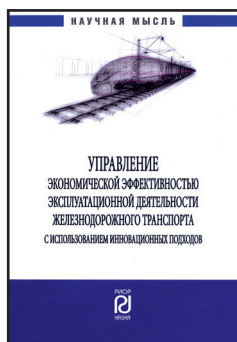




Инновационные драйверы и динамика роста



*English text
of the review
of the book
is at p. 259*

Управление экономической эффективностью эксплуатационной деятельности железнодорожного транспорта с использованием инновационных подходов:
Монография / Д. А. Мачерет, А. В. Рышков, Н. А. Валеев и др.; под ред. Д. А. Мачерета и А. В. Рышкова. – М.: РИОР, 2018. – 212 с.

В коллективной монографии проанализирована динамика экономической эффективности эксплуатационной деятельности железных дорог и использования отдельных видов производственных ресурсов отрасли, показано влияние инноваций и рыночной конъюнктуры, предложен научно обоснованный инструментарий для управления экономической эффективностью в сфере эксплуатации железнодорожного транспорта в условиях инновационно-ориентированного развития. Для руководителей и специалистов отраслевых компаний, органов государственного регулирования, научных работников и преподавателей вузов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, эксплуатация, экономическая эффективность, управление, инновации.

Реструктуризации железнодорожной отрасли — пятнадцать лет. Какой-никакой, но юбилей. И хотя коллективная монография об управлении экономической эффективностью эксплуатации железных дорог вряд ли готовилась к этой дате, она поневоле стала ещё и оценщиком прожитого железнодорожниками переходного периода. Ведь отраслевая экономика подверглась весьма серьёзным изменениям и — не будем лукавить — испытаниям.

В самом общем плане перестройка коснулась всех этажей управления и структур транспортно-производственного комплекса. Появились самостоятельные хозяйствующие субъекты, которые автономизировали грузовые, пассажирские и контейнерные перевозки, а централизованный прежде вагонный парк МПС перешёл от грузоперевозчика к грузоотправителям и грузовладельцам. Принципиально же то, что возникло множество «параллелей ответственности», назовём это так, а вместе с ними — и немало новых проблем. Причем их характер, если судить хотя бы по публикациям в «МТ», не просто не вписывается в программные цели реформ, он им противоречит и заставляет сомневаться в синхронности курсов отдельно взятых участников конкуренции между видами транспорта, осваивающих и одновременно формирующих свои роли на рынке перевозок.

Разумеется, любые аномальные зоны развития нуждаются в своевременной коррекции. И обстановка рождает своеобразных инновационных драйверов, толкачей, генераторов грядущего роста,

которые ищут и находят отвечающие общественным устремлениям решения.

Не желая обострять подтекст проблем, которые рождены реструктуризацией отрасли и дроблением некогда технически крепкой системы, не буду переводить дискуссию на очевидные всем рыночные реалии, а вернусь непосредственно к сути научного анализа, коим заняты авторы монографического исследования. У них рациональная цель — отталкиваясь от сложившейся ситуации 2000-х годов, показать логику и динамику произошедших сдвигов, включая мотивы инновационных подходов в перестройке экономических механизмов, технологий и инструментов управления, обоснования адекватных новым требованиям индикаторов эффективности эксплуатационной деятельности железных дорог.

С этой точки зрения содержание рецензируемой научной работы вполне отвечает авторской заявке. В последовательности глав книги, чётко обозначенной сквозной теме сохраняется не только целевая заданность, но и стремление подкрепить развитие исследовательского сюжета логически связанными промежуточными выводами. Они не носят формализованного характера, не разбиты на пункты и подпункты, однако с очевидностью присутствуют как своеобразные смысловые мостики на переходах от одной темы или проблемы к другой — по сути, навигаторы, если их ассоциировать с современной транспортной терминологией.

Первая глава лаконично и в то же время абсолютно ясно, предметно излагает исходные концептуальные позиции, которые занимают применительно к теме исследования авторы. Эксплуатационная деятельность в широком понимании — это вся работа железных дорог по перевозке грузов и пассажиров, в узком понимании — только перевозочная работа подвижного состава. Для экономической эффективности подобной деятельности обычно используются показатели чистой прибыли и рентабельности. По мнению монографистов, на эти показатели существенно влияют результаты финансовых операций, и чтобы элиминировать столь

сильное влияние, оценивать именно экономическую эффективность, целесообразнее применять более независимый от опосредованной деятельности показатель — коэффициент эксплуатационных издержек транспортной компании, представляющий собой отношение эксплуатационных затрат к величине доходов от перевозки грузов (с. 6).

