

Железнодорожная экономика в условиях внешних рисков



Д. А. Мачерет,
д-р экон. наук,
профессор, зав. кафедрой
«Экономика транспорт-
ной инфраструктуры
и управление строитель-
ным бизнесом» Российского
университета транспор-
та (РУТ (МИИТ))



А. А. Мачерет,
канд. экон. наук,
доцент кафедры
«Экономика и управление
на транспорте»
РУТ (МИИТ)

В статье показаны основные направления обеспечения экономической устойчивости железнодорожного транспорта в условиях воздействия неблагоприятных внешних факторов и проанализирована реализация этих направлений в деятельности российских железных дорог. Сделан вывод о том, что система управления и производственно-технологическая база отрасли позволяют нивелировать риски, связанные с влиянием внешней среды.

Турбулентность, возникшая в глобальной экономике, создает риски для всех отраслей, фирм и домохозяйств. Особенно значимы они для железнодорожного транспорта в силу ряда его специфических особенностей: высокой доли условно-постоянных расходов, затрудняющей снижение эксплуатационных затрат в случае падения спроса на перевозки и доходов от них; высокой фондоемкости и трудоемкости, порождающих специфические (соответственно технологические и социальные) проблемы в процессе приведения масштаба производства в соответствие со спросом; высокой капиталоемкости и длительности реализации проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры, что также затрудняет оперативное реагирование на существенные изменения спроса на перевозки и создает серьезные риски для окупаемости крупных проектов и обеспечения долгосрочной эффективности отрасли. С учетом сказанного весьма актуальным представляется рассмотреть проблему обеспечения экономической устойчивости железнодорожного транспорта в условиях действия неблагоприятных внешних факторов.

Внешние факторы, влияющие на деятельность железнодорожного транспорта

Ключевые характеристики деятельности железнодорожного транспорта — объем и структура перевозок; издержки, доходы, прибыль и рентабельность транспортных компаний; численность занятых и производительность труда и др. — зависят от широкого спектра внешних факторов. Их можно разделить на экономические, социально-политические, технико-технологические и естественно-биологические [1].

К экономическим факторам относятся прежде всего: платежеспособный спрос предприятий и граждан на перевозки; уровень цен на технику и материалы, потребляемые транспортом; уровень оплаты труда в экономике страны [2].

Среди социально-политических факторов на деятельность железнодорожного транспорта влияют, в частности, структура общества (по доходам, половозрастная и т. п.), уровень урбанизации, уровень безработицы, непосредственно воздействующие на рынок пассажирских перевозок, а опосредованно — и на рынок грузовых перевозок. Важное значение имеет транспортная политика государства, проявляющаяся в регулировании деятельности транспортных компаний и формах государственной поддержки транспортной деятельности. Влияет на железнодорожный транспорт и общая экономическая политика государства — налоговая, бюджетная, кредитно-денежная, антимонопольная и т. п.

Что касается внешних технико-технологических факторов, влияющих на деятельность железнодорожного транспорта, то в их числе следует отметить уровень технико-технологического развития отраслей, производящих продукцию для железнодорожного транспорта, и ее конструкционные и эксплуатационные



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

характеристики, от которых значимо зависят производственно-экономические результаты отрасли.

Естественно-биологические факторы воздействуют на транспортный рынок и со стороны спроса, и со стороны предложения [3]. Со стороны спроса они проявляются, например, в неравномерности перевозок по времени (сезонные перевозки сельскохозяйственных грузов и топлива; сезонная и внутрисуточная неравномерность пассажирских перевозок) [4], а также во влиянии погодных условий на спрос на перевозки пассажиров и отдельных родов грузов; со стороны предложения — в зависимости себестоимости перевозок от природных условий (рельефа местности, температуры, осадков) [5].

Влияние различных факторов тесно переплетается. Например, проявившийся в текущем году биологический — эпидемиологический — фактор оказал серьезное негативное влияние и на глобальную экономику, и на ситуацию в обществе, и, естественно, на деятельность железнодорожного транспорта.

Следует отметить, что ряд негативных внешних факторов повлиял на деятельность железнодорожного транспорта уже в 2019 г. Анализ этого влияния представляет несомненный интерес в нынешней ситуации.

