являясь заемщиком, ОАО «АК «ЖДЯ»» подвержена воздействию рисков, связанных с изменением процентных ставок. Задолженность по кредитам и займам по состоянию на 1 января 2013 г. составила 576,4 млн р. ОАО «АК «ЖДЯ»» постоянно проводит мониторинг кредитного рынка и оперативно регулирует объемы источников финансирования с целью недопущения существенного роста платы за пользование кредитами. Кроме того, применение конкурсных процедур при привлечении кредитных ресурсов в соответствии с федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ¹, одним из существенных условий которых является размер процентной ставки, позволяет снизить до минимума влияние процентных рисков на деятельность Общества.

Помимо процентного риска на деятельность ОАО «АК «ЖДЯ»» могут оказывать влияние и другие виды рисков, например, инфляционный, хозяйственный, страновой и региональный.

Инфляционный риск учитывается при составлении финансовых планов Общества. Существующие прогнозируемые уровни инфляции далеки от кри-

¹ О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд : федер. закон от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ.

тических значений для компании и отрасли в целом, исходя из этого, влияние инфляционных факторов на финансовую устойчивость ОАО «АК «ЖДЯ» в перспективе не представляется значительным.

ОАО «АК «ЖДЯ» является зависимым обществом ОАО «РЖД» — холдинг, осуществляющий свою деятельность на рынке перевозок железнодорожным транспортом общего пользования. Хозяйственные связи с субъектами рынка и материнской компанией выстраиваются в соответствии с программой реформирования железнодорожного транспорта в России. Корпоративное управление деятельностью Общества регламентируется действующим законодательством. Общество находится в государственной собственности на 40,5 % напрямую (Республика Саха (Якутия)) и на 50 % (Российская Федерация) через ОАО «РЖД». У Общества отсутствуют судебные споры на сумму свыше 1 % от суммы активов. На основании перечисленных фактов, можно оценить хозяйственные риски как невысокие.

В настоящее время политическая ситуация в России является стабильной, что характеризуется устойчивостью федеральной и региональной ветвей власти. Общество осуществляет свою деятельность на территории Республики Саха (Якутия), которая считается одним из приоритетных регионов развития на северо-востоке страны. Комплексное развитие региона невозможно без развитой транспортной инфраструктуры. В соответствии с постановлениями Правительства РФ от 15 мая 2004 г. № 242¹ и от 22 июля 2008 г. № 553² ведется строительство участка железной дороги Томмот — Якутск и достройка инфраструктуры Нерюнгри — Томмот с общим объемом капитальных вложений около 50 млрд р. В связи с этим для ОАО «АК «ЖДЯ» вероятность рисков, связанных с изменением политической ситуации в стране и регионе, а значит действующего гражданского, отраслевого и налогового законодательства, незначительна.

Список использованной литературы

1. Колмаков В. Железнодорожная конференция в Якутске. Замысел и пути его реализации / В. Колмаков / Железные дороги Якутии. — 2007. — № 9 (26). — С. 2–4.

References

1. Kolmakov V. The Railway Conference in Yakutsk. The idea and ways of its realization. *Zheleznnye dorogi Yakutii – Railways of Yakutia*, 2007, no. 9 (26), pp. 2–4 (in Russian).

Информация об авторе

Шкурко Ольга Григорьевна — аспирант, кафедра банковского дела и ценных бумаг, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: dir@aldan.drsk.ru.

Author

Shkurko Olga Grigorievna — PhD student, Department of Banking and Securities, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russia, e-mail: dir@aldan.drsk.ru.

¹ О неотложных мерах по завершению строительства железнодорожной линии Беркалит — Томмот — Якутск : постановление Правительства РФ от 15 мая 2004 г. № 242.

² О мерах по продолжению строительства железнодорожной линии Беркалит — Томмот — Якутск : постановление Правительства РФ от 22 июля 2008 г. № 553.