

DOI 10.17150/978-5-7253-3124-0.40  
УДК 658  
ББК 65.291

*А. Ф. ШУПЛЕЦОВ*  
*М. С. ЧЕРЕПАНОВА*

## **ВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ИРКУТСК-ПАССАЖИРСКИЙ В КОНТЕКСТЕ КЛАССИФИКАЦИИ АКТИВОВ ОАО «РЖД»**

В настоящее время аналитиками отмечен рост пассажиропотока железнодорожных перевозок из-за роста внутреннего туризма и смены ориентиров «на восток», попадая в географию Восточного полигона. В этой связи особый интерес прикован к реконструкции Иркутского железнодорожного вокзального комплекса. Данный факт является примером того, как крупная компания ОАО «РЖД» занимается модернизацией производственных площадей в ходе управления своими активами. В статье представлена класси-

фикация вокзального комплекса по различным признакам, затронута история юридического статуса объекта с момента его строительства.

**Ключевые слова:** классификация активов, профильные и непрофильные, имущество, вокзальный комплекс.

*A.F. SHUPLETSOV,  
M.S. CHEREPANOVA*

## IRKUTSK-PASSENGER STATION COMPLEX IN THE CONTEXT OF THE CLASSIFICATION OF ASSETS OF JSC «RUSSIAN RAILWAYS»

Currently, analysts have noted an increase in passenger traffic by rail due to the growth of domestic tourism and the change of orientations «to the east» falling into the geography of the Eastern Polygon. Particular interest is focused on the reconstruction of the Irkutsk railway station complex. This fact is an example of how a large Russian company JSC «Russian Railways» is engaged in the modernization of production facilities during the management of its assets. The article presents the classification of the railway station complex according to various characteristics and presents the history of the legal status of the object since its construction.

**Keywords:** classification of assets, profile and non-profile, property, station complex.

Управление холдингом ОАО «РЖД» определено рамками «Стратегии развития Холдинга «РЖД» на период до 2030 года». Компания показывает устойчивую динамику в возникших переменных и эффективность в использовании профильных и непрофильных активов.

Принимая за единицу управленческого учета железнодорожный вокзальный комплекс, который самостоятельно генерирует поступления денежных средств, возникает необходимость в идентификации его как профильного объекта с устойчивой классификацией, разработанной и утвержденной сводом строительных норм [1, с. 203].

Наличие и использование таких классификаций позволяет руководству Холдинга принимать оперативные решения по управлению данным активом с целью оптимизации процессов пассажиро-перевозок [2; 3].

Авторами предлагается принимать в качестве критериев для классификации активов организации такие признаки, как: профильность, эксплуатационный и временной признаки.

В литературе ряд исследований посвящен классификации вокзальных комплексов. Это работы Шубко В.Г., Овчинниковой Е.А., Жаркова М.Л., Похилко С.П. Сюда можно отнести типовые требования, рекомендации по проектированию вокзалов, разработанные ЦНИИП градостро-

ительства Минстроя России, отраслевые нормы со ссылками на СНиПы и ГОСТы, своды правил проектирования.

Холдинг «Российские железные дороги» – крупнейший собственник имущества на территории Российской Федерации. В уставный капитал компании внесено более 420 тыс. объектов недвижимого имущества, она имеет в своем штате Департамент корпоративного имущества и включена в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ [4].

Данный факт дает право утверждать об эффективности управления активами. В соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 10.05.2017 года № 894-р, ресурсы компании – это активы, имеющие классификационный признак профильности, а точнее «основные и оборотные средства организации или общества, включая денежные средства, материальные ценности, нематериальные активы и финансовые вложения» [5].

В табл. 1 представлена классификация по признаку профильности [составлен авторами по данным: 5].

