

Перспективы роста экономической эффективности ОАО «РЖД»



Д. А. Мачерет,
д. э. н., профессор, первый заместитель председателя Обьединенного ученого совета ОАО «РЖД», зав. кафедрой «Экономика транспортной инфраструктуры и управление строительным бизнесом» Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))



Н. А. Валеев,
к. э. н., старший научный сотрудник Обьединенного ученого совета ОАО «РЖД»

В статье приведены данные сравнительного анализа изменения значений основных показателей Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 г. по базовому и оптимистичному сценариям. Для оценки экономической эффективности деятельности железных дорог предлагается использовать показатели «коэффициент издержек» и «маржинальный коэффициент издержек». Разработанная классификация зональных уровней значения коэффициента издержек позволяет определять эффективность деятельности ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» — одна из системообразующих компаний, играющая ключевую роль в транспортной системе России. Она выполняет более 45 % общего грузооборота, входит в число крупнейших работодателей страны, вносит существенный вклад в формирование ВВП России. Кроме того, ОАО «РЖД» играет решающую роль в модернизации железнодорожной инфраструктуры. В соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. [1] предусмотрена реализация ряда проектов в области развития железнодорожной инфраструктуры с задействованием средств ОАО «РЖД». Возможность успешной реализации проектов зависит от финансово-экономического состояния Общества [2], поэтому повышение экономической эффективности и финансовой устойчивости ОАО «РЖД» важно для всей транспортной отрасли.

Следует отметить, что за период существования ОАО «РЖД» компания в основ-

ном (за исключением 2014 г.) обеспечивала рентабельную работу, но уровень рентабельности не высок [3]. В Долгосрочной программе развития (ДПР) ОАО «РЖД» до 2025 г., утвержденной Правительством РФ в текущем году [4], обеспечение опережающего развития инфраструктуры увязано с комплексным повышением эффективности деятельности компании.

Основной фактор, определяющий работу транспорта, в частности финансово-экономические результаты, — объемы перевозок [5]. Во-первых, именно объемы перевозок задают требования к пропускной и провозной способности транспортных магистралей, а значит, к транспортной инфраструктуре, подвижному составу, квалифицированному персоналу и иным ресурсам, необходимым для осуществления перевозочного процесса. Комплексное повышение производительности ресурсов составляет основу роста эффективности транспорта [6]. Во-вторых, объемы перевозок определяют доходы транспорта, а значит, и объем финансовых средств, направляемых на ресурсное обеспечение перевозочного процесса, включая развитие инфраструктуры и закупку подвижного состава. В-третьих, объем перевозок — ключевой фактор, действующий на себестоимость перевозок [7, 8]. При этом с ростом объемов перевозок их себестоимость уменьшается (до тех пор, пока не возникает заполнения пропускной способности), а при снижении объемов перевозок — себестоимость увеличивается.

Доходы от перевозок пропорциональны их объемам. Рост объемов перевозок способствует повышению эффективности транспорта, а уменьшение объемов перевозок — ее снижению. Наиболее чутко «улавливает» это показатель «маржинальный коэффициент издержек» [9], использование которого применительно

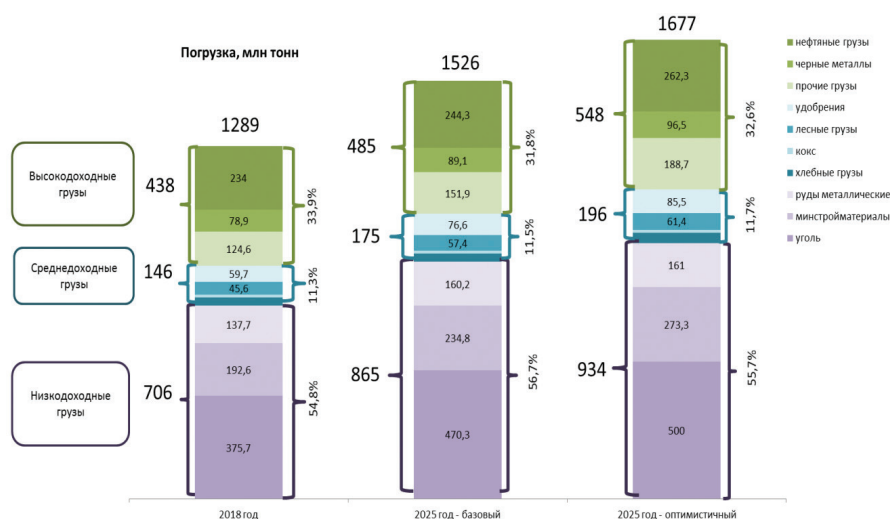


Рис. 1. Изменение объемов и структуры погрузки к 2025 г. Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

