

УДК 656.2:338.1

О. В. БЫЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент, О. Г. БЫЧЕНКО, канд. экон. наук, доцент

Белорусский государственный университет транспорта

СИСТЕМА ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КАК СУБЪЕКТА РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Рассмотрены проблемы, связанные с разработкой системы и взаимосвязи показателей в связи с переходом от ранее используемого на железной дороге термина «продукция» к терминам «транспортные работы и услуги», установлены особенности её формирования. Предложено использовать как количественную меру «транспортной услуги» «объём предоставленных транспортных услуг» в рублях, определяемый в текущих и дефлируемых ценах.

Железнодорожный транспорт – это отрасль национальной экономики, которая сочетает в себя и рыночные механизмы, и методы государственного управления.

Глобализация внешнеэкономической деятельности привела к тому, что во всех странах с развитыми рыночными отношениями транспортный комплекс относится к инфраструктуре и оказывает услуги. *Услуги* – это деятельность, направленная на получение выгоды за счёт удовлетворения потребностей потребителей.

Рынок услуг – это система, объединяющая спрос и предложение на услуги, производителей услуг и потребителей (собственников денег). Изучение этого рынка, особенностей проявления взаимоотношений между субъектами рынка необходимо для успешного его развития и удовлетворения спроса потребителей на оказываемые услуги.

Транспортный рынок, в рамках которого действует железнодорожный транспорт, это совокупность экономических отношений между производителями и потребителями в связи с куплей и продажей услуг, оказываемых железной дорогой.

До 1999 г. железнодорожный транспорт относился к сфере материального производства, и показателем, характеризующим деятельность железной дороги, являлась «продукция». Она измерялась величинами, отражающими объём перевозок грузов и пассажиров и расстояние их перевозки, соответственно, грузооборот и пассажирооборот. Система показателей строилась таким образом: на уровне дороги транспорт производит продукцию, для из-

мерения которой используется система измерителей: по грузовым перевозкам – тарифные тонно-километры нетто, по пассажирским перевозкам – пассажиро-километры, обобщающий показатель (приведенная продукция) – приведенные тонно-километры. К сфере материального производства относились только грузовые перевозки (непосредственно перевозка), измеряемая такими валовыми показателями, как объем погрузки и выгрузки, грузооборот и т.п. Эта продукция не имела материального выражения, производилась и потреблялась одновременно, не имела запасов, в качестве резервов рассматривались резервы производственных мощностей. Дальше использовалось понятие «работа», которая тоже определялась в измерителях и отражала специфику деятельности каждого транспортного предприятия и его структурных подразделений [2].

В Законе Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте», вступившем в силу 1 июля 1999 года, в перечне основных понятий нет термина «продукция», а используются термины «транспортные работы и услуги». 31 декабря 2014 года в него были внесены дополнения и изменения, которые уточнили определения основных понятий. Таким образом, те измерители, которые использовались для расчёта транспортной продукции (тарифные тонно-километры нетто, пассажиро-километры, приведенные тонно-километры), стали использовать как измерители транспортной работы, которую надо совершить, чтобы оказать транспортную услугу. Что позволило сохранить систему используемых измерителей и показателей. Было обозначено, что к услугам по грузовым и пассажирским перевозкам, добавлены услуги инфраструктуры.

Услуги железнодорожного транспорта общего пользования включают в себя: перевозки грузов и услуги (работы), связанные с организацией и осуществлением таких перевозок; перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и услуги (работы), связанные с такими перевозками; услуги инфраструктуры [1].

Услуги инфраструктуры – услуги железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые с использованием инфраструктуры для организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, а также иные услуги, связанные с перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования [1].

Оказание услуг осуществляется на основании договоров перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, договоров об оказании услуг инфраструктуры, а также договоров об оказании иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования, заключаемых между организациями железнодорожного транспорта общего пользования и потребителями [1].

К сожалению, анализ литературных источников показывает, что при рассмотрении вопросов, связанных с организацией транспортной работы нет чёткого понимания произошедших на железнодорожном транспорте изменений в определении основных понятий, до сих пор достаточно часто исполь-

зуется термин «продукция» или его механически подменяют термином «транспортная услуга».

Однако «транспортная услуга» понятие более ёмкое, включающая в свой состав намного больше операций перевозочного процесса, чем «продукция», что нашло отражение в выделении в составе транспортных – основных, сопутствующих и дополнительных услуг. В состав основных услуг, кроме непосредственно процесса перемещения, входят: погрузочно-разгрузочные операции; хранение грузов на складах; подготовка подвижного состава к перевозке грузов; предоставление транспортных средств на условиях аренды, проката; транспортно-экспедиционные и дополнительные операции, выполняемые при перевозке грузов, багажа, по обслуживанию предприятий, организаций, населения.

С учётом произошедших изменений под «транспортной услугой» можно понимать перевозку товарно-материальных ценностей (товаров), пассажиров, багажа и грузобагажа, а также работы и услуги, связанные с подготовкой, обеспечением этого процесса на железнодорожном транспорте общего пользования.

