



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ | РЕЦЕНЗИЯ  
УДК 655.552  
DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-18>

## Лекарство от «головной боли» железнодорожников (рецензия на монографию «Экономическая оценка сезонной неравномерности перевозок»)



*Ирина Алексеевна Чернигина*

*Российский университет транспорта, Москва, Россия.*

✉ [cirina123@yandex.ru](mailto:cirina123@yandex.ru)

Ирина ЧЕРНИГИНА

### АННОТАЦИЯ

**Мачерет Д. А., Разуваев А. Д., Ледней А. Ю. Экономическая оценка сезонной неравномерности перевозок: Монография. – М.: Прометей, 2022. – 142 с. ISBN: 978–5–00172–334–9.**

В монографии представлены результаты исследования сезонной неравномерности перевозок – одной из фундаментальных экономических проблем транспортной отрасли. С использованием усовершенствованного мето-

дического инструментария оценки сезонной неравномерности проанализированы перевозки по видам транспорта. Раскрыт научно-обоснованный подход к определению влияния сезонной неравномерности перевозок на экономическую эффективность использования и развития транспортной инфраструктуры. Сфокусировано внимание на оценке ценности транспортной инфраструктуры и экономической эффективности её развития с учётом неравномерности перевозок.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, транспортная инфраструктура, сезонная неравномерность перевозок, грузовые перевозки, пассажирские перевозки.

**Для цитирования:** Чернигина И. А. Лекарство от «головной боли» железнодорожников (рецензия на монографию «Экономическая оценка сезонной неравномерности перевозок») // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 5 (108). С. 156–158. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-18>.

**Полный текст статьи-рецензии на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.  
The full text of the review article in English is published in the second part of the issue.**

**Н**еравномерность перевозок, будь они грузовыми или пассажирскими, всегда была «головной болью» транспортников, давно называемой неизбежным злом и вызывающей беспомощное разведение руками.

Действительно, что ещё так «напрягает» хозяйственника, как необходимость содержать резервные ресурсы для потенциального роста объёмов производства? Издержками чреват как чрезмерный запас, так и его недостаток. Железнодорожники – не исключение, особенно если учесть стоимость той инфраструктуры, которую они используют.

Попытки бороться с неравномерностью, конечно, были – и административные и организационно-технологические, и экономические, но смягчить её величество «Неравномерность» не удавалось.

В представленной монографии сделана блестящая попытка – сначала разобраться с этим явлением, изучить его со всех сторон, а уже затем использовать результаты исследования в практической деятельности.

Сразу оговоримся, видов неравномерности множество, она проявляется и в грузовом движении, и в пассажирском, и во времени, и по направлениям, но предметом исследования стал один, наиболее весомый вид неравномерности перевозок – сезонная. В ней, как в капле из океана, авторы попытались определить основные характеристики и масштабы проблемы.

Исследование начинается «от печки» – внимательно рассматриваются использовавшиеся десятилетиями (если не столетиями!) коэффициенты неравномерности. Казалось бы, что тут неясного. Присмотревшись внимательно к этим самым коэффициентам, можно обнаружить, что до сих пор они рассчитывались приблизительно, что в сегодняшнюю эпоху всеобщей цифровизации даже и вообразить не представляется возможным. Самое интересное, применение уточнённых методов расчёта неравномерности привело к абсолютно другим выводам о максимумах объёмов перевозок.

Любителям макроэкономики будет интересна также выполненная оценка зависимости эксплуатационных расходов от уровня загрузки железнодорожной инфраструктуры по сезонам, которая подтверждает действие фундаментального экономического закона убывающей отдачи.

В этом же ряду – убедительное доказательство ускоряющегося роста эксплуатационных затрат (и, соответственно, себестоимости перевозок) при повышении уровня загрузки инфраструктуры в сезон максимальных объёмов перевозок, а, следовательно, и ухудшение качества использования подвижного состава по времени, прежде всего – снижение скоростей движения поездов. Приятно, когда всё, что раньше считалось очевидным и объяснялось «на пальцах», обретает фундамент математически доказанной теоремы.