Влияние внешних факторов на перевозочную деятельность железных дорог

В 2019 г. Правительством России была утверждена Долгосрочная программа развития (далее — ДПР) ОАО «РЖД» до 2025 года [6]. В ней определены и перспективные параметры роста экономической эффективности в системообразующей компании отрасли [7], и риски, а также мероприятия по снижению их негативного влияния на экономику российских железных дорог.

Ключевое значение для обеспечения позитивной динамики экономических результатов на железнодорожном транспорте имеют объемы перевозок, определяющим образом влияющие на доходы и расходы отрасли и эффективность использования производственных ресурсов [7; 8]. Анализ статистических данных ОАО «РЖД» [9; 10] показывает, что в минувшем году удалось обеспечить существенное повышение объемных показателей пассажирских перевозок, при этом по грузовым перевозкам аналогичные результаты не достигнуты (табл. 1).

Табл. 1. Основные показатели перевозочной деятельности ОАО «РЖД» в 2019 г.

Показатели	2019 г.	В % к	
		уровню 2018 г.	уровню 2019 г. по базовому сценарию ДПР ОАО «РЖД»
Количество перевезенных пассажиров, млн чел.	1196,7	103,4	105,4
Пассажирооборот, млрд пкм	133,45	103,2	104,7
Погрузка, млн т	1278,1	99,1	97,6
Грузооборот тарифный, млрд ткм	2601,3	100,2	97,9
Объем транзитных перевозок контейнеров, тыс. ДФЭ	582	105,2	94,6
Средняя скорость доставки грузов, км/сут	394,6	101,3	100,7
Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка в грузовом движении, тыс. т · км брутто	2140	100,2	98,8
Темп роста производительности труда на перевозках, %	103,2	-3,5 п. п.	-1,8 п. п.

Количество пассажиров, перевезенных по российским железным дорогам, стало рекордным за последние 11 лет [11]. Анализ показывает, что большая часть общего прироста перевезенных пассажиров (33,3 из 39,5 млн чел.) обеспечена в пригородном сообщении (включая внутригородское). Около половины этого прироста (18,8 млн чел.) приходится на Московское центральное кольцо (МЦК). Это стало результатом как востребованности внутригородского рельсового транспорта, так и реализации на МЦК инновационных решений по сокращению интервалов движения поездов, позволивших довести их до 4 мин [11, 12]. Относительный прирост пассажиров, воспользовавшихся услугами МЦК, превысил 14,5 %, что соответствует общемировым трендам ускоренного роста перевозок городским рельсовым транспортом [13].

Таким образом, внешние факторы не оказали негативного влияния на пассажирские железнодорожные перевозки в 2019 г. На основе системных мер по инновационному развитию пассажирского комплекса российских железных дорог и повышению его конкурентоспособности были обеспечены объемы перевозок пассажиров и пассажирооборота, которые существенно превышают целевые параметры, определенные ДПР ОАО «РЖД» на 2019 г. При этом индекс гуманитарности железнодорожного транспорта, определяемый как отношение пассажирооборота к грузообороту [14], несколько возрос, превысив «знаковую» отметку 0,05.

Созданные заделы по улучшению позиционирования железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок на основе клиентоориентированных инноваций необходимо будет использовать после завершения временного спада пассажирских перевозок, связанного с глобальной эпидемией, восстановления их объемов и возобновления «чистого» роста пассажиропотоков. С учетом объективных достоинств железнодорожного транспорта [15] желательнее, чтобы при восстановлении свободы передвижения и пространственной мобильности людей [16] возможности железных дорог были использованы в полной мере.

При всей важности позитивных тенденций, сформировавшихся в последние годы на рынке железнодорожных пассажирских перевозок, определяющее значение для экономики отечественной железнодорожной отрасли имеют перевозки грузов. Грузооборот составляет более 95 % в работе российских железных дорог. Соответственно, грузовые перевозки формируют большую часть как расходов, так и доходов отрасли. Именно этот вид деятельности испытал серьезное негативное влияние внешних факторов в 2019 г. Прирост грузооборота, в отличие от динамичного роста предшествующих лет, был минимальным, а погрузка снизилась на 0,9 %. Оба показателя оказались существенно ниже, чем предусматривалось ДПР ОАО «РЖД» (табл. 1).

Снижение погрузки произошло по большинству основных родов грузов (табл. 2).

