

УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫМИ РЕСУРСАМИ ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

Запропоновано нові показники оцінки роботи вагонів пасажирського парку різних власників у різних видах сполучень.

Предложены новые показатели оценки работы вагонов пассажирского парка разных собственников в разных видах сообщений.

New indices for estimation of the passenger coach stock operation of different owners in various communication kinds are offered.

В настоящее время во всех видах сообщений для оценки работы вагонов пассажирского парка в натуральном измерении используют только эксплуатационные критерии: производительность, среднесуточный пробег и оборот составов.

Данные критерии довольно важны, однако, в действующей системе статистической отчетности разложение их по типам сообщений и типам вагонов не предусмотрены. Это снижает качество и результативность сравнительного анализа эффективности использования вагонного пассажирского парка железных дорог Украины, в том числе электро- и дизельпоездов. Кроме того, в связи с реформированием отрасли будут также реформированы система управления пассажирского комплекса и система управления вагонными парками потому, что для перевозки пассажиров могут использоваться как собственные, так и арендованные вагоны. Поэтому оценку эффективности перевозок пассажиров в дальнем и пригородном сообщении требуется осуществлять с учетом доли собственных и арендованных вагонов. Этим объясняется актуальность дополнения существующих эксплуатационных показателей и финансово-экономическими, которые бы отражали эффективность использования вагонов разных собственников в разных видах сообщений.

Такие показатели можно рассчитывать в виде удельных доходов, прибыльности и рентабельности, т.е. съема или отдачи перевозочной продукции и дополнительных услуг в стоимостном измерении в расчете на единицу подвижного состава или единицу его мощности и на

одного пассажира. Такого рода показатели близки фондоотдаче и их внедрение позволит отражать эффективность использования перевозочных ресурсов разных собственников на всей сети железных дорог Украины.

Принципиальная важность применения новых экономических показателей при оценке и анализе использования перевозочного потенциала пассажирского комплекса определяется убыточным влиянием этого фактора на его хозяйственную деятельность и в целом по отрасли. Доходы от пригородных перевозок пассажиров покрывают расходы на их выполнение всего лишь на 17...21 %. Убытки компенсируются за счет доходов от перевозки грузов и железные дороги вынуждены повышать тарифы на грузовые перевозки, что приводит к увеличению транспортной составляющей в ценах отечественной продукции и снижению ее конкурентоспособности.

Новые стоимостные показатели могут быть использованы и для других инфраструктур железнодорожного транспорта в целом. Однако необходимо, чтобы в качестве доходной базы учитывались вагонная составляющая или разница между ней и расходами на амортизацию, ремонт, техобслуживание, управление вагонным пассажирским парком в разных видах сообщений. Иначе говоря, чтобы прибыль и аналогичные показатели стали критерием экономической оценки деятельности перевозчиков пассажиров — владельцев пассажирских вагонов. Подобная методика может быть применена и для отдельных владельцев таких вагонов.

Для обоснованной экономической эффективности использования перевозочных ресурсов пассажирского комплекса Укрзализныци на корпоративном уровне предлагается следующая система новых показателей оценки деятельности.

Прежде всего, следует иметь в виду доходы на один вагон (λ) рабочего пассажирского парка в разных видах сообщений и разных типов (новой конструкции, старого типа, скоростных электропоездов и др.). Этот показатель можно определить путем деления суммы доходов пассажирского комплекса Укрзализныци от пассажирских перевозок в разных видах сообщений в вагонах разных типов (D) на количество таких вагонов рабочего парка (N_p)

$$\lambda = \frac{D}{N_p}. \quad (1)$$

Такие показатели будут характеризовать интенсивность использования пассажирских вагонов рабочего парка, в том числе с учетом типов вагонов и разделения их по принадлежности: общего парка пассажирских вагонов железных дорог в разных видах сообщений, собственных и арендованных единиц.

Чтобы при анализе сопоставлять показатель в динамике необходима коррекция на индекс изменения тарифов на пассажирские перевозки в разных видах сообщений. При этом надо учитывать, что правительство и государственные администрации регионов, как органы регулирования тарифов могут принимать решения о дифференцированном изменении их уровня для вагонов общего пригородного парка пассажирского комплекса Укрзализныци, собственных и арендованных.

Предложенный показатель будет характеризовать эксплуатационную работу пассажирского комплекса Укрзализныци с экономической стороны, но не отражать совокупность управленческого воздействия по всем видам деятельности. Поэтому для более точного анализа эффективности работы комплекса предлагается ввести показатели доходов и прибыли на один вагон инвентарного пассажирского парка комплекса (ИПП) в разных видах сообщений и

на одного пассажира. Такие показатели позволят более объективно оценить использование наличных основных фондов рассматриваемого комплекса, причем не только занятых в эксплуатации, но и находящихся в ремонте и резерве.