Таблица 1

**Классификация активов предприятия в соответствии  
с принятым Распоряжением РФ по признаку профильности**

Активы	
Профильные	Непрофильные
Активы, принадлежащие организации или обществу на праве собственности и используемые в основных видах деятельности, или необходимые для реализации долгосрочной программы деятельности, стратегии развития, или соответствующие критериям профильности в соответствии с настоящими методическими рекомендациями	Активы, принадлежащие организации или обществу на праве собственности, не соответствующие понятию «профильные активы», включая принадлежащие организации или обществу пакеты акций (доли) в хозяйственном обществе вне зависимости от основного вида деятельности таких организации или общества, составляющие в совокупности с пакетами (долями), находящимися в собственности дочерних обществ, менее 50 процентов уставного капитала

Недвижимость как актив компании представляет особый интерес для исследования. В работе Оленевцевич В.А. предложена классификация профильного недвижимого имущества объектов грузового сектора по характеристике «степень вовлеченности объекта в производственный процесс» [6].

Таблица 2

**Классификация профильного недвижимого имущества объектов  
железнодорожной инфраструктуры, предложенная Оленецевич В.А.**

Тип объекта недвижимого имущества	Описание	Наименование показателя	Формула расчета показателя
Автостоянки	Специальные отрытые площадки, здания или сооружения, где пассажирам предоставляется услуга временной стоянки транспортных средств	Показатель загрузки	Среднесуточное заполнение автостоянки (по году, машино-мест) / Максимальная вместимость стоянки (машино-мест)
Багажные объекты	Здания или сооружения, предназначенные для временного хранения багажа, а также обслуживания деятельности по временному хранению багажа	Показатель загрузки	Количество багажа в пиковый период (шт) / Максимальная вместимость объекта в единицах багажа (шт.)
Гаражи	Здания или сооружения, предназначенные для стоянки и ремонта транспортных средств или погрузочно-разгрузочных устройств	Показатель обеспеченности	[Фактическая площадь багажа (м <sup>2</sup> ) – Площадь, сданная в пользование либо аренду третьим лицам(м <sup>2</sup> )] / Количество автомобилей/спецтехники (шт.)
Мойки (дезпро-мывочные станции)	Здания или сооружения, где производится очистка, промывка и дезинфекция подвижного состава	Показатель загрузки	Количество вымытых вагонов за год (шт)/ Расчетная мощность (шт)
Объекты водоснабжения	Здания или сооружения, где находится оборудование обеспечивающее добычу воды	Показатель загрузки	Пиковый дневной объем забора воды (м <sup>3</sup> )/ Проектная мощность по забору воды в год (м <sup>3</sup> )

Примечательным фактом является тот, что компания ОАО «РЖД» периодически проводит анализ профильности своих активов, в результате которого выполняются ряд задач, таких, как: оптимизация состава и структуры; повышение эффективности использования активов; снижение финансовых затрат, связанных с содержанием и обслуживанием непрофильных активов; привлечение дополнительных источников фи-

нансирования; повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности, повышение капитализации.

На сайте Холдинг периодически обновляет информацию по реестрам непрофильных активов, предоставляет ежегодный план мероприятий по реализации, правила участия в электронных торгах, проводимых на площадке «РТС-Тендер». К примеру, по состоянию на 01.12.2021 г. в реестре непрофильных активов учитывалось 8 145 активов, из них – 8 055 объектов недвижимого имущества и 90 пакетов акций и долей хозяйственных обществ [7].

На государственном уровне особенности управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта отражены в Федеральном законе № 29-ФЗ от 27.02.2003. Наряду с этим Холдинг имеет в своем составе ряд дочерних компаний, специализирующихся в сфере проектирования, строительства и ремонта для проведения политики поддержания и развития современной железнодорожной инфраструктуры. Силами такой дочерней компании Холдинга был подготовлен проект реконструкция вокзального комплекса «Иркутск-Пассажирский»<sup>1</sup>.