Табл. 2. Погрузка важнейших грузов на сети российских железных дорог в 2019 г., млн т

Род груза	2019 г.	В % к	
		уровню 2018 г.	уровню 2019 г. по базовому сценарию ДПР ОАО «РЖД»
Уголь	372,0	99,2	95,9
Нефтяные грузы	232,0	98,1	100,2
Минерально-строительные материалы	193,6	100,3	98,6
Руда	139,8	102,5	99,2
Черные металлы	73,8	94,4	93,3
Удобрения	60,5	102,2	96,0
Лесные грузы	42,0	91,9	91,9
Хлебные грузы	24,1	81,2	92,3
Кокс	10,8	95,7	99,1
Прочие грузы	129,6	103,8	101,6
Все грузы	1278,1	99,1	97,6

Сокращение погрузки угля было связано прежде всего с теплыми погодными условиями, а также с перераспределением выработки электроэнергии с тепловых электростанций на гидроэлектростанции, расширением использования других возобновляемых источников энергии и природного газа [9]. Погрузка нефтяных грузов сократилась прежде всего во внутреннем сообщении, что связано со снижением производства топочного мазута, также обусловленным вышеперечисленными факторами. Таким образом, сокращение погрузки по двум важнейшим позициям номенклатуры грузов, перевозимых по железным дорогам, обусловлено как естественно-биологическими факторами, проявившимися в 2019 г., так и продолжением действия долгосрочных факторов экологизации глобальной экономики [17], являющейся ответом общества на рост нагрузки на природную среду.

Существенное снижение погрузки черных металлов произошло, несмотря на рост спроса на внутреннем рынке и соответствующих перевозок. Из-за неблагоприятной ценовой конъюнктуры мирового рынка экспортные перевозки этого груза, важного для железных дорог, сократились на 16,5 %. Падение погрузки хлебных грузов, наиболее сильное — отправляемых на экспорт (–27,9 %), также было связано с неблагоприятными конъюнктурными факторами [9].

Значительное снижение погрузки лесных грузов тоже было обусловлено прежде всего падением объема экспортных поставок (на 12,2 %) в условиях действия повышенных ставок вывозных таможенных пошлин, а также аномальных погодных условий в Иркутской области, вызвавших паводки и лесные пожары [9].

Таким образом, сочетание различных неблагоприятных внешних факторов привело в 2019 г. к сокращению погрузки на российских железных дорогах и торможению роста грузооборота. Следует отметить, что их влияние сохранилось и в начале текущего года. Так, в январе–феврале, в условиях теплой зимы, погрузка угля снизилась к уровню соответствующего периода 2019 г. на 8,4 %, нефтяных грузов — на 2,1 %. В целом погрузка сократилась на 2,8 %.

Очевидно, что начавшееся в марте снижение глобальной деловой активности в условиях пандемии и последствия падения мировых цен на нефть создают дополнительные риски для объемов железнодорожных перевозок и, соответственно, доходов отрасли. В этих условиях важно обеспечить экономическую устойчивость железнодорожного транспорта, несмотря на негативное влияние внешних факторов.

Обеспечение экономической устойчивости в условиях неблагоприятных внешних факторов

Обеспечение экономической устойчивости железнодорожного транспорта в условиях воздействия неблагоприятных внешних факторов может достигаться следующим образом:

- во-первых, необходимо хотя бы частично заместить снижающиеся объемы определенных видов перевозок иными перевозками, желательно с высоким уровнем доходности, а также оказывать клиентам дополнительные услуги;
- во-вторых, нужно повысить производительность основных ресурсов

отрасли и сохранить ее финансово-экономическую устойчивость даже при снижении объемов перевозок.

С этих позиций целесообразно рассмотреть экономические результаты российских железных дорог, достигнутые в 2019 г.

Что касается первого направления, ОАО «РЖД» в полной мере удалось реализовать благоприятную конъюнктуру на мировом рынке железорудного сырья, увеличив экспортные перевозки руды на 19,8 %. Это позволило, несмотря на некоторое снижение погрузки руды во внутригосударственном сообщении (в связи с вышеупомянутой ситуацией на рынке черных металлов), в целом увеличить ее погрузку на 2,5 %.