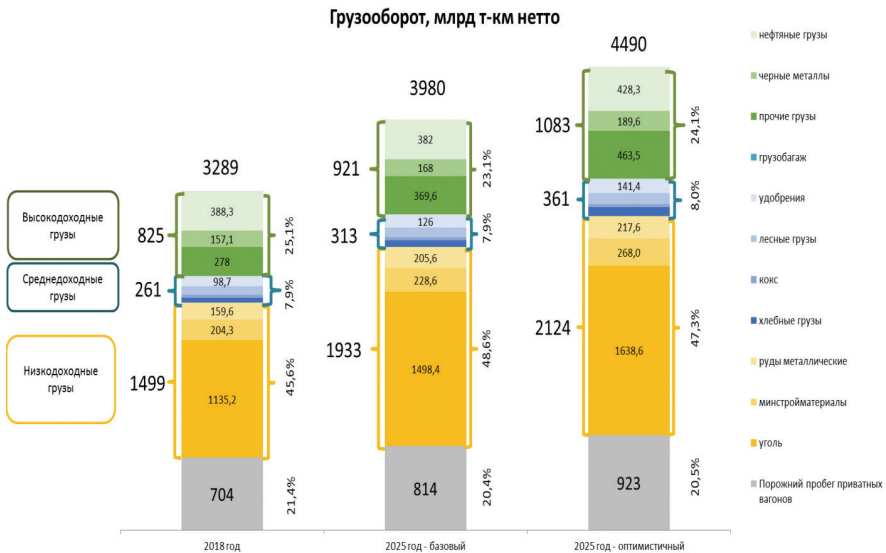


Рис. 2. Изменение объемов и структуры грузооборота к 2025 г. Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

к рассматриваемым вопросам показано далее.

Изменение объемов и структуры перевозок

В соответствии с ДПР к 2025 г. объемы перевозок должны существенно возрасти. Согласно базовому сценарию погрузка возрастет на 18,4 %, согласно оптимистичному — на 30,1 % (рис. 1). Еще больше прогнозируемый рост грузооборота: по базовому сценарию — на 21 %, по оптимистичному — на 36,5 % (рис. 2). Это связано с продолжением роста средней дальности перевозок — долгосрочной экономической тенденции [10, 11]. Рост объемов грузовых перевозок, основной составляющей бизнеса ОАО «РЖД» — более 88 % выручки компании [12], станет основой роста доходов и важным фактором снижения себестоимости перевозок. В то же время доходность перевозок различных родов грузов существенно различается [13, 14].

Грузы принято делить на высокодоходные, среднедоходные и низкодоходные [15]. Это деление условно (в каждой группе величины доходности грузов могут значительно различаться, кроме того, с течением времени величина доходности изменяется, что может влиять на состав каждой группы), но так можно дать наглядную качественную характеристику структуры грузовых перевозок в плане их доходности.

Видно, что по тому и другому сценарию ДПР прогнозируемые изменения структуры погрузки и грузооборота приведут к уменьшению доли высокодоходных грузов и увеличению доли низкодоходных. Это окажет негативное влияние на среднюю доходность грузовых перевозок и общие доходы

компании. Отметим, что незначительное изменение доходности грузовых перевозок представляет собой долгосрочную проблему ОАО «РЖД» [16, 17].

Производительное использование ресурсов и оптимизация затрат

Для повышения экономической эффективности ОАО «РЖД» необходимо задействовать помимо обоснованной индексации тарифов иные инструменты, включая расширение спектра услуг. Пристальное внимание следует уделять оптимизации затрат [18, 19] и эффективным методам управления затратами, включая эталонное нормирование [20].

