
РАЗВИТИЕ ОТРАСЛЕВОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ

УДК- 65.017.12

JEL R42

DOI 10.26425/1816-4277-2018-1-74-78

Жданов А.И.

ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ИХ УЧЕТ ПРИ РЕФОРМИРОВАНИИ ОТРАСЛИ

Аннотация. Транспортный потенциал российских железных дорог играет важную роль в обеспечении устойчивого социально-экономического развития страны. Железнодорожный транспорт обладает рядом существенных особенностей, которые должны более полно учитываться как в общей стратегии экономических реформ в стране, так и при оценке эффективности работы предприятий отрасли и компании ОАО «РЖД» в целом с получением объективных количественных характеристик. Более полный учет особенностей железнодорожного транспорта возможен на основе совершенствования действующей системы мониторинга его деятельности. В основу организации мониторинга должен быть положен системный подход, реализация которого создаст предпосылки для правильного выбора экономически эффективной системы информационно-аналитической поддержки принятия управленческих решений.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, особенности деятельности транспорта, особенности продукции транспорта, мониторинг деятельности, реформирование.

Zhdanov Alexander

FEATURES OF RAIL TRANSPORT AND THEIR ACCOUNTING IN THE REFORM OF THE INDUSTRY

Annotation. The transport potential of Russian railways plays an important role in ensuring sustainable social and economic development of the country. Railway transport has a number of significant features that should be considered with much attention into account both in the overall strategy of economic reforms in the country and in assessing the efficiency of the enterprises of the industry and the company JSC RZhd in general with obtaining objective quantitative characteristics. A more complete account of the features of rail transport is possible on the basis of improving the existing monitoring system of its activities. The monitoring system should be based on a systematic approach, the implementation of which will create prerequisites for the correct choice of an economically efficient system of information and analytical support for management decision-making.

Keywords: railway transport, features of transport activity, features of transport products, activity monitoring, reforming.

Российский железнодорожный транспорт сегодня, как и прежде, играет важную роль в обеспечении устойчивого социально-экономического развития страны и решении политических задач, связанных с формированием единого экономического пространства с бывшими союзными республиками, а также внешней торговли на взаимовыгодной основе со странами дальнего зарубежья. Его перевозочный потенциал является одним из определяющих факторов, учитываемых при решении сложных практических задач во всех сферах государственной деятельности – политико-правовой, экономической, оборонной, социальной, научно-технической – как на федеральном, так и на региональном уровнях.

К числу существенных особенностей железнодорожного транспорта, которые не полностью вписываются в рамки общей стратегии экономических реформ в стране, относятся следующие.

1. Частно-коммерческие и государственные интересы находятся в определенном противоречии. Бизнес стремится зарабатывать как можно больше прибыли, главным источником которой на транспорте являются перевозки. Увеличение же их объемов приводит к росту транспортных издержек грузовладельцев, и, следовательно, народного хозяйства. Ответа на вопрос, как разрешить это противоречие, в отрасли пока никто не дал.

2. В современных условиях конечные результаты работы железнодорожного транспорта подвержены отрицательному влиянию многочисленных внешних факторов. Любые ситуации – трудовые и национальные конфликты, ухудшение работы отдельных промышленных предприятий, осложнение экологической обстановки в ряде регионов страны и т. д. – все это может приводить и подчас приводит к снижению объемов перевозок, и, следовательно, доходов и прибыли железных дорог, хотя никакой вины железнодорожников в этом нет. Управление на железнодорожном транспорте должно обеспечивать его эффективную работу в любой обстановке, однако решение главной задачи – полное и своевременное удовлетворение транспортных потребностей общества – на практике часто не выполняется. Фактические скорости доставки грузов нередко статистикой завышаются [3; 5].

