

НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИНТЕГРАЛЬНОЙ ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЫНОЧНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ

Аннотация. В статье рассмотрены существующие системы показателей для контроля хода и результатов реформирования железнодорожного транспорта. Все имеющиеся методики характеризуются большой сложностью, а результаты расчетов содержат немало условностей и допущений, что делает их весьма приближенными. Обоснованы требования к методике оценки итогов реформирования, учитывающие многомерность влияния мероприятий на состояние отрасли. Показано, что система показателей для оценки реформ должна учитывать глубину влияния мероприятий на экономические и социальные последствия их реализации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, оценка эффективности изменений, мониторинг деятельности, реформирование железнодорожного транспорта, методика расчетов.

Alexander Zhdanov

SCIENTIFIC-METHODICAL APPROACHES TO INTEGRAL ESTIMATION OF THE EFFICIENCY OF MARKET REFORMS OF THE RUSSIAN RAILWAYS

Annotation. The article shows the existing systems of indicators for monitoring the progress and results of the railway reform. All the existing techniques are characterized by great complexity, and the results of the calculations contain a lot of conventions and assumptions, which makes them very approximate. Demands on the methods of evaluating the results of the reforms, taking into account the multidimensionality of the impact of the activities on the state of the industry are justified. It is shown that the system of indicators for the evaluation of reforms should take into account the depth of the impact of events on the economic and social consequences of their realization.

Keywords: railway transport, assessment of the effectiveness of changes, monitoring of activities, reform of railway transport, method of calculations.

Активная фаза реформирования железнодорожного транспорта в России началась в соответствии с постановлением Правительства РФ № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (18 мая 2001 г.) [6].

Практически в то же время стала осознаваться необходимость разработки инструментария для количественной оценки результатов, проводимых в отрасли рыночных преобразований в рамках принятой ранее Концепции в соответствии с постановлением Правительства РФ № 448 от 15 мая 1998 г. [1].

До сих пор, однако, нет объективной и удобной в практическом пользовании методики оценки итогов реформирования, имея в виду многомерный характер влияния проводимых мероприятий на состояние отрасли и экономику страны.

Уже на первом этапе рыночных преобразований Министерства путей сообщения Российской Федерации (далее – МПС РФ) с участием Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (далее – ВНИИЖТ) разработало систему показателей для контроля хода и результатов реформирования отрасли [3; 6]. Выбор системы показателей основывался на следующих принципах:

- полнота (объективность отражения степени успешности хода реформ);
- соответствие набора показателей целям реформирования;

- возможно более погон использование существенных показателей, принятых при финансово-экономической оценке работы отрасли.

Рекомендованные 110 показателей были разбиты на 15 групп, отражающих:

- адекватность правовой базы;
- уровень конкуренции;
- отраслевые издержки;
- экономический эффект;
- тарифы;
- основные фонды;
- кадры;
- инвестиционную привлекательность для кредиторов;
- инвестиционную привлекательность для частных инвесторов (аукционеров);
- внешние инвестиции;
- риски;
- экзистенциальную эффективность перевозочного процесса;
- качество перевозок;
- положение отрасли на рынке транспортных услуг;
- выполнение программы реформирования отрасли.

Анализ предложенных различными авторами показателей, их подробный перечень убеждает в невозможности их практического использования по следующим причинам [7; 8].

1. Неоднородность показателей не позволяет делать конкретные выводы при оценке реализации плана реструктуризации.

2. В системе показателей присутствуют критерии, которые не возможно измерить количественно, что не позволяет использовать проверенный практикой инструментарий для их обработки.

3. Группы 1, 2, 8, 9, 14 и 15 фактически дают оценку степени подготовленности объекта к реформированию.

4. Не представлены значимые показатели производственного потенциала отрасли.

5. Ряд показателей, включенных в перечень, не являются существенными.

В силу отмеченных выше и других недостатков нельзя было говорить о возможности практического использования рассмотренного перечня показателей для мониторинга процессов реформирования отрасли. К тому же, как признавали и сами авторы научно-исследовательской работы (далее – НИР) «Разработка системы показателей, отражающих ход и результаты реформирования МПС», проверка адекватности методов расчета показателей в рамках работы не проводилась [5]. Другими словами, методы количественной оценки каждого отдельного показателя и их «свертки» (получения некоторого обобщенного показателя) в указанной НИР предложено не было. В то же время в работе отмечается, что расчет значений показателей выполняется НИАЦ ГУП ВНИИЖТ МПС России на следующем этапе.

Разработанная в последствии сокращенная система показателей не устранила характерные для раннее рекомендованных недостатки. Некоторым ее преимуществом может являться более высокая наглядность изменения анализируемых показателей, достигаемая за счет построения графиков экспертных оценок. Однако недостаточное методическое обеспечение расчетов конкретных показателей делало это преимущество неубедительным. К тому же не была обеспечена возможность учета динамики российской и мировой экономики.