Используя терминологию установленных строительных норм и нормативов, можно отметить, что вокзалы как объекты недвижимости, эксплуатируемые и входящие в транспортную инфраструктуру, имеют ряд характеристик, в том числе классифицируются по эксплуатационным показателям [9; 10].

«Одним из важнейших показателей, характеризующих работу любого вокзала, является пропускная способность, определяемая количеством пассажиров, прошедших за единицу времени (час, сутки, год) через вокзальные помещения и перроны» [11, с. 2].

В таблице 4 представлена классификация зданий по пропускной способности и одновременной вместимости, в том числе, железнодорожных вокзалов.

Нами предложено добавить в имеющуюся классификацию железнодорожных вокзалов помимо эксплуатационных характеристик следующие – охранный статус объекта и юридический статус, начиная с образования Министерства путей сообщения в 1865 г. Классификация с учетом перечисленных параметров приведена в таблице 5.

В классическую схему классификации недвижимого имущества Холдинга не включен блок по специфичным параметрам, в условиях кото-

---

<sup>1</sup>Для справки: станция «Иркутск-Пассажирский» Восточно-Сибирской железной дороги была открыта в 1898 г., существующее здание вокзального комплекса было построено в 1905 г. «Вокзальный комплекс Иркутск Пассажирский относится к типу одноуровневых вокзалов с боковым расположением пассажирского здания по отношению к ж/д путям. Т.е. перрон с платформами, полы первого этажа вокзала и привокзальная площадь находятся на одном уровне» [8, с. 44].

рых оказалась экономика страны в постпандемийный период, когда произошло увеличение пассажиропотока, а также усиление напряженности «на западе». Вокзалы же имеют разную нагрузку, зависящую от сезона. Предложено использовать терминологию «высокий и низкий сезоны» для колебаний экономической активности населения в нынешних условиях, как близкую по характерным особенностям.

Таблица 3

### Классификация вокзалов

Признак	Вид
По назначению или видам используемых транспортных средств	<ul style="list-style-type: none"> <li>– железнодорожные;</li> <li>– морские;</li> <li>– речные;</li> <li>– автобусные;</li> <li>– аэровокзалы;</li> </ul>
По преобладающим видам пассажирских сообщений	<ul style="list-style-type: none"> <li>– международные;</li> <li>– дальние;</li> <li>– местные;</li> <li>– пригородные;</li> <li>– внутригородские;</li> <li>– смешанные</li> </ul>
По условиям размещения на транспортной магистрали	<ul style="list-style-type: none"> <li>-конечные (тупиковые)</li> <li>-узловые</li> <li>-промежуточные</li> </ul>
По пропускной способности и соответствующей ей единовременной вместимости	<ul style="list-style-type: none"> <li>-малые</li> <li>-средние</li> <li>-большие</li> <li>-крупные</li> </ul>
По капитальности и степени огнестойкости	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I класс по капитальности - большие и крупные (особо большие) вокзалы, имеющие огнестойкость основных конструкций не ниже I степени;</li> <li>- II класс - малые и средние вокзалы, имеющие огнестойкость основных конструкций не ниже II степени.</li> <li>- III класс - вокзалы расчетной вместимостью 100 и менее пассажиров, а также пассажирские павильоны не ниже III степени огнестойкости</li> </ul>

Таблица 4

**Классификация зданий вокзалов по пропускной способности  
и единовременной вместимости**

Вокзалы	Железнодорожные	Морские	Речные	Автобусные	Аэровокзалы
	Расчетная вместимость зданий, пас.				
Малые	До 200	До 200	До 100	До 200	До 400
Средние	Св. 200	Св.200	Св.100	Св.200	Св.400
	До 700	До 700	До 400	До 3000	До 1000
Большие	Св. 700	Св. 700	Св. 400	Св. 300	Св. 1000
	До 1500	До 1500	До 700	До 600	До 2500
Крупные	Св. 1500	Св. 1500	Св. 700	Св. 600	Св. 2500