3. Железнодорожный транспорт всегда работал и может эффективно работать в условиях более высокой, чем на других видах транспорта, централизации управления перевозочным процессом, что вызывается прежде всего необходимостью оперативного регулирования вагонопотоков, осуществлением единой технической и инвестиционной политики. Поэтому командно-распорядительные и экономические методы управления на железных дорогах должны существовать на равных правах, взаимно дополняя друг друга и обеспечивая решение как экономических (коммерческих), так и социальных задач. Возможности роста доходов от перевозок безграничны. Они определяются спросом на перевозки и тарифами. Если спрос общества на услуги транспорта удовлетворяется полностью, то дальнейшее увеличение перевозочной деятельности и доходов от нее становится невозможным. А зарабатывать прибыль приходится путем снижения издержек, экономии ресурсов, и это выгодно и отрасли, и народному хозяйству.

Высокая централизация управления перевозочным процессом на железных дорогах – объективно необходима. Но сегодня нужно признать, что уровень централизации управления на дорогах вытекает не только из природы железнодорожного транспорта как отрасли, но и является следствием исторически сложившейся экономико-географической структуры сети наших железных дорог. Неизбежность децентрализации управления, расширение экономических прав дорог, отделений и линейных предприятий были очевидны и раньше [3; 4].

Таким образом, особенности у железнодорожного транспорта как межотраслевого комплекса имеются, они существенны и должны учитываться в проектах и программах развития отрасли. На выбор управленческих решений и оценку эффективности работы дорог влияют различные факторы.

1. Транспорт – одно из общих условий производства, многие железные дороги (например, Байкало-Амурская магистраль) строились для транспортного освоения новых районов, для вовлечения в экономический оборот новых природных ресурсов. Поэтому эффективность затрат на строительство таких дорог должна определяться одновременно и на равных условиях с капиталовложениями в освоение новых природных ресурсов. Финансирование строительства пионерных железных дорог едва ли осуществимо без участия федерального и региональных бюджетов.

2. Невозможность накопления и сбережения продукции железнодорожного транспорта на складах, как это делается в других отраслях производства. Перевозки являются результатом непрерывного действия железнодорожного конвейера. Постоянно создаваемая и возобновляемая с большими затратами «производительная сила» железнодорожного транспорта должна «потребляться» в процессе его производства. Эта особенность вызывает необходимость для железных дорог постоянно и всеми мерами стремиться к максимальному использованию имеющегося перевозочного потенциала. Неиспользованная сегодня, производительная сила транспорта больше не даст эффекта, а огромные пропадающие при этом ресурсы будут ложиться экономическим бременем как на отраслевой, так и на федеральный бюджет. Это было в свое время убедительно показано в разработках доктора экономических наук, профессора И. В. Белова и других экономистов транспорта [8; 9].

3. Укрупнение предприятий – отличительная особенность развития производственной инфраструктуры нашего железнодорожного транспорта, серьезно влияющая на выбор проектно-плановых решений.

В дореволюционной России протяженность линий, находившихся в ведении главнейших железнодорожных компаний, варьировалась в широком диапазоне – от 2 520 км (Владикавказская железная дорога) до 4 394 км (Рязано-Уральская железная дорога). Средняя протяженность казенных дорог составляла 2 800 км. Этому предшествовал процесс укрупнения дорог и концентрации капитала. За 25 лет (с 1889 г. до начала Первой мировой войны) протя-

женность всей сети возросла с 30 тыс. км до 70 тыс. км, в т. ч. казенных железных дорог – округленно с 9 тыс. км до 48 тыс. км, частных железных дорог – с 21 тыс. км до 22 тыс. км. При росте протяженности сети в 2,3 раза общее число управлений (включая частные компании) сократилась с 64 до 27, то есть в 2,4 раза. При этом средняя протяженность линий, находящихся в ведении одного управления, возросла с 469 км до 2 593 км, т. е. в 5,5 раза [8; 10].