Следует отметить, что в ДПР предусмотрено ежегодное снижение операционных затрат на 2 %. Решение такой непростой задачи требует повышения производительности ресурсов компании. Как показано

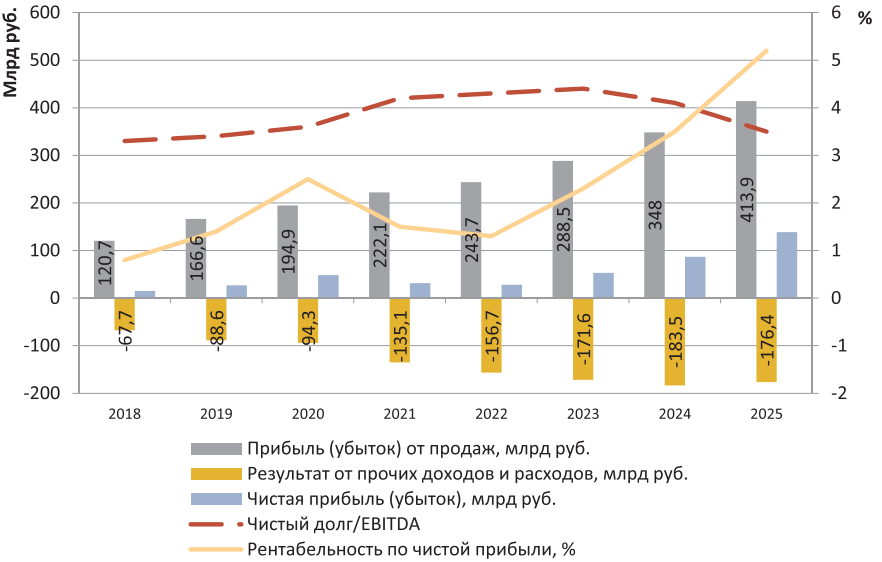


Рис. 3. Прогноз значений финансовых показателей ОАО «РЖД» по базовому сценарию. Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

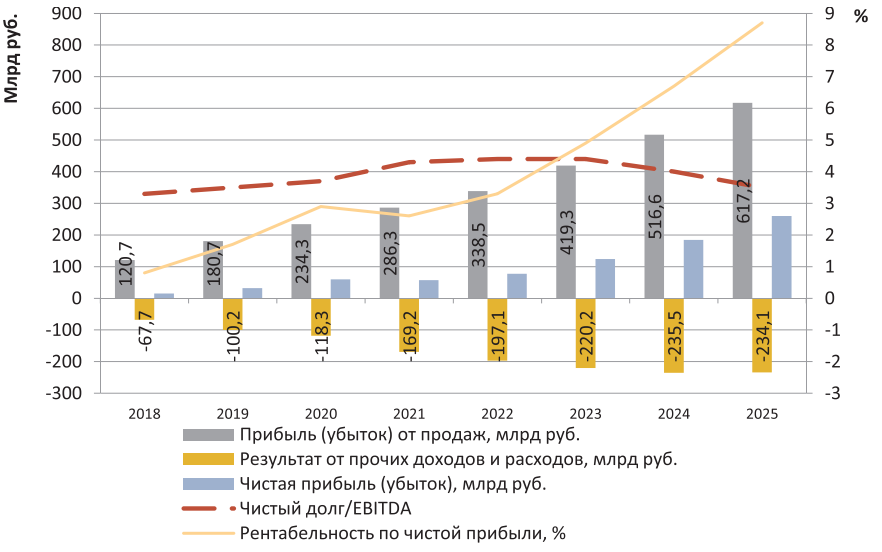


Рис. 4. Прогноз значений финансовых показателей ОАО «РЖД» по оптимистичному сценарию. Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