Развитие дополнительных услуг, повышающих качество обслуживания клиентов, позволяет повысить конкурентоспособность транспортных предприятий, а увеличение перечня сопутствующих услуг – качество обслуживания клиентов.

В настоящее время законодательство Республики Беларусь не определяет перечни дополнительных услуг, но и не ограничивает заключение договоров об оказании иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования, заключаемых между организациями железнодорожного транспорта общего пользования и потребителем.

Исходя из практики осуществления перевозочной деятельности в сфере железнодорожного транспорта, к дополнительным услугам могут быть отнесены погрузочно-разгрузочные работы, маневровые услуги, предоставление (выделение) вагонов под погрузку, для проезда проводников, очистка вагонов, выполнение операций, связанных с оформлением документов для перевозки, пломбирование вагонов, декларирование грузов и т. д.

Нормативными правовыми актами Республики Беларусь в сфере тарифообразования на услуги железнодорожного транспорта определены тарифы на дополнительные услуги и, соответственно, предусмотрен их перечень для целей указанного постановления. В частности, постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 18.06.2019 г. № 51 «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования» утверждены тарифы на работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

В числе таких услуг определено:

- предоставление под погрузку вагона перевозчика по дополнительной заявке;
- предоставление под погрузку по дополнительной заявке на перевозку груза крупнотоннажного контейнера перевозчика;
- организация внутростанционной перевозки груза в вагоне перевозчика по ходатайству грузоотправителя;
- изменение по ходатайству грузоотправителя принятой заявки на перевозку груза и т.д. [2].

К дополнительным услугам могут быть отнесены услуги, которые предоставляются потребителям данных услуг во время оформления проезда, приемки багажа или грузобагажа, пребывания в железнодорожном составе или на вокзале, во время возврата неиспользованных проездных документов.

Большая часть указанных услуг отнесена к услугам транспортных терминалов. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14.02.2014 г. № 130 утвержден перечень услуг транспортных терминалов, тарифы на которые регулируются Министерством антимонопольного регулирования и торговли. В целях реализации указанного нормативного правового акта принято постановление Министерства антимонопольного регулирования и торговли от 20.02.2017 г. № 13 «О тарифах на услуги транспортных терминалов» [2].

Евразийская экономическая комиссия (ЕАЭС) разработала перечень дополнительных услуг, который может быть использован на территории государств, входящих в него.

Оказание таких услуг на территории Республики Беларусь иными субъектами, кроме организаций БелЖД, затруднено из-за:

- наличия соответствующих правовых положений как на уровне национального законодательства, так и права Союза;
- отсутствия технических и технологических возможностей инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Кроме этого, предоставление доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования для оказания отдельных дополнительных услуг может быть экономически нецелесообразно в связи с их незначительным объемом по сравнению с основной услугой, а также трудоёмкость расчёта затрат субъекта, оказывающего такие услуги.

В соответствии с пунктом 2 статьи 87 Договора о ЕАЭС порядок, условия и этапность либерализации в сфере транспортных услуг определяются международными договорами в рамках Союза с учетом особенностей, предусмотренных приложением № 24 к Договору о ЕАЭС [2].

Уровень либерализации в сфере услуг железнодорожного транспорта на этапе определен Порядком доступа, предусматривающим обеспечение госу-

дарствами-членами условий доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта только перевозчиков.

В части дополнительных услуг Порядок доступа не содержит ни самого перечня услуг, ни условий доступа к инфраструктуре для их оказания.

Выполняя необходимые транспортные работы и услуги, мы должны уметь правильно оценить их количество и качество. Под транспортной работой, по традиции, подразумевается эксплуатационная работа, для оценки которой используется традиционная система показателей.

Во всех сферах деятельности, объём оказываемых услуг оценивается в стоимостном выражении. На железной дороге показателем, отражающим количественную меру «Транспортной услуги», может быть «Объём предоставленных транспортных услуг» в рублях, определяемый в текущих и дефлируемых ценах. Он может быть рассчитан на основе договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, как сумма взысканных провозных плат на основе установленных тарифов.

Основной обязанностью как грузоотправителя по договору перевозки груза, так и пассажира по договору перевозки пассажира (билет) или багажа является внесение провозной платы за перевозки. При перевозке грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования плата устанавливается на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном Уставом. Поскольку, по Закону о естественных монополиях, железнодорожный транспорт является субъектом естественных монополий, в отношении его допускается ценовое регулирование.

В настоящее время регулирование цен (тарифов) на перевозки грузов и погрузо-разгрузочные работы, перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почты на железнодорожном транспорте осуществляют Правительство Республики Беларусь и уполномоченные органы исполнительной власти. В Тарифном руководстве публикуются утвержденные в установленном порядке включенные в тариф цены на работы и услуги железнодорожного транспорта, сборы, порядок исчисления ставок платы за перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, пользование вагонами, контейнерами.

Поскольку договор перевозки транспортом общего пользования относится к категории публичных договоров, его основные условия, в том числе и цена (тариф), должны быть одинаковы для всех пользователей. Соблюдение этого требования можно обеспечить лишь путем установления единых тарифов провозной платы.