В результате исследований авторам удалось построить универсальную модель влияния сезонной неравномерности загрузки железнодорожной инфраструктуры на эффективность её использования и развития. Применение этой модели позволяет оценить как эффективность использования инфраструктуры в реальных условиях, так и, что ещё важнее, обеспечить обоснованное планирование инвестиций в её развитие на перспективу.

Показательный расчёт влияния сезонной неравномерности перевозок на экономические показатели реализации Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года свидетельствует о высокой эластичности эффективности инвестиций в развитие железнодорожного транспорта по неравномерности загрузки инфраструктуры. (При изменении уровня неравномерности на 1 п. п. общий эффект от инвестиций изменяется на величину от 5,5 до 7,2 %, а рентабельность капитальных вложений – от 1,95 до 2,2 п. п. в зависимости от сценария изменения неравномерности загрузки инфраструктуры). Это важный и вполне конкретный результат.

Особенно отраднo то, что модель – универсальна. Ничто не мешает использовать её на всех остальных видах транспорта. Благодаря представленным зависимостям показателей оценки эффективности от сезонной неравномерности загрузки инфраструктуры возникает возможность выработки вариантов снижения расходов на осуществление транспортной деятельности и оптимизации инфраструктурных мощностей.

Как пробный камень теории – анализ неравномерности перевозок в период пандемии коронавируса. Это можно назвать изюминкой в исследовании, подтверждающей его универсальность.

Вот Вам и таблетка от давнишней «головной боли» транспортников – неравно-





мерности перевозок. Рецепт применения прост:

1. Более точно проанализировать сезонную неравномерность загрузки транспортной инфраструктуры с выявлением основных факторов, влияющих на показатели неравномерности, и определением минимального достижимого (или предельно допустимого) уровня сезонной неравномерности.

2. На этой базе спрогнозировать сезонную неравномерность на перспективу и выработать мероприятия по её снижению (недопущению превышения предельного уровня).

3. С использованием разработанной модели оценить влияние сезонной неравномерности перевозок на экономические результаты как текущей, так и инвестиционной деятельности железнодорожного транспорта.

На этом авторы вполне могли бы остановиться и ожидать заслуженных аплодисментов, но...

Научная работа тем и отличается от практических рекомендаций, что в ней всегда есть заделы для будущих исследований. В лучших традициях академической науки монография развивает философские вопросы определения «ценности» транспортной инфраструктуры и блестяще доказывает, что она никаким образом не может сводиться к оценке её стоимости. Здесь же предложен (может и не бесспорный) методический инструментарий оценки ценно-

сти железнодорожной инфраструктуры и её использования для определения эффективности инфраструктурного развития.

Представленный метод оценки ценности транспортной инфраструктуры на основе эффектов, формируемых за счет реализации грузовых перевозок как для перевозчика – владельца инфраструктуры, так и для товаровладельцев, позволяет существенно уточнить экономическую оценку инфраструктуры по сравнению с оценкой стоимости по данным бухгалтерской отчетности. При этом выявлено, что ценность железнодорожной инфраструктуры чувствительна к неравномерности перевозок и может быть повышена за счет её сокращения.

Есть над чем подумать и авторам в их дальнейших исследованиях и заинтересовавшимся этим вопросом ученым.

В заключение хочется заметить: удастся ли избавиться от неравномерности как таковой (тем более что к этому есть предпосылки и статистические, и технологические), или мы найдем пути её нивелирования, в том числе и с помощью научных подходов, подобных описанным в монографии, мы узнаем через какое-то количество лет. Но вот отметить, что в решении этой проблемы у многих уже перестала болеть голова и раскрылись глаза, просто необходимо! ●

Информация об авторе:

**Чернигина Ирина Алексеевна** – кандидат экономических наук, доцент кафедры современных технологий социально-экономического образования Российского университета транспорта, Москва, Россия, [sirina331@yandex.ru](mailto:sirina331@yandex.ru).

Статья поступила в редакцию 30.06.2023, одобрена после рецензирования 18.07.2023, принята к публикации 20.07.2023.