Наибольшие различия в величине и динамике доходности рабочего и инвентарного парка обнаруживаются по тем типам пассажирских вагонов, которые имеют значительный разрыв между фактическим наличием и количеством эксплуатируемых. Данный фактор служит экономическим сигналом об уменьшении спроса на перевозки в конкретных типах пассажирских вагонов в разных видах сообщений. Это сигнал о необходимости срочной разработки мер по стимулированию и регулированию спроса.

Поскольку конечным показателем эффективности текущей хозяйственной деятельности пассажирского комплекса является прибыль, для ее дифференцированного определения по типам и принадлежности вагонов в разных видах сообщений необходимо рассчитывать себестоимость перевозок в каждом конкретном поезде дальнего и пригородного сообщения, а также по типам вагонов.

Данный показатель должен определяться при средних фактических значениях населенности, коэффициента порожнего пробега и других эксплуатационных показателей. В таком случае в показателе прибыль будет учитываться качественная составляющая работы.

Кроме прибыли, необходимо также определять и рентабельность по каждому типу пассажирских вагонов в разных видах сообщений (обычных, скоростных поездов, пригородных поездов, сформированных из пассажирских вагонов и др.). Важно также определять доходы, прибыль и рентабельность в зависимости от населенности по каждому типу вагона конкретного пассажирского и пригородного поезда.

Наряду с названными показателями предлагается определять доходы и прибыль в расчете на суммарную населенность вагонов конкретного поезда по следующей формуле:

$$P = \frac{\sum_{i=1}^n D_{iv} + \sum_{i=1}^m D_{iy} - (E + A)}{\sum_{i=1}^n N_i}, \quad (2)$$

где D_{iv} – доходы от перевозок пассажиров в i -том типе вагона по установленным тарифам;

D_{iy} – доходы от дополнительных услуг;

E – эксплуатационные расходы на дальние, местные, международные и пригородные перевозки;

A – плата за арендованные вагоны;

N_i – рабочий парк вагонов i -го типа.

На основании структуры формулы можно сделать вывод о том, что системное решение проблемы повышения эффективности перевозочного потенциала пассажирского комплекса в разных видах сообщений заключается в совместной проработке вопросов повышения населенности вагонов каждого типа, а в пригородном сообщении и степени оплаты проезда. При этом при разработке новых пассажирских вагонов (конструировании), особенно пригородных, оптимальным критерием должна являться прибыль от перевозок, т.е. недопущения в вагон безбилетных пассажиров.

Актуальность перехода к стоимостным показателям и критериям повышается с предстоящим реформированием УЗ и выделением, по сути, в самостоятельный вид деятельности услуг в пригородном сообщении, в том числе услуг предоставления вагонного пассажирского парка в аренду. Крупные операторы пассажирского подвижного состава, ориентируясь на доходность и прибыльность своих вагонов по вагонной составляющей, смогут повысить действенность маркетинговой политики, эффективно распределяя производственные мощности по сегментам рынка пассажирских перевозок для достижения должного соответствия предложенных ресурсов платежеспособному спросу населения. Исходной базой здесь может служить сравнительный анализ эффективности работы разных владельцев перевозочных ресурсов на основе банчмаркетинга [4, 5].

Сравнительную оценку прибыльности различных операторов можно учитывать по следующей зависимости (3):

$$P = \frac{\sum \lambda_k n - (\sum \lambda_{tc} n_s + E_t + A)}{N_{in} - N_a}, \quad (3)$$

где λ_k – котированные операторами ставки за предоставление пассажирских вагонов конкретного типа, в пересчете на грн/вагон;

λ_{tc} – действующая тарифная ставка за пробег ненаселенных вагонов (собственных и арендованных) конкретного типа;

E_t – текущие издержки владельцев пассажирских вагонов конкретного типа, включая амортизацию, техническое обслуживание, ремонт и расходы на управленческий аппарат, налог на имущество;

A – арендная плата, грн;

N_{in} – инвентарный парк пассажирских вагонов разного типа;

N_a – количество арендованных вагонов;

n_s – пробег ненаселенных (порожных) пассажирских вагонов разного типа.