Большой вклад в оценку последствий рыночных реформ в отрасли внес Институт хозяйственного прогнозирования Российской академии наук, выполнивший исследование «Анализ текущего состояния железнодорожного транспорта России и дальнейших планов его развития и реформирования на период до 2015-2030 гг.» [2].

Проведенный в данной НИР анализ не содержал какой-то методики расчетов, и авторы ее не ставили перед собой задачу разработки математического инструментария с целью получения интегральной количественной оценки. Однако укрупненный экономический анализ результатов реформирования авторами был проведен основательно. В работе были выявлены как положительные, так

и отрицательные последствия мероприятий, проведенных в период 2001-2010 гг. для компании ОАО «РЖД», компаний-операторов и грузовладельцев.

В научном отчете по НИР отмечалось, что целевые параметры «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.» выполняются частично. «Сокращены или перенесены сроки реализации проектов с участием частных инвесторов. Инвестиционные проекты с участием государства корректируются в меньшей степени» [2, с. 23].

Особо следует выделить разработки Института проблем естественных монополий (далее – ИПЕМ), предложившего «Методику интегральной оценки результатов и социально-экономических последствий структурных преобразований на железнодорожном транспорте России» [5]. Данная методика была разработана для оценки фактических результатов рыночных преобразований в отрасли с точки зрения социально-экономических эффектов для четырех реципиентов (государства (общества), пассажиров, грузовладельцев и перевозчика) ОАО «РЖД» на основе показателей Федеральной службы государственной статистики и ОАО «РЖД».

Для государства важнейшими характеристиками последствий реформирования являются сохранение устойчивости железнодорожного транспорта, прежде всего, его безопасности и бесперебойности работы; снижение или, по крайней мере, сохранение на прежнем уровне транспортных издержек для экономики страны; обеспеченность экономики необходимым объемом и должным качеством услуг железнодорожного транспорта; сбалансированность всей транспортной системы страны [3; 4]. Указанные четыре индикатора отражают той или иной степени цели реформирования.

Для ОАО «РЖД» как компании наибольшее значение имеют совершенно иные индикаторы, пересекаясь с государственными только в показателе «устойчивость», одинаково важного для обоих реципиентов. Ключевым индикатором для ОАО «РЖД» является экономическая эффективность работы компании. Большую роль играют также финансовое состояние компании и ее конкурентоспособность.

Для пассажиров и грузовладельцев – пользователей железнодорожными услугами – решающее значение имеют три индикатора, в полной мере отражающих весь спектр их интересов в отрасли железнодорожных перевозок. Это ценовая и транспортная доступность железнодорожного транспорта, а также качество его услуг.

В методике ИПЕМ данные индикаторы принимаются как показатели первого (верхнего уровня). Основой для их определения служат показатели второго (нижнего по отношению к ним) уровня.

Процедура расчетов («дорожная карта») состоит из десяти последовательных шагов.

Шаг 1. Сбор исходных (базовых) статистических данных.

Шаг 2. Вычисление показателей второго уровня на основе собранных статистических данных.

Шаг 3. Масштабирование показателей второго уровня.

Шаг 4. Вычисление отмасштабированных показателей второго уровня с учетом весовых долей, определенных путем экспертных оценок.

Шаг 5. Вычисление отмасштабированных показателей первого уровня.

Шаг 6. Вычисление показателя реципиента с учетом весовых долей.

Шаг 7. Вычисление показателя «Итог реформирования» с учетом весовых долей.

Шаг 8. Определение итоговых баллов для показателей первого уровня для каждого реципиента в соответствии с системой балльной оценки.

Шаг 9. Определение итоговых баллов для каждого реципиента и показателя «Итог реформирования» в соответствии с системой балльной оценки.

Шаг 10. Анализ результатов расчетов.

В результате изложенной выше многоуровневой селекции выявлено и выбрано для включения в расчеты около 60 показателей, наиболее точно отражающих социально-экономическую эффективность реформирования отрасли. Показатели условно «привязываются» к двум уровням: первый – соответствие целям реформирования железнодорожного транспорта; второй (базовый) – отраслевая экономическая статистика.

Не останавливаясь и подробно на выборе показателей и расчете индикаторов, отметим, что при всех достоинствах методика ИПЕМ достаточно сложна и едва ли могла широко использоваться в практике макроэкономических оценок хода рыночных преобразований в отрасли. Да и результаты расчетов

содержат немало условностей, допущений (например, балльная оценка весомости отдельных показателей), что делает и результаты трудоемких вычислительных процедур весьма приближенными.

Оценки результатов реформ, проводимых на железнодорожном транспорте, в той или иной степени присутствуют во многих диссертационных работах и НИР, выполненных в стране за последние 15-20 лет. В этих работах, наряду с рассматриваемой, решались другие задачи.