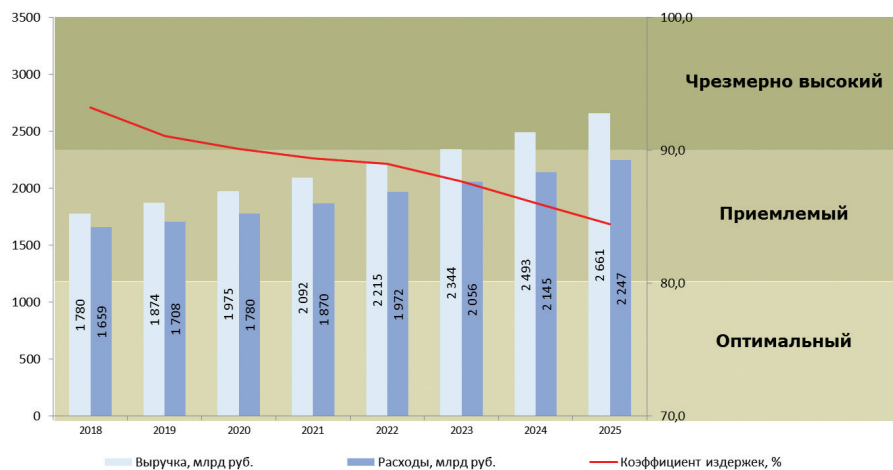


Рис. 5. Перспективная динамика коэффициента издержек ОАО «РЖД» по базовому сценарию
 Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

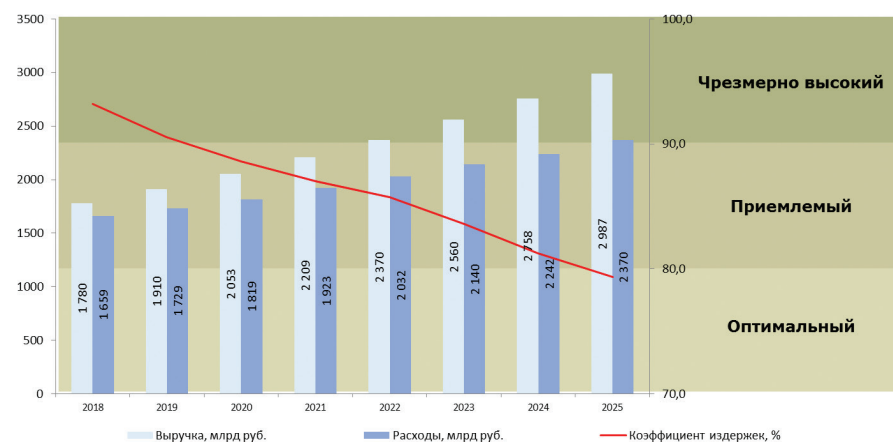


Рис. 6. Перспективная динамика коэффициента издержек ОАО «РЖД» по оптимистичному сценарию
 Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

в работе [21], индекс производительности использования ресурсов и индекс себестоимости перевозок связаны обратным соотношением. Поэтому производительное использование ресурсов железных дорог выступает ключевым фактором снижения операционных затрат.

Наибольший удельный вес в затратах ОАО «РЖД» занимают затраты на оплату труда: вместе с отчислениями на социальные нужды они составляют 38,3 % [12]. Снижение затрат невозможно без повышения производительности труда, и в ОАО «РЖД» этому уделяется приоритетное внимание [22]. В ДПР предусмотрена необходимость среднегодовых темпов прироста производительности труда на 5 %. Обеспечение столь значительных изменений важно для оптимизации затрат компании.

Кроме того, в ДПР предусмотрен значительный прирост (около 11 %) среднесуточной производительности грузового локомотива. На долю локомотивного комплекса приходится до 30 % эксплуатационных затрат российских железных дорог [23], а важнейший фактор их экономии — рост производи-

тельности локомотива. Отметим, что повышение производительности локомотива дает возможность не только сократить эксплуатационные расходы на выполнение определенного объема перевозок, но и снизить потребности в инвестиционных ресурсах для закупки новых локомотивов [24].

Наибольшее влияние на экономию эксплуатационных расходов оказывает устойчивый рост производительности грузового локомотива. В долгосрочном периоде коэффициент влияния производительности локомотива на эксплуатационные расходы в 1,35 раза выше, чем в краткосрочном [25]. Именно такой подход и предусмотрен в ДПР.