Работа в сфере услуг отличается от работы в производственной сфере различными возможностями и степенями свободы в принятии управленческих решений. «Увеличение объёма транспортных услуг» зависит не только от увеличения работ по предоставлению транспортных услуг, но и от ценовой политики государства. Осознание регулирующей роли государства требует изменения в подходе к оценке возможностей влияния работников железной дороги на её развитие, как государственной инфраструктуры.

Этот подход требует активизировать разработку системы показателей, ориентированной на удовлетворении требований клиентов и направленной на повышение конкурентоспособности железной дороги. Это показатели качества транспортных услуг, которые рассматриваются при определении качества транспортного обслуживания по грузовым и пассажирским перевозкам.

Несмотря на растущее внимание, уделяемое вопросам качества услуг в теоретических исследованиях, единой общепринятой системы показателей качества транспортного обслуживания не существует. Это связано с исключительным разнообразием условий, в которых приходится действовать транспортным операторам и потребителям их услуг.

Наиболее часто используемые показатели качества по грузовым перевозкам можно разделить на три группы: 1) временные показатели; 2) показатели надежности; 3) показатели гибкости.

Временные показатели характеризуют способность оператора отвечать требованиям, связанным с временными аспектами транспортного обслуживания: скорость доставки грузов.

Показатели надёжности характеризуют способность транспорта обеспечивать заявленные характеристики функционирования: процент поддержания временных характеристик в пределах заявленного или согласованного с клиентом интервала, сохранность грузов, измеряемая долей товаров, доставленных без повреждений и др.

Показатели гибкости характеризуют способность транспорта приспосабливаться к изменению условий обслуживания: ускорение или задержка доставки по просьбе клиентов; переадресация груза; предоставление дополнительных провозных возможностей сверх заранее согласованного объема; успешное завершение доставки при непредвиденном изменении условий транспортировки.

Показателями качества транспортного обслуживания пассажиров являются: своевременность перевозок, комфортность поездки, безопасность перемещения, удобство расписания движения транспортных средств, информированность пассажиров, пассажирский сервис в пунктах отправления, пересадок и прибытия пассажиров.

Уровень качества транспортного обслуживания является относительной характеристикой качества предоставляемых транспортных услуг, основанной на сопоставлении значений показателей качества оцениваемых услуг с их нормативными или базовыми значениями. Набор частных показателей качества при определении комплексного показателя качества зависит от приоритетов факторов качества и рейтинга показателей качества в общем уровне качества, принятом за 1.

Комплексный показатель качества транспортного обслуживания и грузо-владельцы и пассажиров $k_{об}$ можно определить по формуле

$$k_{об} = \sum_1^i k_i \cdot a_i.$$

где k_i – показатели i -го качества a_i – коэффициенты (рейтинг), учитывающие долю влияния показателей i -го качества на общий уровень качества, $\sum a_i = 1$

Для каждого вида транспортной работы (грузовые, пассажирские перевозки и др.) показатели качества могут устанавливаться исходя из требований клиентов, что, в последствии, окажет влияние на величину стоимости транспортной услуги.

Система показателей, характеризующая деятельность железной дороги как субъекта рынка транспортных услуг, претерпевает изменения, связанные с изменением подхода к определению её деятельности не как сферы материального производства, а сферы оказания услуг. Для оказания транспортных услуг осуществляется транспортная работа, для характеристики которой с количественной и качественной стороны используется сложившаяся система показателей и измерителей эксплуатационной работы.

Транспортная услуга тоже должна иметь количественную оценку – это «Объём предоставленных транспортных услуг» в рублях, определяемый в текущих и дефлируемых ценах, учитывающих влияние инфляции. Качество оказываемых услуг необходимо повышать за счёт развития дополнительных и сопутствующих услуг, т.к. оно учитывается при определении стоимости транспортных услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О железнодорожном транспорте : закон Респ. Беларусь от 06.01.1999 г. № 237-3 (ред. от 19.07.2004) // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 1999. – № 2/12. – 35 с.

2 О дополнительных услугах железнодорожного транспорта, связанных с перевозкой и выработке предложений по их сближению : аналитический доклад / Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. – М., 2019. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/info.aspx>. – Дата доступа : 09.10.2021.

3 **Быченко, О. Г.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. пособие для вузов / О. Г. Быченко, А. Ф. Сыцко. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 223 с.

4 Мониторинг рынка транспортных услуг : учеб. пособие / А. А. Михальченко. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 271 с.

O. V. BYCHENKO, PhD, Associate Professor, O. G. BYCHENKO, PhD, Associate Professor Belarusian State University of Transport

THE SYSTEM OF INDICATORS CHARACTERIZING THE ACTIVITY OF RAILWAY AS A SUBJECT OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET

The article discusses the problems associated with the development of the system and the interconnection of indicators in connection with the transition from the term “Products” previously used on the railway, to the terms “Transport works and services”, the features of its formation are established. It is proposed to use as a quantitative measure of “Transport service” “The volume of provided transport services” in rubles, determined in current and deflated prices.

Получено 15.10.2021