Но особо надо подчеркнуть значительный рост погрузки «прочих» грузов (+3,8 %), представляющих собой широкую номенклатуру товаров, в том числе — готовой продукции с высокой добавленной стоимостью. Объем погрузки этих грузов существенно превзошел уровень, предусмотренный ДПР. Это достигнуто прежде всего благодаря высокой динамике перевозок контейнеров, которые возросли на 12,6 %, в том числе во внутрироссийском сообщении — на 9,3 %, а на экспорт — на 13,3 % [9].

Последнее чрезвычайно важно, так как характеризует рост несырьевого экспорта, реализуемого железнодорожным транспортом. Следует отметить, что динамика перевозок контейнеров во внутрироссийском сообщении и на экспорт примерно в два–три раза превзошла прирост контейнерного транзита (+5,2 %), являющегося одним из ключевых показателей ДПР ОАО «РЖД». Да и абсолютные объемы внутрироссийских перевозок контейнеров в 3,6 раза выше, чем транзитных, а экспортных — в 2,2 раза выше, чем транзитных. С учетом этого представляется целесообразным, при всей важности задействования транзитного потенциала российской транспортной системы для реализации международных контейнеризованных товаропотоков, включить в целевые показатели ДПР ОАО «РЖД» в случае ее актуализации или в целевые показатели последующих программ аналогичного уровня не только объем транзитных перевозок контейнеров, но и общий объем контейнерных перевозок, выделив транзит как его значимую составляющую.

Реализация благоприятных возможностей на рынке грузовых перевозок позволила частично компенсировать негативное влияние внешних факторов. В результате доходы от грузовых пере-

возок в условиях весьма существенного снижения погрузки по таким доходным грузам, как нефтяные, хлебные грузы, черные металлы, удалось в целом увеличить на 3,4 %. А доходы от пассажирских перевозок с учетом создания новых сервисов и роста клиентоориентированности возросли на 12 % [18].

Благодаря мероприятиям по оптимизации эксплуатационных расходов рост себестоимости был ограничен ниже уровня инфляции, а увеличение расходов от перевозок — ниже роста доходов [11]. В результате чистая прибыль ОАО «РЖД» возросла на 35,1 млрд руб. и составила 53,5 млрд руб. [18]. Тем самым подтверждена высокая управляемость компании «РЖД», позволявшая и в предшествующие годы, даже в условиях неблагоприятных внешних факторов, сохранять финансово-экономическую устойчивость и рентабельную работу [19, 20].

Важно, что это достигается реальным ростом производительности ресурсов отрасли, т. е. реализуется и второе из вышеуказанных направлений.

В частности, в условиях существенного отставания грузооборота от прогнозного уровня удалось обеспечить повышение производительности грузового локомотива, а это — интегральный показатель использования локомотивного парка и важнейший фактор оптимизации расходов затратоемкого локомотивного комплекса [21].

Обеспечена высокая в сложившихся условиях динамика производительности труда (+3,2 %) — ключевого ресурса железнодорожной отрасли [22].

Период определенного спада грузовых перевозок был использован для повышения их качества. В частности, достигнуто значимое повышение важнейшего качественного показателя грузовых перевозок — скорости доставки грузов, которая приблизилась к отметке 400 км/сут. Это важно не только для повышения конкурентоспособности железных дорог на рынке грузовых перевозок, но и имеет существенное макроэкономическое значение, поскольку позволяет сократить потери от «замораживания» оборотного капитала, воплощенного в перевозимых товарах [23].

Таким образом, анализ результатов 2019 г. показывает, что система управления российскими железными дорогами, производственно-технологическая база отрасли позволяют нивелировать риски, связанные с влиянием негативных внешних факторов, и сохранять экономическую устойчивость отрасли. В этих условиях временное отклонение по некоторым параметрам от трендов

достижения ключевых показателей, определенных в ДПР ОАО «РЖД», не представляется критичным.