Аргументируя далее свой выбор и показывая суть его преимуществ на примере динамики экономических показателей ОАО «РЖД» и зарубежных железнодорожных компаний (в частности, США), авторы предлагают классификацию значений коэффициента эксплуатационных издержек, которая позволяет использовать зональные уровни этих значений как критерий экономической эффективности эксплуатационной деятельности. Без мотивирующих подробностей: самый лучший для практики уровень издержек — экстраоптимальный (менее 70 %), следующая ступень — оптимальный (70–80 %), затем — приемлемый (80–90 %), чрезмерно высокий (90–100 %), неприемлемый (свыше 100 %). Для холдинга «РЖД» в рассматриваемый период коэффициент эксплуатационных издержек находился в диапазоне 90–100 %, то есть был чрезмерно высоким и не мог дать системе полноценные возможности к развитию (с. 9–12).

Собственно, последующие главы призваны показать, каким образом можно поднять эффективность эксплуатационной деятельности, сократить издержки за счёт более производительного использования существующих ресурсов. При этом отдельно оцениваются потенциал железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, парка грузовых вагонов и локомотивов, возможности расширения фронтов для контейнерных перевозок (преимущественно международных). Причём каждый вид ресурсов требует своих оценочных показателей применительно к производительности, и это та особая проблема, решение которой детально обосновывается в книге на основе разных подходов и допускает разные трактовки смыслов, не во всём совпадающее понимание дальних целей.



Принципиальна в общем ряду, на мой взгляд, седьмая глава, где одновременно присутствуют и ответ на вопросы по поводу возможности искать управляемую эксплуатационную эффективность при наличии в вагонном парке страны плюрализма собственности, и один из реальных примеров инновационности в научной организации перевозочного процесса, адекватной реакции экономистов-транспортников на рыночные условия.

Главный момент: прежний обобщающий показатель эффективности и качества эксплуатационной работы — оборот вагона — на фоне обособления собственников заметно потерял свою силу, будучи в роли аналитического, а тем более управленческого индикатора. Зато непосредственный анализ железнодорожной практики демонстрирует новое экономическое значение опережающего роста веса поезда нетто по сравнению с весом брутто, а участковой скорости по сравнению с технической (глава 6), и это даёт повод уже не вагон, а поезд рассматривать в виде интегрированной ресурсной единицы железнодорожного транспорта. То есть экономика поезда превращается в фокус всей отраслевой экономики, а обобщающим показателем эффективности эксплуатационной деятельности выступает среднечасовая производительность поезда, определяемая как произведение его веса нетто на участковую скорость. Чем выше коэффициент полезного использования поездной работы (отношение среднечасовой производительности поезда к выполняемой им среднечасовой работе), тем при прочих равных условиях будут выше и доходы (с. 128–129).

Свою особую логику можно усмотреть и в том, что последняя, девятая глава монографии отведена авторами управлению эксплуатационными затратами с учётом экономической конъюнктуры. Собственно, в рыночных условиях обязанность своевременно реагировать на изменения спроса и предложения, которые касаются транспортных перевозок, ситуации с мно-

гофакторной экономической средой в стране, где сырьевые, энергетические, трудовые и прочие ресурсы имеют подчас малопредсказуемую динамику, давно стала определяющей для оптимизации эксплуатационных издержек, снижения себестоимости поездной работы, коли уж мы говорим о преобладании в оценках именно этих показателей эффективности.

В исследовании конъюнктуры прослеживаются понятные зависимости и даже закономерности. Допустим, конъюнктура рынка грузовых перевозок зависит от конъюнктуры рынков перевозимых товаров, а конъюнктура пассажирских перевозок — от конъюнктуры рынка труда. При этом всеобщей собственностью конъюнктурных факторов считается то, что они формируются вне железнодорожного транспорта (с. 167). Мне думается, тут есть один недоучитываемый нюанс: заведомый, по умолчанию, отказ от своего активного участия и влияния в процессах создания конъюнктурных трендов. Говоря по-простому, нужна пресловутая «игра на опережение». Отечественная железная дорога должна интенсивнее искать собственные прорывные варианты современных контейнерных технологий, механизмов, «грузовых футляров», куда меньше уповая на европейского или китайского новатора. Причём как раз важно не искать что-то уже готовое, но ещё и предлагать принципиально новое, разворачивая конъюнктуру в сторону своих интересов.

Глава с призывами не забывать о требованиях конъюнктуры, по существу, берёт на себя функцию заключения к монографии. Но не помешало бы, чтобы логически связанные между собой и выстроенные в определённой последовательности части книги, написанные разными авторами, завершались обобщающей, суммирующей развитие темы главой.

Борис УСМАНОВ,
доктор социологических наук,
профессор Московского гуманитарного
университета ●

Координаты автора: **Усманов Б. Ф.** – usmanov1939@mail.ru

Рецензия поступила в редакцию 21.05.2018, принята к публикации 07.06.2018.