

ТРАНСПОРТ И ЭНЕРГЕТИКА

Богданович С. В., канд. техн. наук

Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева

Жардемов Б. Б., д-р техн. наук

ТОО «Научно-исследовательский центр комплексных транспортных проблем»

АНАЛИЗ СТРУКТУРЫ ПАССАЖИРСКОГО ХОЗЯЙСТВА

АО «НК «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ»

s.v.bogdanovich@mail.ru

Рассмотрена история развития и проблемы функционирования АО «Пассажирские перевозки». На основе выполненного анализа представлены рекомендации по организации структурных преобразований и формированию основных целей и задач, стоящих перед компанией по улучшению сервиса пассажирских перевозок.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, пассажирское хозяйство, пассажирские перевозки, багажные перевозки, структура управления, сервис, пассажирооборот.

Пассажирский железнодорожный транспорт имеет большое социально-экономическое значение, так как является основой транспортной системы страны, обеспечивая сохранение единого экономического пространства и решая задачу максимальной реализации потребности населения в перевозках при рациональном и экономичном использовании технических средств. В силу географических и природно-климатических особенностей Казахстана преимущество железнодорожного транспорта в межрегиональном сообщении является неоспоримым.

С обретением независимости началось интенсивное использование экономических методов работы, что, в свою очередь, потребовало существенных структурных преобразований в системе организации пассажирских перевозок. Согласно [1] пассажирские перевозки были выделены в отдельное дочернее государственное предприятие (далее ДГП).

ДГП «Пассажирские перевозки» в 2002 году было преобразовано в открытое акционерное общество (далее ОАО) и получило государственную регистрацию [2].

В 2004 году в рамках реализации [3] произведена реструктуризация обеспечивающей и сервисной деятельности, которая была направлена на её отделение от основной для обеспечения прозрачности расходов и целевого субсидирования пассажирских перевозок из республиканского и местных бюджетов и ОАО «Пассажирские перевозки» преобразовано в акционерное общество (далее АО). В результате реструктуризации созданы акционерные общества со 100 % участием АО «Пассажирские перевозки»: «Вокзал-сервис», «Пригородные перевозки», «Пассажирская лизинговая вагонная компания» (далее «ПЛВК»), «Вагонсервис», а также това-

рищества с ограниченной ответственностью (далее ТОО) «Жолсерік-Алматы» (в 2005 году переименованное в «Компания «Жолаушылартранс»), «Оперативно-технологический центр управления пассажирскими перевозками». Кроме того, создано АО «Алматинский вагоноремонтный завод» (далее «АВЗ»), 47% и 53% акций которого принадлежат соответственно АО «Пассажирские перевозки» и АО «НК «ҚТЖ» (рис. 1).

В 2004 году АО «Пассажирские перевозки» присвоен статус Национального перевозчика [4].

При этом главными целями создания дочерних организаций были определены:

введение конкурентной среды в пассажирских перевозках за счет формирования самостоятельного перевозчика с его дальнейшим выведением в частный сектор;

повышение эффективности и качества багажных перевозок за счет их выделения в самостоятельный вид деятельности.

Однако опыт функционирования и финансовое положение указанных предприятий показали полную несостоятельность поставленных целей.

Так, за период своей работы с 2004 по 2008 годы у ТОО «Компания «Жолаушылартранс» и АО «Багажные перевозки» сложились убытки в сумме 8,9 и 3,8 млрд. тенге соответственно [5]. Размер собственного капитала данных компаний являлся отрицательным, и составил соответственно минус 8,4 и 3,6 млрд. тенге, что не позволило им выполнять свои финансовые обязательства и полностью отвечало признакам банкротства.

Необходимо отметить, что вследствие убыточности ТОО «Компания «Жолаушылартранс», задача по его реализации в частную собственность так и осталась невыполненной. Более того,

дублирование функций АО «Пассажирские перевозки» не только создало дополнительные издержки по содержанию административного персонала, но и нарушило единую вертикаль управ-

ления в кадровой, производственно-технической и экономической политике, и прежде всего, не улучшило качество оказываемых услуг для пассажиров.