Ключевым является сохранение производственной устойчивости и экономической эффективности в неблагоприятных глобальных условиях, сложившихся в текущем году, с одновременным созданием основы для возвращения на долгосрочную траекторию развития после смягчения или прекращения негативного влияния внешних факторов. ■

Литература

1. Мачерет, Д. А. Совершенствование экономических методов управления производственными ресурсами и работой железнодорожного транспорта : диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук / Мачерет Дмитрий Александрович ; Московский институт инженеров транспорта. — Москва, 2000. — 311 с.
2. Мачерет, Д. А. Коммерция на железнодорожном транспорте / Д. А. Мачерет, А. А. Мачерет, И. А. Чернигина. — Москва : Учебно-методический кабинет МПС, 2007. — 268 с.
3. Мачерет, Д. А. Коммерческая деятельность / Д. А. Мачерет, И. А. Чернигина, А. А. Мачерет [и др.]. — Москва : УМЦ ЖДТ, 2016. — 380 с.
4. Мачерет, Д. А. Экономический аспект сезонности загрузки железнодорожной инфраструктуры / Д. А. Мачерет, А. Ю. Ледней // Экономика железных дорог. — 2019. — № 10. — С. 24–31.
5. Мачерет, Д. А. Управление издержками и себестоимостью перевозок на железнодорожном транспорте с учетом конъюнктурных факторов // Экономика железных дорог. — 2012. — № 11. — С. 31–51.
6. Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года : утверждена распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2019 г. № 466-Р.
7. Мачерет, Д. А. Перспективы роста экономической эффективности ОАО «РЖД» / Д. А. Мачерет, Н. А. Валеев // Транспорт РФ. — 2019. — № 4 (83). — С. 13–17.
8. Мачерет, Д. А. Эволюционная и конъюнктурная составляющие транспортной динамики // Мир транспорта. — 2006. — Т. 4. — № 1 (13). — С. 4–11.
9. Ежемесячный дайджест грузовых железнодорожных перевозок. Январь–декабрь 2019 г. // ОАО «РЖД». — 2019. — № 12. — С. 1–3.
10. РЖД в цифрах. — ОАО «Российские железные дороги» : [сайт]. — 2020. — <https://company.rzd.ru/ru/9377> (дата обращения: 6.04.2020).

11. Доклад генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» О. В. Белозёрова на расширенном итоговом заседании правления ОАО «РЖД» // Железнодорожный транспорт. — 2020. — № 1. — С. 2–10.
12. Пегов, Д. В. Пассажирский комплекс холдинга: события, факты, перспективы // Железнодорожный транспорт. — 2020. — № 2. — С. 17–21.
13. Мировой рельсовый транспорт: глобальные тенденции // Железные дороги мира. — 2017. — № 4. — С. 18–19.
14. Мишарин, А. С. Актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года / А. С. Мишарин, О. В. Евсеев // Транспорт РФ. — 2013. — № 2 (45). — С. 4–13.
15. Липидус, Б. М. Стратегические тренды развития железнодорожного транспорта // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». — 2015. — № 6. — С. 2–9.
16. Мачерет, Д. А. Свобода передвижения и особенности транспортных систем // Мир транспорта. — 2019. — Т. 17. — № 3 (82). — С. 40–54.
17. Липидус, Б. М. Влияние экологической парадигмы на долгосрочное развитие железнодорожного транспорта / Б. М. Липидус, Д. А. Мачерет // Экономика железных дорог. — 2016. — № 9. — С. 12–24.
18. Проскура, Н. Стабильный год // Гудок. — 2020. — 11 марта. — С. 3.
19. Валеев, Н. А. Управление эксплуатационными затратами железнодорожных компаний // Экономика железных дорог. — 2017. — № 12. — С. 26–36.
20. Мачерет, Д. А. Финансово-экономические результаты работы российских железных дорог в условиях реформирования / Д. А. Мачерет, Н. А. Валеев // Финансы: теория и практика. — 2019. Т. 23. — № 3 (111). — С. 49–63.
21. Валеев, Н. А. Факторы управления затратами локомотивного комплекса // Экономика железных дорог. — 2014. — № 12. — С. 36–42.
22. Мачерет, Д. А. О разработке системы комплексной оценки и повышения производительности использования производственных ресурсов по направлениям (трудовые ресурсы, инфраструктура, подвижной состав, энергоэффективность) // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». — 2010. — № 2. — С. 3–23.
23. Липидус, Б. М. Модель и методика макроэкономической оценки товарной массы, находящейся в процессе перевозки / Б. М. Липидус, Д. А. Мачерет // Вестник ВНИИЖТ. — 2011. — № 2. — С. 3–7.