Из вышесказанного очевидно, что для улучшения эксплуатационных характеристик вокзального комплекса Иркутск-Пассажирский за счет увеличившегося количества пассажиров было принято решение о его реконструкции [12; 13; 14]. Фактом является то, что общая площадь вокзала по словам специалистов, подготовивших проект реконструкции комплекса, по нормам показателей пассажиропотока меньше нормативной, а потоки пассажиров не разделены по дальности следования. Имеется и ряд других недостатков. После реконструкции, в ходе которой специалистами предложено сделать вокзал в виде многофункционального, пропускная способность комплекса увеличится вдвое – до 7 тыс. пассажиров в сутки, что доказывает эффективность принятого решения о реконструкции на основе разработанной и применяемой уже годами классификации.

С точки зрения бизнеса в общепринятой терминологии используются традиционные подходы. Активы – это имущество, способное приносить доход с устойчивой классификацией по разным признакам.

В современной экономической литературе имущество рассматривается как объект управления. Успешным сейчас является опыт такой компании, как, например, Холдинга ОАО «РЖД», когда управление имуществом комплексом базируется на установленных внутренних нормах и стандартах, разработанных в разные периоды времени, а, следовательно, прошедших «испытание временем».

Таблица 5

**Классификация железнодорожных вокзалов**

Принцип классификации	Типы железнодорожных вокзалов
По площади помещений и расчетной вместимости	-внеклассовые – более 11 тыс. кв. метров, более 1500 пассажиров -I класса – 4,6 тыс. кв. метров, 1200-1500 пассажиров -II класса – 2,3 тыс. кв. метров, 500-900 пассажиров -III класса – 1 тыс. кв. метров, до 300 пассажиров
В зависимости от преобладающей категории обслуживаемых пассажиров	-дальнего сообщения -пригородного сообщения
По расположению относительно перронных путей, платформ и пассажирского здания	-боковой (береговой) -островной -тупиковый -русловой -комбинированный
В зависимости от местных условий и от взаиморасположения по вертикали привокзальной площади, пассажирского здания и платформ (перронных железнодорожных путей)	-одноуровневый (горизонтальный) -двухуровневый -многоуровневый
По охранному статусу в соответствии с Федеральным законом от 25 июня 2002 г. N 73-ФЗ	-объекты под охраной государства (объекты культурного наследия) -без статуса
По юридическому статусу, начиная с момента основания	- с момента открытия станции в ведении Министерства путей сообщения Российской Империи до 1917 года - в ведении Народного комиссариата путей сообщения РСФСР (НКПС), 1917-1923 гг. -в ведении Народного комиссариата путей сообщения СССР, 1923-1946 гг. - ведении МПС СССР, 1946-1992 - МПС России, 1992-2004 гг. - в ведении ОАО «Российские железные дороги», 2004 – 2007 г. - в ведении филиала ОАО «РЖД» – Дирекции железнодорожных вокзалов России с 2007 г. по настоящее время



Важную роль имеет наличие в штате компании специалистов по управлению имуществом, что создает предпосылки к системному, а не стихийному управлению бизнесом.

В заключение отметим, что разработка и применение в российских компаниях аналогичных представленному в исследовании примеру классификаций зданий и сооружений послужит основой для принятия эффективных решений в части управления этих активов.

### Список использованной литературы и источников

1. Железнодорожные станции и узлы [В. Г. Шубко и др.] ; под ред. В. Г. Шубко, Н. В. Правдина]. – Москва : УМК МПС России, 2002. – 368 с.

2. Галазова М. В. Классификация видов активов организации: синергия традиционного и альтернативного взгляда / М. В. Галазова // Научный вестник: финансы, банки, инвестиции. – 2021. – № 4 (57). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/klassifikatsiya-vidov-aktivov-organizatsii-sinergiya-traditsionnogo-i-alternativnogo-vzglyada>.