Процесс укрупнения железнодорожных предприятий продолжался и в советский период. В 1990 году средняя протяженность железнодорожных линий одной дороги составляла 4,7 тыс. км. Производственные фонды такой дороги достигали 3,5–4 и более млрд советских рублей. Средняя численность работников дороги составляла около 80 тыс. человек. Это экономические гиганты, имевшие свою систему ремонтного производства, снабжения, торговли, образования, здравоохранения и т. д. Сами масштабы предприятий, их комплексный характер, наличие внутренних структурных подразделений, которые в других сферах финансируются за счет госбюджета, служат достаточным основанием для того, чтобы выделить железнодорожные предприятия из общей массы промышленно-торговых предприятий при выстраивании отношений железнодорожного транспорта с госбюджетом.

4. В отрасли велика доля капитальных вложений и основных производственных фондов, которые носят безвозвратный характер, их невозможно использовать для других целей и в иной форме. Например, такие элементы инфраструктуры, как железнодорожный путь, мосты, виадуки, тоннели и т. п., «прикреплены» к земле, можно сказать, навечно. Интенсификация использования таких фондов порой больше зависит от внешних факторов, чем от самих железнодорожников. Это нельзя не учитывать при формировании механизма платы за пользование инфраструктурой, например, компаниями-операторами. Указанная особенность должна быть принята во внимание и в любом другом экономическом механизме, регулирующем отношения производителей с бюджетом, например, в механизме налогообложения.

Можно перепрофилировать фабрику или завод на новую продукцию, можно переместить их на новое место. Пусть при этом будет потеряна, например, одна треть стоимости фондов. Вспомним о массовой эвакуации промышленных предприятий из западных в восточные районы страны в начале Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. и конверсию в годы перестройки. Железную же дорогу нельзя перенести на новое место, нельзя «эвакуировать», ее надо построить заново. Маневр реален только в отношении подвижного состава и другого оборудования. Поэтому железная дорога работает на том же месте и на тот же рынок, несмотря на снижение доходов, несмотря на убытки. Но при этом покрытие эксплуатационных расходов железных дорог становится задачей не только отраслевой (сегодня – ОАО «РЖД»), но и государственной. Так что претензии к железнодорожному транспорту, якобы являющемуся естественной монополией, имеют и другую грань, которую редко кто замечает.

5. Существуют и другие неоспоримые и непреходящие особенности: структура транспортных затрат (вдвое большая, чем в промышленности, доля заработной платы в себестоимости продукции), структура производственных фондов транспорта (малая доля в них оборотных средств) также не могут не учитываться при управлении процессом перевозок и государственном регулировании деятельности отрасли. Учет структуры затрат с точки зрения влияния ее на социально-экономические показатели работы железнодорожного транспорта при изменении объема перевозок становится важным фактором конкуренции на транспортных рынках.

Доля затрат, не зависящих от размеров перевозок, на железнодорожном транспорте сейчас превышает 70 %. Высокая доля этих затрат благотворно влияет на финансы транспорта, если спрос на перевозки и сами перевозки растут. Если же объем перевозок снижается, то эта особенность начинает действовать на финансы транспорта весьма отрицательно. Поскольку доля не зависящих от объема работы затрат на транспорте намного выше, чем в промышленности, то негативное воздействие уменьшения объема работы на железных дорогах намного серьезнее, чем в промышленности и на других видах транспорта, например, автомобильном. Таким образом, это особенность существенна и она должна была учитываться при выборе механизмов управления ходом реструктуризации железных дорог.

6. Особенности производства и сбыта транспортной продукции (услуг) железных дорог связаны в основном с тем, что деятельность каждой дороги ограничена определенными территориальными рамками. Сбыт продукции железной дороги традиционно ограничивался ее местным и транзитным районами тяготения. В современных условиях, когда потребитель свободен в выборе поставщика, рамки рынка транспортной продукции еще более расширяются. Поскольку рынок призван служить рычагом снижения производственных расходов, главным условием такого воздействия рынка на производство является экономическая обоснованность цен. Сегодня требуются иные подходы к установлению уровня тарифов на такие перевозки, которые обладают более высокой потребительной стоимостью и нуждаются в дополнительных транспортных ресурсах (включая производственные мощности) на их выполнение.

