

**УДК 3038.40**

**Динамика экономической результативности  
вагоноремонтного комплекса**

О.Е. Вякина

ФГБОУ ВО «Самарский государственный экономический университет»

г.Самара, Россия

В статье предложен анализ конъюнктуры рынка ремонта грузовых вагонов и оценка деятельности некоторых компаний вагоноремонтного комплекса. Показана динамика перераспределения объемов ремонта среди компаний вагоноремонтного комплекса.

Ключевые слова: структура грузооборота, показатели эффективности, резервы повышения результативности деятельности вагоноремонтного комплекса.

В системе ведущих отраслей народного хозяйства страны железнодорожный транспорт является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей внутренней, только ей присущей территориально-производственной и функциональной структурой. Она выступает и как самостоятельная отрасль национального хозяйства, и как отрасль материального производства, продолжающая процесс создания стоимости товаров в сфере обращения. Железнодорожный транспорт наиболее эффективен при перевозках на средние и дальние расстояния, доставка грузов на предприятия, располагающие подъездными железнодорожными путями. Так грузооборот РФ по видам транспорта за 2018 год составил 5639,5 млрд. т-км, в том числе:

- железнодорожный транспорт – 2597,3 млрд. т-км;
- автомобильный транспорт – 259,1 млрд. т-км;
- морской транспорт – 44,9 млрд. т-км;
- внутреннего водного – 62,6 млрд. т-км;
- воздушного (транспортная авиация) – 7,8 млрд. т-км;
- трубопроводного – 2667,8 млрд. т-км.

При больших объемах перевозок каменного угля, нефтегрузов, железной руды, черных металлов, минеральных удобрений, лесных грузов и контейнеров железные дороги экономически выгодно использовать и на сверхдальние расстояния. При наличии устойчивых грузопотоков, формировании отправительских и технологических маршрутов железнодорожный транспорт конкурентоспособен при доставке грузов, как на дальние, так и на короткие расстояния. В настоящее время железнодорожный транспорт играет важную роль в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении. Он является основным звеном транспортной системы большинства стран СНГ. Доли железнодорожного транспорта в грузообороте России и США примерно равны и находятся в последние годы в диапазоне 40-45%. Рынок грузоперевозок из Китайской Народной Республики на европейскую часть континента был и

остается «рынком морских перевозок». Более 90% грузов в данном направлении перевозится с участием морского транспорта, преимущества которого – низкая цена и огромная грузоподъемность – не позволят изменить это бесспорное лидерство в обозримом будущем. По данным Eurostat, в физическом выражении доля ж/д-транспорта в импортных грузоперевозках в страны ЕС из Китая в 2011 году составляла 0,65%. Российская Федерация в силу своей протяженности и близости части страны к Китаю использовала железнодорожный транспорт активнее, но в Центральный и Северо-Западный федеральные округа объемы ж/д-перевозок были очень незначительными. За семь лет доля ж/д-транспорта в импорте грузов из Китая в ЕС увеличилась до 1,37%. По-прежнему, железная дорога – не конкурент рынку морских перевозок, но объемы импорта по железнодорожной дороге из Китая в европейском направлении стремительно росли все последние годы.

Железные дороги, по состоянию на весну 2019 года, имеются в 78 из 85 субъектов Российской Федерации.

Для осуществления перевозочной деятельности в России существует много компаний, собственников грузового подвижного состава. Ежегодно происходит обновление парка грузовых вагонов. Так в 2016 году было обновлено 34,7 тыс. грузовых вагонов, в 2017 – 56,9 тыс. грузовых вагонов.

Среди видов деятельности железнодорожного транспорта рассмотрим такой вид деятельности, как ремонт и обслуживание подвижного состава. Оказанием услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания вагонов, по проведению ремонта колесных пар осуществляет эксплуатационные вагонные депо ОАО «РЖД», дочерние общества ОАО «РЖД» (АО «Вагонная ремонтная компания-1», АО «Вагонная ремонтная компания-2», АО «Вагонная ремонтная компания-3» и частные депо).

Общие доходы от данного вида деятельности за 2018 год составили 15246,0 млн. руб.:

- ОАО «РЖД» - 1 428 млн. руб.;
- ДЗО ОАО «РЖД» - 4 319 млн. руб.;
- прочие компании - 9 499 млн. руб.

В 2018 году дочерними обществами ОАО «РЖД» отремонтировано 232945 вагонов. Среди дочерних обществ ОАО «РЖД» наибольшая доля отремонтированных вагонов пришлась на АО «ВРК-1». На её долю приходится 90 152 отремонтированных вагонов.

В 2018 году дочерние общества ОАО «РЖД» активно наращивали объемы текущего отцепочного ремонта за счет частичной передачи объемов ремонта с участков текущего отцепочного ремонта, находящихся на одной станции с вагонными ремонтными депо. По итогам года дочерние общества ОАО «РЖД» увеличили общие доходы по сравнению с 2017 годом на 43%, по сравнению с 2016 годом на 56,4%. Тенденцией к росту доходов является увеличение объема текущего отцепочного ремонта.