Как видно из формулы (3), показатель прибыльности, представляющий производительность пассажирских вагонов разного типа в стоимостном измерении, зависит от их населенности. Поэтому целесообразно включить в число функций подразделений пассажирского комплекса железных дорог, как и других опера-

торов подвижного состава, регулирование пассажирского парка в разных видах сообщений. Вероятно, что с учетом коммерциализации оценка использования пассажирских вагонов разного типа в разных видах сообщений должны, в определенной мере, меняться и методы управления парком пассажирских вагонов разного типа. Так, если раньше критерием была минимизация вагоно-часов, то в настоящее время первостепенное значение приобретает максимизация предложенного показателя при обязательном условии установления схемы составов поездов разной категории (обычных, скоростных, сформированных из пассажирских вагонов), в разных видах сообщений с учетом покупательной способности населения. Новый показатель стимулирует повышение степени населенности, в том числе в обратном направлении и на малодейственных участках.

Для частично выделенных пассажирских вагонов разного типа коммерческого парка показатель прибыльности можно определить по формуле

$$c = \frac{D_{\text{ип}} + D_{\text{и}} + D_{\text{жд}} + D_{\text{а}} + D_{\text{сб}} - (E + A)}{N_i}, \quad (4)$$

где $D_{\text{ип}}$ — доходы от перевозки пассажиров по тарифам, установленным для собственных, не принадлежащих Укрзализныце и арендованных у нее вагонов, а также за их ненаселенность (порожний пробег);

$D_{\text{и}}$ — то же с собственными и арендованными у Укрзализныцы вагонами разного типа и локомотивами;

$D_{\text{жд}}$ — доходы от перевозок пассажиров в разных видах сообщений в вагонах разного типа инвентарного парка пассажирского комплекса Укрзализныцы и общего парка частных вагонов, курсирующих в поездах;

$D_{\text{а}}$ — доходы за аренду вагонов другими юридическими лицами;

$D_{\text{сб}}$ — доходы по сборам за дополнительные услуги в вагонах;

E — эксплуатационные расходы пассажирского комплекса Укрзализныцы в разных видах сообщений по перевозкам;

A — плата за аренду вагонов у других собственников;

N_i — рабочий парк пассажирского комплекса Укрзализныцы разного типа в разных видах сообщений.

Формула (4) удовлетворяет условиям, когда частная оргструктура, осуществляющая перевозку пассажиров, будет сдавать значительную часть своего парка в аренду перевозчику — пассажирскому комплексу Укрзализныцы в разных видах сообщений. У нее в этом случае должны, очевидно, сохраняться функции регулирования парка пригородных пассажирских вагонов разного типа, поскольку изменение пробега не населенных вагонов будет влиять на величину эксплуатационных расходов по типам тяговых средств и инфраструктуре.

Весьма важно, что перевозчик, будучи арендатором вагонов, будет прямо заинтересован в заказе оптимального количества вагонов у пассажирской частной оргструктуры и иных независимых операторов, т.к. ему придется исходить из объективной потребности в предстоящих объемах пассажирских перевозок в разных видах сообщений и ценовой конкуренции по арендным ставкам. Это требует более обоснованного планирования резерва подвижного со-

става. В целом переход к платному характеру перевозочных ресурсов должен стимулировать их лучшее использование.

Для пассажирского комплекса Укрзализныцы и других перевозчиков в разных видах сообщений, кроме показателя использования вагонных парков, важное значение имеет также оценка тяговых ресурсов комплекса и уровня его эксплуатационной работы как в натуральном, так и стоимостном выражении.

Новыми показателями тут могут стать доходы и прибыль от пассажирских перевозок на один отправленный поезд в разных видах сообщений, за которыми стоят повышение уровня оплачиваемости и населенности поездов, эффективность маневровой работы с пассажирскими составами в разных видах сообщений и позволит оптимально оценивать соотношением количества отправленных поездов в разных видах сообщений. Что же касается работы электро- и дизельпоездов, то действующий показатель производительности целесообразно представить в виде отношения пас.-км к суммарной мощности пригородного инвентарного парка, что позволит производить анализ тяговых средств более сопоставимо. Смысл такого подхода усилится с увеличением численности частных пригородных поездов (вагонов).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Поликарпов, А. А. Статистика железнодорожного транспорта [Текст] : учебник для вузов / А. А. Поликарпов, А. А. Вовк. — М.: Маршрут, 2004.
2. Микульский, А. А. Цели и задачи исследования проблемы экономической эффективности перевозок в собственном подвижном составе [Текст] / А. А. Микульский // Вестник ВНИИЖТ. — 2005. — № 4.
3. Кэмпбел, Д. Стратегический менеджмент [Текст] : учебник / Д. Кэмпбел, Дж. Стоунс; [пер. с англ.]. — М., 2003.
4. Бабаев, С. М. Нам только еще переучиться работать в реально рыночных условиях [Текст] / С. М. Бабаев // РЖД-партнер. — 2007. — № 20.

Поступила в редколлегию 18.05.2010.

Принята к печати 27.05.2010.