

Бакинский метрополитен в 2018 году

Т. Машаллы

Метрополитен – один из основных видов транспорта в Баку. В настоящее время фактически существование метрополитена хоть как-то спасает город от значительных транспортных перегрузок. Ежедневно «подземкой» пользуются более 630 тысяч человек. При этом метро все еще остается относительно дешевым и быстрым видом транспорта.

И вот на днях ЗАО Бакинский метрополитен, наконец, разместил свой отчет как о деятельности, так и о финансах в 2018 году. Обычно компании размещают либо полностью финансовый отчет после аудита, либо же размещают лишь первые 3-8 страниц. Бакинский метрополитен уже который год отличается – специально составляется для общественности отчет на 30-40 страниц, где детально рассказывается обо всех сферах своей деятельности (правда, по некоторым важным пунктам прозрачность на низком уровне).

Итак, что же мы узнали из финансового отчета? Согласно данным метрополитена, пассажиропоток в 2018 году составил 231 миллион человек. Среди них 224,3 млн. тех, кто оплатил и 6,7 млн. льготников (т.е. сотрудников полиции, метрополитена и иных, кто имеет право бесплатного проезда). В 2017 году соответствующие показатели составили 221,6 и 7,2 млн. человек соответственно. Иными словами, продемонстрирован хоть и небольшой (2,2 млн.), но рост числа пассажиров. При этом с 1 августа действуют новые тарифы, которыми уже успели воспользоваться 93,5 млн. пассажиров в 2018 году. Как итог - доход от пассажироперевозок составил 54,2 млн. манатов против 44,3 млн. годом ранее. Интересно, что несмотря на повышение тарифов, Бакинский метрополитен в 2018 году получил субсидий из государственного бюджета на сумму в 48,8 млн. манатов, что выше показателя 2017 года в 45 млн. манатов. Верно и то, что в прогнозе на 2019 год метрополитену запланировано выдать лишь 41 млн. манатов субсидий. Тем не менее, это свидетельствует о том, что правительство изначально не планировало повышать тарифы, более того, приняв данное решение, не было к нему готово.

Наряду с прямыми доходами, они получили еще 5,7 млн. манатов иных доходов (на 440 тысяч манатов больше показателя 2017 года). Среди них основное место заняли доходы от рекламы – 2,87 млн. манатов. По сравнению с прошлым годом, они возросли на 900 тысяч манатов. При этом расходы на осуществление данной деятельности снизились с 789 до 585 тысяч манатов. Иными словами, в сфере рекламной деятельности метро удалось повысить свою эффективность, чего не скажешь о другой косвенной деятельности – продаже мест для торговых объектов. Совокупный доход от данного вида деятельности в 2018 году составил 144 тыс. манатов против 114 тыс. годом ранее. Для сравнения: даже от операций по обмену валюты, метро получил 335,5 тыс. манатов (это, конечно, лучше показателя 2017 года, когда они получили 1,7 млн. манатов от этого вида деятельности, хотя они не являются банком или пунктом обмена валюты). В сравнении с торговыми объектами, метро удается куда лучше сдавать в аренду места для банкоматов и терминалов (377 тысяч) и кабели в туннелях (535 тыс.).

А что же с расходами? Интересно, что по данному направлению наблюдается даже прогресс. Так, к примеру, расходу на электроэнергию (вторые по объему) сократились с 11427 тыс. до 11407 тыс. манатов. Экономия лишь 20 тысяч манатов, но стоит учесть, что 2018 год был непростым. Это и отключение электричества чуть ли не на день и вынужденные траты на дополнительные генераторы, и увеличившийся пассажиропоток. Но в этих условиях они даже снизили соответствующие расходы на 20 тысяч манатов. Остается лишь удивляться. Обычно в таких условиях госструктуры повышают свои расходы.

Но первым по доле в расходах являются, конечно же, расходы на заработную плату. Если судить по опубликованным данным, за 2018 год они повысили среднюю заработную плату сотрудника метрополитена на 13% и довели ее до 522 манатов (против 458 годом ранее). При этом число сотрудников снизилось на 400 человек. Видимо, это связано с выходом на пенсию и иными обстоятельствами, так как число занятых на строительных проектах (то есть временных работников) не снизилось. Совокупные расходы на персонал составили 44,2 млн. манатов против 41,1 годом ранее.

Таким образом, в принципе показатели метрополитена за 2018 год неплохи. Но большинство СМИ куда большее внимание обратили на последний показатель в финансовой отчетности – бухгалтерский убыток. Согласно официальным данным, он составил 54,8 млн. манатов. Таким образом, у них накопленный убыток составил чуть ли не полмиллиарда манатов. Но стоит отметить, что такой огромный убыток связан не с их деятельностью, а амортизацией имущества. Обесценивание в бухгалтерии обычно вписывают в строку расходов. Но этих денег как не было, так и нет. У нас по факту всю инфраструктуру метрополитена строит государство (лишь текущий ремонт осуществляет сам метрополитен за свой счет).

Только в 2018 году на инвестиции в метро государство выделило 165,7 млн. манатов (при этом за счет государства закупаются и вагоны, и строятся туннели и многое другое). Это больше показателя 2017 года в 5 раз (36 млн.). И продолжает поддерживать поныне (в январе 2019 года выделило еще 89,5 млн. манатов). Иными словами, довольно сложно отнести амортизацию основного имущества к метрополитену, если они сами и не строили вовсе.

Поэтому относительно важным показателем становится прибыль/убыток по EBITDA (без процентных ставок, налогов и амортизации). Тут у них ситуация многократно лучше. Если в 2017 году они получили 20,2 млн. манатов прибыли, то в 2018 году 31,2 млн. манатов. Но вот тут и возникает проблема. Понятное дело, что за счет своих собственных доходов, Бакинский метрополитен не удержится и ему необходимы субсидии из государственного бюджета для покрытия убытков. Но почему субсидии из бюджета превышают убыток? То есть в 2017 году Бакметрополитену на покрытие убытков требовалось около 25 млн. манатов, а в 2018 году вовсе 17,6 млн. манатов. Но они получили 45 и 48,8 млн. манатов соответственно. В 2019 году за счет повышения тарифов им понадобится еще меньше, но они все равно получают из бюджета 41 млн. манатов. Обычно субсидии уходят на поддержание инфраструктуры, но она и так финансируется из госбюджета. Зачем же еще выделять им дополнительно 20 и 31 млн. манатов? Просто так для прибыли? Неужели в бюджете нет других направлений, куда можно направить данные средства?

Между тем, метро ставит рекорды по государственным инвестициям в инфраструктуру, а тем временем последняя новая станция была открыта лишь в 2016 году. Где запланированные станции – непонятно. За прошедший период даже наземная внутригородская железная дорога уже была запущена, а новых станций все нет и нет...