Следует еще раз подчеркнуть важность комплексного повышения производительности основных ресурсов железных дорог, не только трудовых и подвижного состава, но и топливно-энергетических, инфраструктуры [6].

Финансовая устойчивость

На основе роста объемов перевозок, более производительного использования

ресурсов и экономии затрат по двум сценариям ДПР ОАО «РЖД» предусматривается существенное улучшение ситуации с финансовыми показателями (рис. 3, 4). Значение ключевого показателя — рентабельности по чистой прибыли, сейчас составляющее около 1 %, к 2025 г. по базовому сценарию должно превысить 5 %, а по оптимистичному — приблизиться к 9 %. Это необходимо для финансовой устойчивости и инвестиционной привлекательности компании, дополнительного формирования собственных инвестиционных ресурсов.

В то же время финансовый результат ОАО «РЖД» в значительной мере зависит не только от итогов основной производственной деятельности компании, но и от результатов финансовых операций, так называемых прочих доходов и расходов (рис. 3, 4). Отрицательный результат от прочих доходов и расходов обуславливает существенную разницу между прибылью от продаж и чистой прибылью и замедляет рост рентабельности компании. При этом прогнозируется, что негативное влияние превышения прочих расходов над прочими доходами будет усиливаться в ближайшие годы, а затем стабилизируется и пойдет на спад. Это, как видно из графиков, связано со стабилизацией и сокращением относительной величины чистого долга компании и связанных с ним выплат.

Оценка коэффициента издержек

С учетом изложенного для оценки экономической эффективности текущей деятельности ОАО «РЖД» целесообразно использовать показатель «коэффициент издержек», определяемый как отношение суммарных текущих расходов к выручке компании. Он характеризует долю выручки, направляемую на обеспечение текущей деятельности компании. Преимущество этого показателя состоит в том, что он позволяет оценить именно экономическую эффективность текущей деятельности железных дорог, элиминировав влияние таких чисто финансовых факторов, как курсовые разницы, разница между денежной оценкой вклада и стоимостью передаваемого имущества, создание и восстановление резервов и др. [3].

Следует отметить, что указанный показатель активно использовался для экономической оценки деятельности железных дорог в XIX и первой половине XX века [26, 27], сейчас интерес к нему возрождается [28]. Во внетранспортной сфере сегодня используются схожие показатели [29, 30], т. е. применение показателя «коэффициент издержек» (в разных вариантах) в экономи-

ке транспорта соответствует современным подходам в экономической теории и управленческой практике.

Разработанная классификация зональных уровней значения коэффициента издержек применительно к железнодорожному транспорту [19, 31] позволяет делать с помощью этого показателя выводы об эффективности деятельности железных дорог, что важно для выработки и оценки управленческих решений.

Сейчас уровень коэффициента издержек (рис. 5, 6) оценивается как чрезмерно высокий: когда текущие расходы поглощают более 90 % выручки компании, возможности ее развития существенно ограничиваются. По базовому сценарию ДПР ОАО «РЖД» коэффициент издержек в 2021 г. должен войти в зону приемлемых значений (от 80 до 90 %) и закрепиться в ней, устойчиво снижаясь. Работа в условиях приемлемого уровня коэффициента издержек позволяет сочетать текущую производственно-финансовую устойчивость с генерацией определенных инвестиционных ресурсов, поэтому переход в эту зону — принципиально важный результат.

При реализации оптимистичного сценария значения коэффициента издержек должны снижаться заметнее, с переходом в 2025 г. в зону оптимальных (70–80 %). При этом железнодорожным компаниям обеспечиваются высокая конкурентоспособность и возможность направлять значительные средства на развитие.

Таким образом, реализация ДПР ОАО «РЖД» должна обеспечить не только количественный, но и качественный рост эффективности деятельности компании.

Оценка маржинальных показателей

Парадигма экономической теории и практики — маржинальный анализ, т. е. анализ и сравнение маржинальных (предельных, приростных) величин экономических показателей [32]. Маржинальный коэффициент издержек — отношение маржинальных издержек к маржинальным доходам, т. е. к выручке [9], — чутко реагирует на изменение эффективности деятельности железных дорог (как и иных производственно-экономических систем) и может рассматриваться как опережающий индикатор эффективности.