Как показал анализ этих исследований, выбирая систему показателей, необходимо учитывать качественное различие отдельных этапов реформы, следовательно, на неодинаковую глубину влияния тех или иных мероприятий на экономические и социальные последствия их реализации. Для обеспечения преемственности и сопоставимости результатов работы железнодорожного транспорта система показателей должна отвечать следующим требованиям:

- железнодорожный транспорт должен рассматриваться, несмотря на реструктуризацию, как единый производственно-технологический комплекс, т.е. результаты его деятельности должны определяться не по видам бизнесов, а по совокупности результатов работы всех структурных подразделений ОАО «РЖД», грузовых компаний-операторов, дирекций по обслуживанию пассажиров и т.д. вне зависимости от форм собственности;

- показатели должны отражать разные стороны деятельности железнодорожного транспорта в условиях реформ, т.е. система показателей должна иметь многомерный характер, охватывать как количественные, так и качественные показатели работы отрасли;

- система показателей должна иметь достаточное и информационное обеспечение с возможностью прямой или косвенной количественной оценки (измерения) в абсолютных или относительных величинах каждого показателя;

- система показателей должна наделяться способностью как к расширению, так и к сжатию, т.е. к трансформации с увеличением или уменьшением числа рассматриваемых ситуаций, элиминирование отдельных факторов и т.д.;

- система показателей должна быть достаточно компактной и однородной по способам измерения и информационного обеспечения.

В первом приближении такую систему показателей можно представить состоящей из ряда подсистем, находящихся в тесном взаимодействии. При этом выделяются следующие виды эффекта: для государства, ОАО «РЖД», компаний-операторов и грузовладельцев. В этом отношении деление эффекта по каждому из реципиентов по методике ИПЕМ в принципе следует считать правильным.

Главным источником получения указанных видов эффекта является основная деятельность железнодорожного транспорта, прежде всего перевозка грузов и пассажиров. Каждый вид эффекта имеет сложную структуру. Так, отраслевой эффект имеет свою внутреннюю экономическую и социальную составляющие, причем первая может измеряться в натуральных, условно-натуральных и стоимостных показателях. В результате реформирования происходят существенные изменения в социальной сфере железных дорог, что отражается на следующих показателях:

- уровень заработной платы;
- обеспеченность жильем, дошкольными учреждениями, медицинским и санаторно-курортным обслуживанием;
- наличие льгот в пенсионном обеспечении;
- степень риска потерять работу;
- условия труда, включая его охрану, возможность повышения квалификации и т.п.

Место важнейших технико-экономических показателей и в условиях реформирования дорог должны занимать: объем перевозок грузов и пассажиров; грузо- и пассажирооборот; производительность подвижного состава (вагонов и локомотивов); среднее время оборота грузового вагона; производительность труда (выработка) на одного работника, занятого на перевозках. Образование компаний-операторов (а на третьем этапе реформ – многочисленных собственников подвижного состава) оказывает существенное влияние именно на эти показатели. Однако решающее значение в условиях рынка будет сохранять группа стоимостных показателей, включая доходы, расходы, прибыль и рентабельность.

Стоимостные показатели отражают финансовую устойчивость, которая для различных предприятий (полигонов сети) не будет оставаться стабильной. Финансовые потоки ОАО «РЖД» формируются, в первую очередь, за счет выручки от перевозок грузов и пассажиров, реализации товаров и услуг (рис. 1). Доходы от перевозок грузов образуют основную часть выручки. Сейчас на железных дорогах России действует единая тарифная система. Доходные ставки на 10 км грузооборота определяются видом отправок (повагонные, мелкие и т. д.), их дальностью (расстоянием между станциями отправления и назначения) по кратчайшему направлению, родом груза и другими факторами.



Рис. 1. Схема финансовых потоков компании ОАО «РЖД»

Финансовый результат ($\mathcal{E}p$), таким образом, определяется формулой:

$$\mathcal{E}p = A - (B + V) \quad (1)$$

Трехэтапный процесс реструктуризации железных дорог страны завершен, но инновационная деятельность в компании будет продолжаться в условиях, когда действуют не один (переход на целевую модель), а одновременно несколько факторов, главными из которых являются: 1) переход на современные информационные технологии; 2) централизация управления потоками подвижного состава. Оба этих фактора будут оказывать влияние на эксплуатационно-экономические показатели работы дорог, что в итоге и определяет в качестве главного производительность труда по основной деятельности.

Вместе с тем производительность труда не равна производительной силе труда. В условиях, когда железнодорожный транспорт страны уже не представляет собой единого производственно-тех-

нологического комплекса, интегральная оценка производительности труда на дорогах стала практически неразрешимой задачей из-за отсутствия надежной информации о затратах живого и общественного труда субъектами рынка, участвующими в перевозочном процессе, смешения в отчетности различных по своей природе финансовых потоков и т.п. Решение этой сложной транспортно-экономической задачи начато, но предстоит большая, трудоемкая работа по приведению в порядок финансово-учетной сферы и статистики перевозок [7].

Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ № 448 от 15 мая 1998 года «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» // Бюллетень транспортной информации. – 2000. – № 4. – С. 4.
2. Анализ текущего состояния железнодорожного транспорта России и дальнейших планов его развития и реформирования на период до 2015-2030 гг. // НИР Института народнохозяйственного прогнозирования РАН. – М., 2010. – 36 с.
3. Всероссийский съезд железнодорожников. 17-18 мая 1996 года. Речи, доклад, выступления и другие материалы. – М. : Издательский центр газеты «Гудок», 1996. – 304 с.
4. Метелкин, П. В. Экономические реформы на транспорте: итоги и перспективы / П. В. Метелкин, Т. Н. Гайноченко // Вестник транспорта. – 2015. – №2. – С. 2–5.
5. Методика интегральной оценки результатов и социально-экономических последствий структурных преобразований на железнодорожном транспорте России // НИР Института проблем естественных монополий. – М.: 2010. – 71 с.
6. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев: А. С. Мишарин, А. В. Шаронов, Б. М. Лapidус, П. К. Чичагов, Н. М. Бурносков, Д. А. Мачерет. – М. : МЦФЭР, 2001. – 240 с.
7. Терешина, Н. П. Экономическое развитие и управление производительностью труда на железнодорожном транспорте: монография / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин. Под общ. ред. Н.П. Терешинной. – М., 2014. – 129 с.
8. Толкачева, М.М. Концепция управления федеральной собственностью на железнодорожном транспорте РФ в условиях рыночной экономики (выбор модели функционирования железнодорожного транспорта) / М. М. Толкачева. – М., 1993. – 144 с.

References

1. Postanovleniye Pravitelstva RF № 448 ot 15 maya 1998 goda «O kontseptsii strukturnoy reformy federalnogo zheleznodorozhnogo transporta» [Resolution of the Government of the Russian Federation No. 448 of May 15, 1998 «On the form of structural reform of the federal railway transport»]. Byulleten transportnoy informatsii [Bulletin of transport information], 2000, I. 4, p. 4.
2. Analiz tekushchego sostoyaniya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i dalneyshikh planov ego razvitiya i reformirovaniya na period do 2015-2030 gg. [Analysis of the current state of Russia's railway transport and its further development and reform plans for the period until 2015-2030]. NIR Instituta narodnokhozyaystvennogo prognozirovaniya RAN [Research Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences]. Moscow, 2010. 36 p.
3. Vserossysky syezd zheleznodorozhnikov. 17-18 maya 1996 goda. Rechi, doklad, vystupleniya i drugiye materialy [All-Russian Congress of Railway Workers. May 17-18, 1996. Speeches, reports and other materials]. Moscow, Izdatelsky tsentr gazety «Gudok» [Publishing center of «Gudok» newspaper], 1996. 304 p.
4. Metyolkin P.V. Ekonomicheskiye reformy na transporte: itogi i perspektivy [Economic reforms in transport: results and prospects]. Vestnik transporta [Transport Bulletin], 2015, I. 2, pp. 2–5.
5. Metodika integralnoy otsenki rezultatov i sotsialno-ekonomicheskikh posledstvy strukturnykh preobrazovany na zheleznodorozhnom transporte Rossii [The methodology for the integrated assessment of the results and socio-economic consequences of structural transformations in rail transport in Russia]. NIR Instituta problem estestvennykh monopoly [Research Institute of Natural Monopolies]. Moscow, 2010. 71 p.
6. Programma strukturnoy reformy na zheleznodorozhnom transporte (s kommentariyami) [The program of structural reform in railway transport (with comments)]. Compilers and commentators: A.S. Misharin, A.V. Sharonov, B.M. Lapidus, P.K. Chichagov, N.M. Burnosov, D.A. Macheret. Moscow: MTsFER [International center of financial and economic development], 2001. 240 p.
7. Teryoshina N. P. Ekonomicheskoye razvitiye i upravleniye proizvoditelnostyu truda na zheleznodorozhnom transporte: monografiya [Economic development and labor productivity management in railway transport: monograph]. Moscow, 2014. 129 p.
8. Tolкачева М.М. Kontseptsiya upravleniya federalnoy sobstvennostyu na zheleznodorozhnom transporte RF v usloviyakh rynochnoy ekonomiki (vybor modeli funktsionirovaniya zheleznodorozhnogo transporta) [The concept of federal property management in the railway transport of the Russian Federation in a market economy (the choice of the functioning model of the railway transport)]. Moscow, 1993. 144 p.