Рынок на транспортную продукцию реализуется через обмен как внутри страны, так и в сфере международной торговли. Он охватывает все стадии воспроизводства – потребление, распределение и собственно производство. Следовательно, при выборе модели управления отраслью учет этой особенности должен рассматриваться как существенный фактор.

Все сказанное выше требует учета особенностей при оценке эффективности работы предприятий железнодорожного транспорта и компании ОАО «РЖД» в целом с получением объективных количественных характеристик. Необходимость такого учета (контроля) вытекает из принятых Правительством Российской Федерации постановлений [1; 2; 4; 6].

Под мониторингом в указанных материалах понимают организацию системного наблюдения за ходом и характером изменений в различных сферах экономики в ходе реформ. Однако представляется более конструктивным использовать трактовку категории мониторинга, принятую современной наукой, когда под социально-экономическим мониторингом понимается система наблюдения, оценки, анализа и прогноза экономической и социальной обстановки, складывающейся на данный момент времени на определенной территории.

Важным принципом организации мониторинга является целенаправленность [6; 7]. Этот принцип предполагает, что система мониторинга должна быть «настроена» на решение конкретных управленческих задач. Четкое следование принципу целенаправленности при организации мониторинга позволит не заниматься сбором и обработкой информации «на всякий случай», предохранит от ненужной информационной избыточности, создаст предпосылки для правильного выбора экономически эффективной системы информационно-аналитической поддержки принятия управленческих решений.

Среди других принципов весьма существенны: регулярность снятия информации о происходящих изменениях; соизмеримость показателей мониторинга во времени; развитие системы мониторинга на основе совершенствования используемого методического инструментария, технического оснащения, расширения количества контролируемых процессов и увеличения числа объектов. Разумеется, необходимо соблюдение и обычных требований к информации, используемой в сфере управления. Речь идет о ее полноте, достоверности, своевременности и репрезентативности [11; 12].

При организации мониторинга важное значение имеет выбор наиболее важных направлений контроля, на основе которого органы управления могли бы принимать научно обоснованные решения по широкому кругу вопросов экономического и социального характера. Необходимо учитывать не только специфические отраслевые особенности, но и архитектуру производственных структур, их внутреннего строения.

Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ № 448 от 15 мая 1998 года «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.12.2017).
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. Белов И. В. Транспорт страны Советов. Итоги за 70 лет и перспективы развития / Под редакцией И. В. Белова. – М. : Транспорт, 1987. – 311 с.
4. Всероссийский съезд железнодорожников. 17–18 мая 1996 года. Речи, доклад, выступления и другие материалы. – М. : Издательский центр газеты «Гудок», 1996. – 304 с.
5. Красковский, А. Е. Преобразование системы управления - цель или средство реформирования железнодорожного транспорта / А. Е. Красковский, П. Б. Яковлев // Вектор транспорта. – 2015. – № 3. – С. 30-35.
6. Метелкин, П. В. Экономические реформы на транспорте: итоги и перспективы / П. В. Метелкин, Т. Н. Гайноченко // Вестник транспорта. – 2015. – № 2. – С. 2–5.
7. Методика интегральной оценки результатов и социально-экономических последствий структурных преобразований на железнодорожном транспорте России / НИР Института проблем естественных монополий. – М., 2010. – 71 с.
8. Персианов, В. А. Научная мысль в развитии путей сообщения России (исторические вехи, проблемные вопросы и решения): монография / В. А. Персианов, В. П. Козлова. – М. : ГУУ, 2008. – 394 с.
9. Персианов, В. А. Транспортная политика России: ситуационный анализ, исторический опыт, проблемные вопросы: монография / Под редакцией В. А. Персианова. – М. : 2010. – 596 с.

10. Полякова, И. Неестественная монополия // Транспорт России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transportrussia.ru/item/585-neestestvennaya-monopoliya.html> (дата обращения: 21.12.2017).
11. 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.
12. Хусаинов, Ф. И. Уроки статистики: скорости доставки грузов / Ф. И. Хусаинов // Вестник транспорта. – 2017. – № 9. – С. 26–30.

