

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПО ХОЗЯЙСТВАМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Т. В. ГОРЯИНОВА

Украинские железные дороги, г. Киев

Прогнозирование основных показателей железнодорожной отрасли по функциональным хозяйствам (пассажирскому, пригородному, грузовому, перевозок, локомотивному, вагонному, электрообеспечения, гражданских сооружений, сигнализации и связи) в условиях АО «Укрзализныця» осуществляется в целях:

а) эффективного использования всех ресурсов, необходимых для обеспечения основной деятельности его структурных подразделений;

б) перспективной оценки финансового состояния отрасли, отраслевых хозяйств, региональных филиалов, их производственных структурных подразделений на прогнозируемый период;

в) определения потребности в ресурсах на содержание основных технических средств (транспортных средств и инфраструктуры) при различных условиях их эксплуатации, структуре и объемах перевозок;

г) разработки стратегии обеспечения финансирования основной деятельности акционерного общества и каждого отраслевого хозяйства;

д) определения направлений и объемов инвестиций, направленных на повышение конкурентоспособности всех подразделений отрасли в зависимости от прогнозного ожидания основных финансово-экономических показателей.

Железнодорожный транспорт Украины представляет собой сложное многоотраслевое хозяйство с широко разветвленной инфраструктурой. Управление всеми объектами железнодорожного транспорта не может осуществляться исключительно из одного центра, а обеспечивается на основе сочетания отраслевого и территориального принципов, объясняется большим количеством и разнообразием видов производственной деятельности транспортных предприятий и структурных подразделений, задействованных в перевозочном процессе: филиалы, региональные дирекции железнодорожных перевозок, предприятия по содержанию и эксплуатации подвижного состава и контейнеров, локомотивные и вагонные депо и др. В свою очередь, в составе филиалов процесс перевозок обеспечивают производственные структурные предприятия, выполняющие отдельные функции в едином технологическом процессе перевозочного процесса, продукция которых может быть реализована в качестве составляющего элемента итогового продукта железнодорожного транспорта – транспортной услуги по перевозке грузов и пассажиров.

Каждое отраслевое структурное подразделение выполняет присущие только ему функции в едином технологическом процессе перевозок. Внедрение рыночных отношений в сфере транспортной деятельности и развитие бизнеса транспортных услуг существенно усиливает значение и влияние управленческой деятельности для дальнейшего продвижения в повышении эффективности производства. Прогнозирование в управленческом цикле железнодорожного транспорта заключается в научном предвидении направлений совершенствования производства, а также в поиске решений, которые обеспечат развитие отрасли и ее подразделений в оптимальном режиме.

Прогнозирование эксплуатационных показателей для отраслевых хозяйств – это определение долевого участия в объемах перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, состояния рынка транспортных услуг в Украине (уровень спроса, предложения, ресурсного обеспечения) на предстоящий период на основе имеющихся данных по состоянию на текущий и предыдущий моменты; определение потребности в ресурсах (финансовых, трудовых, технологических), оценка готовности инфраструктуры к освоению ожидаемой нагрузки в области транспортной деятельности.

Прогнозирование показателей эксплуатационной работы АО «Укрзализныця» ранее производилось с учетом распределения по видам перевозок или движения грузооборота или пассажирооборота. Это создавало условия низкого уровня ответственности отраслевых хозяйств за итоговые ре-

зультаты использования подвижного состава и инфраструктуры по основной деятельности компании в целом. С учетом того, что по каждому функциональному отраслевому хозяйству (которое имеет основные фонды) управления фондообразующей составляющей было невозможно, потому что отраслевое хозяйство не участвовало в планировании и выполнении основных показателей. В итоге это привело на многих региональных железнодорожных филиалах в Украине к завышению наличия основных фондов, низкого уровня их использования (при евронормативах – 1,25–1/4 евро на 1 евро стоимости основных фондов отдача составляет в лучшем случае 0,75–0,90 евро). Евронормативы устанавливаются на очередной финансовый год комиссией по транспорту ЕС в Брюсселе.

Использование общеевропейских направлений развития и переход на международные стандарты организации хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта вызвали необходимость дифференциации эксплуатационных количественных и качественных показателей укрупненных интегрированных элементов в составе АО «Укрзалізниця» на функциональном уровне по видам экономической деятельности и группам хозяйств:

– «перевозчики» – хозяйства, непосредственно обеспечивают организацию перевозок пассажиров и грузов АО «Укрзалізниця», к ним относятся: пассажирское хозяйство (внутренние и международные перевозки), хозяйство пригородных пассажирских перевозок, хозяйство коммерческой работы;

– «локомотивная тяга» – хозяйство, которое обеспечивает локомотивной тягой грузовые и пассажирские перевозки АО «Укрзалізниця», локомотивное хозяйство;

– «инфраструктура» – интеграция хозяйств, которые гарантируют выполнение технологии перевозочного процесса. К ним относятся хозяйства: перевозок, вагонное, путевое, зданий и сооружений, автоматики и телекоммуникаций, электрификации и электроснабжения.

Такая дифференциация отраслевых хозяйств принята согласно европейской системы государственного регулирования эксплуатационной и коммерческой деятельности на транспорте с целью оптимального управления транспортными тарифами в интересах всей экономики Украины и привлекательности её транспортной системы для потребителей транспортных услуг на Европейском континенте. Особенно это направлено на страны Центральной и Восточной Европы, включаемых в систему Восточного партнерства и евроинтеграции. После объединения западно-германских (*DB*) и восточно-немецких железных дорог (*KB*) со странами ЕС, в условиях неравномерного развития национальных систем железнодорожного транспорта традиционных и новых членов ЕС, вариант группировки отраслевых хозяйств признан наиболее оптимальным, таким как на *Deutsche Bahn AG (DB)*, крупнейшей железнодорожно-транспортной и железнодорожно-инфраструктурной компании Центральной Европы, которая является акционерной компанией с паевым использованием государственной собственности (находится в оперативном управлении *AG (DB)*). Это связано с тем, что инфраструктура находится в государственной собственности и развивается за счет бюджета. На неё допускаются перевозчики различной формы собственности и государственной принадлежности. Для железных дорог Украины наиболее подходит интегральная схема прогнозирования расходов, которая используется на многих железных дорогах ЕС и Великобритании и разделена по видам деятельности: 1) локомотивная тяга (частично индексируется из бюджета инфраструктура локомотивных депо, строительство локомотивов (национальные производители)); 2) пассажирские перевозки (пассажирские перевозки поездами дальнего следования, скоростными поездами и ночными поездами, региональные, пригородные и автобусные пассажирские перевозки, региональные пассажирские перевозки за пределами Германии – индексируются только расходы разной степени доходности населения, расходы перевозчиков не индексируются); 3) транспорт и логистика (грузовые перевозки железнодорожным транспортом, логистика и комбинированные перевозки – железнодорожным, автомобильным, морским, речным и воздушным транспортом. Индексируются расходы на перевозки, имеющие социальное значение для населения и выполняемые по госзакупкам); 4) инфраструктура (обслуживание железнодорожной инфраструктуры – пути, вокзалов, энергообеспечения (электроэнергией и топливом национальных поставщиков)); 5) услуги (организационно-административное обеспечение жизнедеятельности, обслуживания подвижного состава, служебной техники, недвижимости и т. д.). При такой дифференциации наиболее оптимальным является использование трендового метода, который предусматривает следующий порядок расчета прогнозного показателя: значение показателя за базовый период увеличивается на трендовый индекс изменения показателя по отношению к значению, достигаемому за предшествующие периоды с учетом влияющих факторов.