Табл.1 Основные показатели деятельности дочерних компаний ОАО «РЖД».

Основные экономические показатели	Вагонные ремонтные компании		
	ВРК-1	ВРК-2	ВРК-3
Общая доля на рынке услуг, %	24,99	17,6	16,2
Объемы ремонта (вагоны)	90152,0	74498,0	68295,0
Деповской ремонт	78126,0	64847,0	61446,0
Капитальный ремонт	12026,0	9651,0	6849,0
Текущий ремонт	85410,0	50343,0	51364,0
Доходы, млн.руб.	26980,6	15245,7	13335,0
Прибыль от продаж, млн.руб.	1101,7	1021,2	526,3
Чистая прибыль, млн.руб.	472,9	496,1	227,4
Запасы, млн.руб.	2808,1	1554,8	1873,1
Кредиторская задолженность (по расчетам с поставщиками), млн.руб.	3912,2	1780,1	1323,6
Дебиторская задолженность (по расчетам с покупателями), млн.руб.	2368,4	1772,4	1008,6
Расходы, млн.руб.	25878,9	14225,0	12808,7
Расходы на оплату труда, млн.руб.	4483,9	3674,0	2983,9
Отчисления на социальные нужды, млн.руб.	1295,1	1066,0	848,7
Производительность труда, прив.ваг./чел.	3,602	3,525	3,623
Списочная численность, чел.	9758,0	7969,0	6645,0

Из данных таблицы 1 можно сделать вывод, что лидирующие позиции на рынке ремонта грузовых вагонов занимает АО «Вагонная ремонтная компания-1» как по объемам ремонта грузовых вагонов, так и по полученным доходам. В первую очередь это объясняется тем, что сама Компания имеет большую долю на рынке услуг среди трех дочерних обществ, о чем свидетельствуют показатели объема ремонта.

Выполнение бюджетного плана по выручке за 2018 год по АО «ВРК-1» составила 27 млрд руб., что выше плана на 0,5 млрд руб. (план – 26,5 млрд руб.) и больше уровня прошлого года на 7,6 млрд руб.

Доходы от основной деятельности за 2018 год по АО «ВРК-2» составили 15,2 млрд руб., что на 30,4% выше уровня прошлого года.

Доходы от основной деятельности за 2018 год по АО «ВРК-3» составили 13,3 млрд руб., при плане 14,4 млрд руб., невыполнение составило 7,8%.

Табл.2 Динамика экономических показателей деятельности дочерних компаний ОАО «РЖД» за 2016-2018гг.

	года	Динамика ЕВИТДА (млн руб.)	Динамика чистой прибыли (млн руб.)	Динамика доходов (млн руб.)
АО «ВРК-1»	2018	1 535,6	472,9	26 980,6
	2017	1 374,5	353,3	19 365,7
	2016	1 084,4	300,5	11 700,6
АО «ВРК-2»	2018	1127,0	496,1	15245,7
	2017	590,0	16,0	11695,0
	2016	182,0	364,0	10266,0

АО	2018	1032,1	227,4	13335,0
«ВРК-3»	2017	890,5	182,9	11907,1
	2016	813,7	182,3	9165,7

Из данных таблицы 2 можно сделать вывод, что по всем дочерним обществам ОАО «РЖД», занятым на ремонте грузовых вагонов, отмечается рост доходов, показателя EBITDA, чистой прибыли за период с 2016 по 2018 гг. Динамичное развитие рынка ремонта вагонов неразрывно связано с использованием парка грузовых вагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Согласно Долгосрочной программе развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 года №466-р одним из основных направлений совершенствования системы управления безопасностью движения является обновление парка подвижного состава, с учетом заключения с производителями контрактов жизненного цикла вагона (Комплексное Сервисное Обслуживание).

#### Список использованных источников:

1. Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 года №466-р.
2. «О стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»: Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р // Собрание законодательства РФ. – 21.07.2008. – № 29.
3. «О транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»: Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р // Собрание законодательства РФ. – 15.12.2008. – № 50.
4. Концепция внедрения бережливого производства на предприятиях железнодорожного машиностроения. М. НП "ОПЖТ", 2013-115 с.
5. Бражникова С.В. Экономическая оценка эффективности и качества производственной деятельности структурных подразделений железнодорожного транспорта. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: спец. 08.00.05: М., 2015. – 151 с
6. Годовые отчеты акционерного общества «Вагонная ремонтная компания-1» за 2018 гг.
7. Годовые отчеты акционерного общества «Вагонная ремонтная компания-2» за 2018 гг.
8. Годовые отчеты акционерного общества «Вагонная ремонтная компания-3» за 2018 гг.