References

1. Postanovleniye Pravitelstva RF № 448 ot 15 maya 1998 goda «O kontseptsii strukturnoy reformy federalnogo zheleznodorozhnogo transporta» [*Governmental decree № 448 of 15 may 1998 «On the concept of structural reform of Federal railway transport»*]. Available at: Spravochnaya pravovaya sistema «Konsul'tantPljus» [*ConsultantPlus legal reference system*] (Accessed: 21 December 2017).
2. Analiz tekushchego sostoyaniya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i dalneyshikh planov ego razvitiya i reformirovaniya na period do 2015-2030 gg. NIR Instituta narodnokhozyaystvennogo prognozirovaniya RAN [*Analysis of the current state of railway transport in Russia and further plans for its development and reformation until 2015-2030 / research Institute of economic forecasting of RAS*]. Moscow, 2010. 36 p.
3. Belov I.V. Transport strany Sovetov. Itogi za 70 let i perspektivy razvitiya [*Transport of the Soviet country. The results for 70 years and development prospects*]. Moscow, Transport, 1987. 311 p.
4. Vserossysky syezd zheleznodorozhnikov. 17–18 maya 1996 goda. Rechi, doklad, vystupleniya i drugiye materialy [*All-Russian Congress of railway workers. On may 17–18, 1996. Speeches, reports, speeches and other materials*]. Moscow, Publishing center of newspaper «Gudok», 1996. 304 p.
5. Kraskovsky A.E., Yakovlev P.B. Preobrazovaniye sistemy upravleniya – tsel ili sredstvo reformirovaniya zheleznodorozhnogo transporta [*Transformation of the management system – a goal or a means of reforming railway transport*] // Vektor transporta [*Vector of transport*], 2015, I. 3, pp. 30–35.
6. Metyolkin P.V., Gaynochenko T.N. Ekonomicheskiye reformy na transporte: itogi i perspektivy [*Economic reform in transport: results and prospects*] // Vestnik transporta [*Transport Bulletin*], 2015, I. 2, pp. 2–5.
7. Metodika integralnoy otsenki rezultatov i sotsialno-ekonomicheskikh posledstvy strukturnykh preobrazovaniy na zheleznodorozhnom transporte Rossii. NIR Instituta problem estestvennykh monopoly [*Methods of integrated assessment of the results and socio-economic consequences of structural reforms in the railway transport of Russia / research Institute of natural monopolies*]. Moscow, 2010. 71 p.
8. Persianov V.A., Kozlova V.P. Nauchnaya mysl v razvitii putey soobshcheniya Rossii (istoricheskiye vekhi, problemnyye voprosy i resheniya): monografiya [*Scientific thought in the development of ways of communication in Russia (historical milestones, problematic issues and solutions): monograph*]. Moscow, State University of Management, 2008. 394 p.
9. Persianov V.A. Transportnaya politika Rossii: situatsionnyy analiz, istorichesky opyt, problemnyye voprosy: monografiya [*Transport policy in Russia: situation analysis, historical experience, about the problem issues: monograph*]. Moscow, 2010. 596 p.
10. Polyakova I. Neyestestvennaya monopoliya [*Unnatural monopoly*] // Transport Rossii [*Russian Transport*]. Available at: <http://transportrussia.ru/item/585-neestestvennaya-monopoliya.html> (Accessed: 21 December 2017).
11. Programma strukturnoy reformy na zheleznodorozhnom transporte (s kommentariyami) [*The program for structural reform in railway transport (with commentary)*]. Compilers and authors of commentaries: A.S. Misharin, A.V. Sharonov, B.M. Lapidus, P.K. Chichagov, N.M. Burnosov, D.A. Macheret. Moscow, International centre for financial and economic development, 2001. 240 p.
12. Khusainov F. I. Uroki statistiki: skorosti dostavki грузов [*Lessons of statistics: cargo delivery rates*] // Vestnik transporta [*Russian Transport*], 2017, I. 9, pp. 26–30.