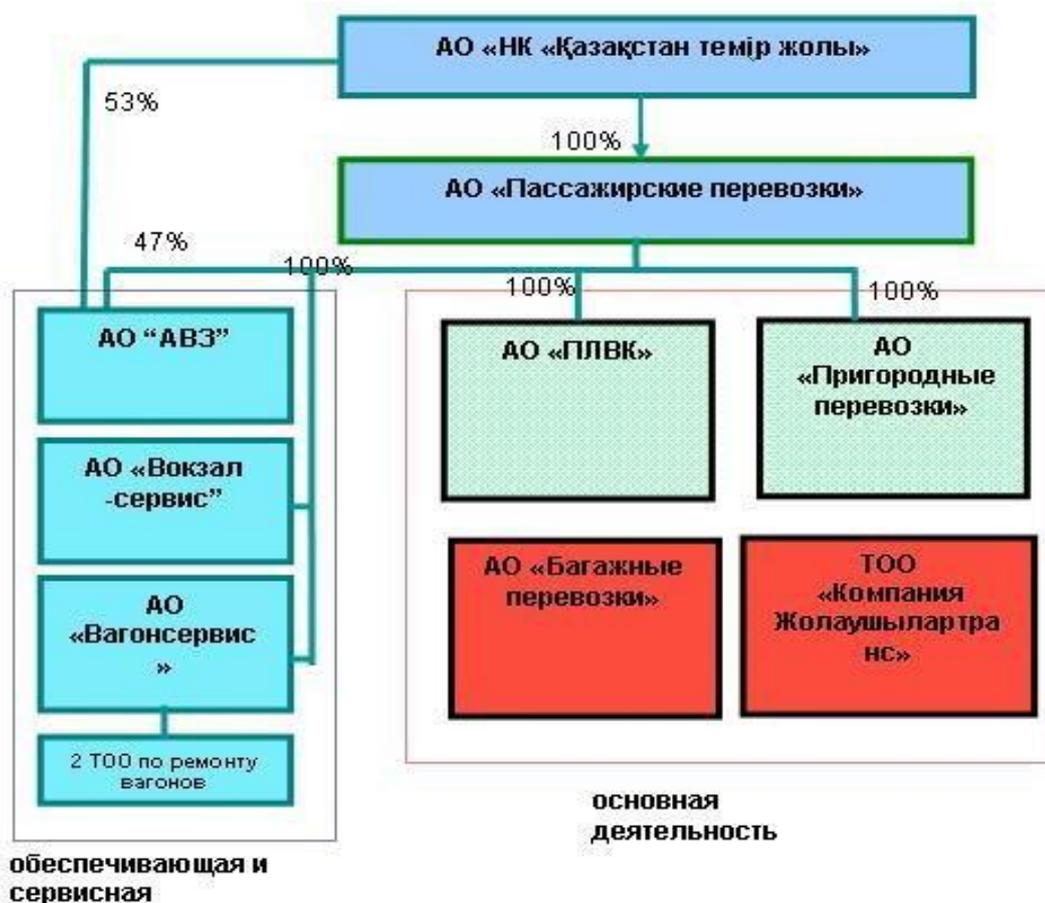


Рис. 1. Структура пассажирского хозяйства АО «Пассажирские перевозки» в период реформирования пассажирских перевозок в 2004-2006 годы

Вместе с тем, как показала практика работы АО «Багажные перевозки», перевозка багажа функционально и технологически не может являться самостоятельной услугой и должна осуществляться в комплексе с услугой по перевозке пассажиров. При этом выделение багажных перевозок в самостоятельную деятельность резко увеличило издержки АО «Багажные перевозки», что не позволило достичь положительных результатов.

Таким образом, накопившиеся годами проблемы организации пассажирских и багажных перевозок потребовали проведения безотлагательных структурных преобразований группы компаний АО «Пассажирские перевозки».

С учетом изложенного, в целях улучшения качества обслуживания пассажиров, оптимизации структуры группы компаний АО «Пассажирские перевозки», а также повышения ее финансовой устойчивости, при поддержке Акционерного общества «Фонд национального благосостояния и АО «НК «КТЖ» согласно решению

Совета директоров АО «НК «КТЖ» от 24 декабря 2008 года (протокол №13) проведена реорганизация АО «Пассажирские перевозки» путем присоединения к нему зависимых дочерних организаций – ТОО «Компания «Жолаушылартранс» и АО «Багажные перевозки» [5].

Структура АО «Пассажирские перевозки» по состоянию на 2012 год представлена на рисунке 2.

На сегодняшний день структурными подразделениями пассажирских перевозок являются: 3 региональных филиала по пассажирским перевозкам: Южный, Западный и Северный; филиал «Экспресс», на балансе которого находятся вагоны испанской фирмы «Тальго».

Компания является единственным акционером АО «Вокзал-сервис», «Пригородные перевозки», «ПЛВК», «Вагонсервис», и единственным учредителем ТОО «Оперативно-технологический центр управления пассажирскими перевозками», а также владельцем 47% акций АО «АВЗ».

Пассажирыоборот АО «Пассажирские перевозки», несмотря на определенные трудности (недостаток вагонного парка, его моральный и

физический износ и т.д.) имеет тенденцию к росту (рис. 3).



Рис. 2. Структура АО «Пассажирские перевозки» по состоянию на 2012 год

Для организации пассажирских перевозок за период 1993-2011 г.г. АО «Пассажирские перевозки» было приобретено: в 1993-1995 годах - 317 вагонов на кредитные средства, в 2001-2004 годах - 56 вагонов производства испанской фирмы «Patentes Talgo», в 2007 году - 152 пассажирских вагонов постройки КНР [4].

Несмотря на указанное приобретение новых вагонов, текущее положение парка пасса-

жирских вагонов остается неудовлетворительным.

Учитывая неполносовершенство пассажирских поездов по всем направлениям курсирования, существует потребность в увеличении схем 163 составов на 289 ед. пассажирских вагонов или в среднем на 1,7 вагона.