Согласно представленным графикам (рис. 7, 8) маржинальный коэффициент издержек будет изменяться неравномерно и разнонаправленно. По базовому сценарию его волатильность выше, чем по оптимистичному, но с 2023 г. он устойчиво находится в зоне экстраоптимальных

значений, что свидетельствует о позитивной динамике общего коэффициента издержек. По оптимистичному сценарию волатильность маржинального коэффициента ниже, он находится в зоне экстраоптимальных значений, чем обеспечивается ранее отмеченное более резкое снижение общего коэффициента издержек в данном сценарии.

Нивелирование рисков

Из анализа маржинальных экономических показателей, соответствующих сценариям ДПР ОАО «РЖД», следует, что оптимистичный сценарий предполагает не только достижение более перспективного по сравнению с базовым сценарием уровня значений показателей к 2025 г., но и более устойчивую динамику. Это дополнительная причина, по которой желательна реализация оптимистичного сценария.

Реализация того или другого сценария ДПР сопряжена с многочисленными рисками: макроэкономическими, связанными с государственным регулированием, рыночными, инвестиционными,

управленческими и рядом других [4]. Это проявилось на старте реализации программы. Так, в первом полугодии 2019 г. перевозки грузов железнодорожным транспортом снизились на 1,6 % относительно соответствующего периода предыдущего года [33], хотя по базовому сценарию ДПР в 2019 г. ожидался рост погрузки на 1,6 %, по оптимистичному — на 3,5 % [4]. За счет увеличения средней дальности перевозки грузов грузооборот железнодорожного транспорта в указанный период не снизился, а вырос на 2 % [33]. Однако это значение ниже предусмотренного в 2019 г. ДПР [4]: по базовому сценарию — 2,8 %, по оптимистичному — 4,5 % (без учета порожнего пробега частных вагонов).

Раньше говорилось, что объемы перевозок выступают ключевым фактором эффективности железнодорожного транспорта. По оценкам разработчиков программы, снижение темпа роста грузооборота на один процентный пункт от предусмотренных программой значений в рамках базового сценария приведет к сокращению чистой прибыли почти на

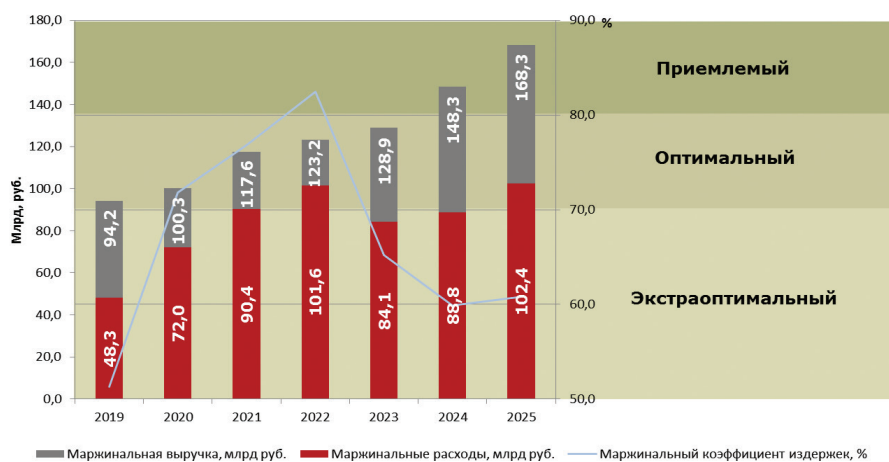


Рис. 7. Перспективная динамика значений маржинальных экономических показателей ОАО «РЖД» по базовому сценарию. Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