3. Пупенцова С. В. Выбор эффективного варианта использования активов в системе корпоративного управления / С. В. Пупенцова // *т-Economy*. – 2022. – № 1. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vybor-effektivnogo-varianta-ispolzovaniya-aktivov-v-sisteme-korporativnogo-upravleniya>.

4. Об утверждении перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ : Указ Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. № 1009 // СПС «КонсультантПлюс».

5. Об утверждении методических рекомендаций по выявлению и реализации непрофильных активов : Распоряжение Правительства РФ от 10.05.2017 г. № 894-р // СПС «КонсультантПлюс».

6. Оленцевич В. А. Разработка алгоритма расчета потребности профильного недвижимого имущества объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры с целью оптимизации грузовой работы / В. А. Оленцевич, Н. В. Власова // *Современные технологии. Системный анализ. Моделирование*. – 2022. – № 1 (73). – С. 188-197.

7. Недвижимость РЖД : офиц. сайт. – Москва, 2023. – URL: <https://property.rzd.ru> (дата обращения: 28.12.2022).

8. Жарков М. Л. Моделирование работы вокзального комплекса Иркутск-Пассажирский на основе сетей массового обслуживания / М. Л. Жарков, А. В. Супруновский // *Информационные и математические технологии в науке и управлении*. – 2021. – № 1 (21). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modelirovanie-raboty-vokzalnogo-kompleksa-irkutsk-passazhirskiy-na-osnove-setey-massovogo-obsluzhivaniya>.

9. СП 417.1325800.2018. Свод правил. Здания железнодорожных вокзалов. Правила проектирования : утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 5 декабря 2018 г. № 788/пр и введен в действие с 6 июня 2019 г. введены 06.06.2019 г. // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – URL: docs.cntd.ru

10. Пособие к проектированию вокзалов (к СНиП II-85-80) : утв. Приказом ЦНИИП градостроительства от 5 декабря 1983 г. № 944. – Москва : Стройиздат, 1987. – 64 с.

11. Овчинникова Е. А. Типология железнодорожных вокзалов / Е. А. Овчинникова // Мир транспорта. – 2012. – № 4. – С. 130-135.

12. Похилко С. П. Реконструкция пассажирского железнодорожного комплекса как необходимое условие повышения качества обслуживания пассажиров / С. П. Похилко, А. В. Бауэр // Сборник научных трудов ДониЖТ. – 2017. – № 44. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rekonstruktsiya-passazhirskego-zheleznodorozhnogo-kompleksa-kak-neobhodimoe-usloviye-povysheniya-kachestva-obsluzhivaniya>.

13. Овчинникова Е. А. Разработка алгоритмов кластеризации и рекомендаций по модернизации железнодорожных вокзальных комплексов городских транспортных систем : автореф. дисс. ... канд. тех. наук : 05.22.01 / Е. А. Овчинникова. – Москва, 2014. – 24 с.

14. Федеральная служба государственной статистики (раздел Транспорт) : офиц. сайт. – Москва, 2023. – URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 01.12.2022).

### Информация об авторах

*Шуплецов Александр Федорович* – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики предприятия и предпринимательской деятельности, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, [ssa@isea.ru](mailto:ssa@isea.ru).

*Черепанова Мария Сергеевна* – аспирант, кафедра экономики предприятий и предпринимательской деятельности, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: [cheremaha@yandex.ru](mailto:cheremaha@yandex.ru)

### Authors

*Aleksandr V. Shupletsov* – Doctor habil (Economics), Professor, Head of Chair of Enterprise Economy and Entrepreneurship Activity, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: [ssa@isea.ru](mailto:ssa@isea.ru)

*Maria S. Cherepanova* – Postgraduate Student, Department of History and International Relations, Baikal State University, 11, Lenin str., Irkutsk, 664003, e-mail: [cheremaha@yandex.ru](mailto:cheremaha@yandex.ru)