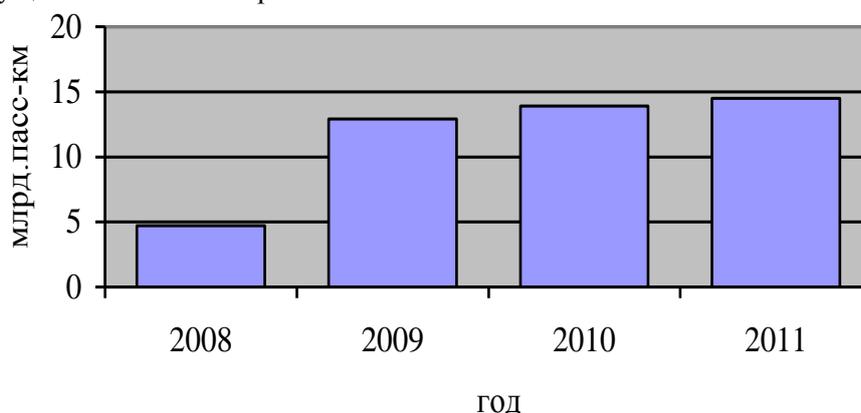


Рис. 3. Изменение пассажирооборота АО «Пассажирские перевозки»

Таким образом, имея значительный дефицит парка вагонов, сегодня более трети поездов недостаточно сформированы, составы отправляются усеченные, что не позволяет удовлетворить спрос ежедневно свыше 10 тыс. человек из 40 тыс. перевозимых пассажиров, что составляет порядка 25 %.

Следствием дефицита пассажирского подвижного состава является:

- формирование неполносоставных поездов;
- сокращение числа маршрутов следования;
- увеличение интенсивности использования подвижного состава в ущерб плановому обслуживанию и ремонту;

- отсутствие технологического резерва пассажирских вагонов.

На сегодняшний день качественная организация и развитие АО «Пассажирские перевозки» как Национального перевозчика и отрасли в целом сдерживается системными проблемами:

- неоптимальной структуры предприятий пассажирского хозяйства,
- существенного износа и определенного дефицита пассажирского вагонного парка,
- недостаточного государственного субсидирования,
- неудовлетворительного состояния вокзального хозяйства,
- несовершенства подходов по развитию конкурентного рынка перевозок,

- неопределенности статуса Национального пассажирского перевозчика.

И как следствие, данные проблемы сказываются на недостаточном уровне качества обслуживания пассажиров, неудовлетворенном спросе на перевозки, отрицательном имидже Национального перевозчика и отрасли в целом.

Как показала практика, стремление создать конкурентный рынок в сфере пассажирских перевозок за счет раздробления единого пассажирского хозяйства на несколько самостоятельных предприятий не только не улучшило качество оказываемых услуг пассажирам и технологию организации перевозочного процесса, но и значительно увеличило численность административно-управленческого персонала, что, соответственно, привело к росту себестоимости пассажирских перевозок.

В рамках реализации программы обновления и повышения технического ресурса подвижного состава АО «Пассажирские перевозки» с 2011 г. по май 2012 г. компанией приобретено 40 вагонов (в том числе 2 вагона оборудованы для перевозки инвалидов) постройки «Крюковский вагоностроительный завод» (Украина). Кроме того, еще 14 купейных вагонов данного завода, в т. ч. 1 вагон для перевозки инвалидов, будут приобретены в конце июня 2012 года.

Также АО «Пассажирские перевозки» в 2010 г. заключен контракт с заводом «Тұлпар-Тальго» в Астане на покупку до 2014 г. 420 пассажирских вагонов. В 2012 г. будет поставлена первая партия – 140 вагонов [5].

В настоящее время в рамках Программы по развитию транспортной инфраструктуры до 2014 года в пассажирском комплексе намечен ряд очередных структурных преобразований [5].

До 2014 года предусматривается реструктуризация Общества путем создания АО «КТЖ-Пассажирские перевозки» с присоединением к

нему АО «ПЛВК», АО «Вагонсервис» и АО «Пассажирские локомотивы».

В результате АО «КТЖ-Пассажирские перевозки» будет осуществлять следующие функции: перевозка пассажиров, багажа и грузобагажа, почтовых отправок в международных и внутриреспубликанских сообщениях; содержание и эксплуатация пассажирского подвижного состава, включая вагоны и локомотивы; техническое обслуживание, обеспечение ремонта подвижного состава.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 14 июля 1998 года № 667 «О реорганизации РГП «Қазақстан темір жолы» [Электронный ресурс] /утверждено Правительством Республики Казахстан от 14 июля 1998 года № 667 // <http://ru.government.kz>

2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2002 г. № 479 «О вопросах формирования и организации деятельности ЗАО «НК «КТЖ» [Электронный ресурс]/ утвержден Правительством Республики Казахстан от 27 апреля 2002 г. № 479 // <http://ru.government.kz>

3. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы [Электронный ресурс] / утверждена Правительством Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года №145 // <http://ru.government.kz>

4. Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 декабря 2004 года №1389 «О некоторых вопросах национальной железнодорожной компании и национальных перевозчиках» [Электронный ресурс] / утверждено Правительством Республики Казахстан от 25 декабря 2004 года №1389// <http://ru.government.kz>

5. www.temirzholy.kz