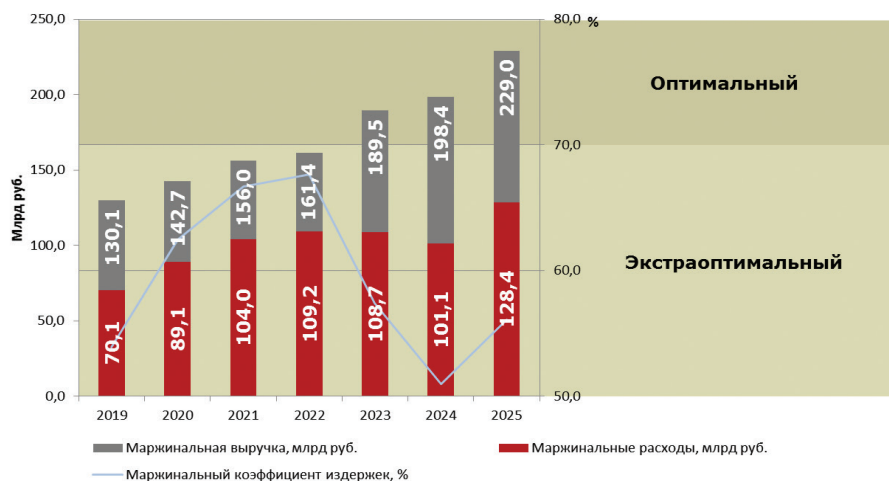


Рис. 8. Перспективная динамика значений маржинальных экономических показателей ОАО «РЖД» по оптимистичному сценарию. Источник: расчеты авторов по данным ДПР ОАО «РЖД»

60 % от планируемой величины, в рамках оптимистичного — почти на треть [4].

Безусловно, по результатам одного полугодия преждевременно делать заключение о ходе реализации долгосрочной программы, но они показательны в плане возможной волатильности ключевых индикаторов под влиянием внешних факторов. Поэтому важно, что в ДПР ОАО «РЖД» есть раздел «Система управления рисками», в котором не только описаны ключевые риски, но и приведены мероприятия для снижения влияния каждого из них. Финансовые результаты ОАО «РЖД» в первом полугодии свидетельствуют, что в компании обеспечивается своевременная реакция на неблагоприятные внешние факторы. Чистая прибыль выросла относительно соответствующего периода прошлого года в 1,7 раза [34], что близко к параметрам базового сценария ДПР на 2019 г.

Таким образом, ДПР ОАО «РЖД» до 2025 г. предусматривает существенный рост экономической эффективности компании, выводящий ее на качественно новый уровень. Реализация ДПР ОАО «РЖД» будет иметь не только отраслевое, но и макроэкономическое значение. ■

Литература

1. Распоряжение Правительства от 30 сентября 2018 г. № 2101-п. Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. — URL: <http://static.government.ru/media/files/MUNhgWfddP3Uff9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf> (Дата размещения: 11 октября 2018 г.)
2. Мачерет Д. А., Ледней А. Ю. Экономическое значение комплексной модернизации магистральной транспортной инфраструктуры // Экон. жел. дорог. 2019. № 1. С. 31–45.
3. Мачерет Д. А., Валеев Н. А. Финансово-экономические результаты работы российских железных дорог в условиях реформирования // Финансы: теор. и практ. 2019. Т. 23. № 3. С. 49–63.
4. Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года: утв. Распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2019 г. № 466-П.
5. Мачерет Д. А. Эволюционная и конъюнктурная составляющие транспортной динамики // Мир трансп. 2006. Т. 4. № 1(13). С. 4–11.
6. Мачерет Д. А. О разработке системы комплексной оценки и повышения производительности использования производственных ресурсов по направлениям (трудовые ресурсы, инфраструктура, подвижной состав, энергоэффективность) // Бюл. Объед. уч. совета ОАО «РЖД». 2010. № 2. С. 3–23.
7. Мачерет Д. А., Еремина О. А. Удешевление железнодорожных перевозок: исторический опыт, перспектива, ключевые факторы // Экон. жел. дорог. 2012. № 8. С. 19–26.
8. Смехова Н. Г., Кожевников Ю. Н., Мачерет Д. А. и др. Издержки и себестоимость железнодорожных перевозок. — М. : Учеб.-метод. центр по образованию на железнодорож. трансп. 2015. — 472 с.
9. Мачерет Д. А., Валеев Н. А. Научный инструментарий предиктивного управления эффективностью железнодорожного транспорта // Вестн. Науч.-исслед. ин-та железнодорож. трансп. 2018. Т. 77. № 2. С. 84–91.
10. Мачерет Д. А. Рост дальности грузовых перевозок — фундаментальная тенденция экономического развития // Экон. жел. дорог. 2015. № 8. С. 14–23.
11. Мачерет Д. А. О чем свидетельствует столетняя динамика показателей крупнейших железнодорожных систем // Экон. полит. 2016. Т. 11. № 6. С. 138–169.
12. Финансовая отчетность ОАО «РЖД» за 2018 год по РСБУ. — URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32 (дата обращения 26.08.2019 г.).
13. Хусаинов Ф. И. Влияние структуры погрузки и грузооборота на доходность грузовых перевозок ОАО «РЖД» // Транспорт РФ. 2018. № 3 (76). С. 23–32.
14. Хусаинов Ф. И. Анализ доходности грузовых перевозок ОАО «РЖД» // Экон. жел. дорог. 2018. № 7. С. 36–48.
15. Рышков А. В. Исследование экономической конъюнктуры железнодорожного транспорта (методология, анализ, оценки): дис. ... д-ра экон. наук. — М., 2009.
16. Лapidус Б. М. О вкладе ОАО «РЖД» в формирование ВВП страны и экономических задачах компании в условиях тарифных ограничений // Вестн. Науч.-исслед. ин-та железнодорож. трансп. 2014. № 1. С. 3–7.
17. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Современные проблемы развития и реформирования железнодорожного транспорта // Вестн. Науч.-исслед. ин-та железнодорож. трансп. 2015. № 6. С. 3–8.
18. Мачерет Д. А. Управление издержками и себестоимостью перевозок на железнодорожном транспорте с учетом конъюнктурных факторов // Экон. жел. дорог. 2012. № 11. С. 31–51.
19. Валеев Н. А. Управление эксплуатационными затратами железнодорожных компаний // Там же. 2017. № 12. С. 26–36.
20. Лapidус Б. М. Управление издержками: эталонный подход // Железнодорож. трансп. 1998. № 5. С. 22–23.
21. Мачерет А. А. Экономическая оценка повышения производительности использования ресурсов железнодорожного транспорта // Экон. жел. дорог. 2015. № 10. С. 35–40.
22. Лapidус Б. М. Проблемы и задачи повышения производительности труда в ОАО «РЖД» // Бюл. Объед. уч. совета ОАО «РЖД». 2016. № 3. С. 1–16.
23. Мачерет Д. А., Валеев Н. А. Улучшение использования локомотивного парка — важный резерв экономии эксплуатационных затрат // Экон. жел. дорог. 2015. № 12. С. 14–18.
24. Валеев Н. А. Факторы управления затратами локомотивного комплекса // Там же. 2014. № 12. С. 36–42.
25. Валеев Н. А. Управление затратами в локомотивном комплексе железнодорожной компании: дис. ... канд. экон. наук. — М., 2016.
26. Мекк Н. К. Экономика железных дорог и ее эволюция за столетие // Столетие жел. дорог. — М. : Транспечать, 1925.
27. Хачатуров Т. С. Экономика транспорта. — М. : Изд-во АН СССР, 1959.
28. Валеев Н. А. Критерии оптимизации затрат локомотивного комплекса // Вестн. Науч.-исслед. ин-та железнодорож. трансп. 2014. № 6. С. 59–62.
29. Батаева Б. С., Кожевина О. В. Оценка эффективности и качества корпоративного управления непубличными компаниями // Вестн. Финанс. ун-та. 2015. № 6. С. 67–72.
30. Рябова Е. В., Самodelкина М. А. Факторы устойчивого роста российских компаний // Финансы: теор. и практ. 2018. № 1. С. 104–117.
31. Мачерет Д. А., Рышков А. В., Валеев Н. А. и др. Управление экономической эффективностью эксплуатационной деятельности железнодорожного транспорта с использованием инновационных подходов. — М. : РИОР, 2018.
32. Samuelson P. A., Nordhaus W. D. Economics. NY: McGraw — Hill, 2010.
33. Социально-экономическое положение России. Январь-июнь 2019 года. — М. : Росстат, 2019.
34. Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за январь-июнь 2019 г. — URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32 (Дата обращения: 26.08.2019 г.).