

Шумилова О. С., ст. преподаватель
Сольская Ирина Юрьевна, доктор экономических наук, профессор,
Иркутский государственный университет путей сообщения,
г. Иркутск, Российская Федерация,
e-mail: irina_solskaya_@mail.ru

ОГРАНИЧЕНИЯ МЕТОДИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКЕ УСТОЙЧИВОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

LIMITATIONS OF METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE COMPREHENSIVE ASSESSMENT OF PASSENGER TRANSPORTATION SUSTAINABILITY

Аннотация: В статье раскрывается ограниченность реализуемых методик оценки устойчивости пассажирских перевозок, реализуемых в рамках перевозочной деятельности «Федеральной пассажирской компании» – дочернего общества ОАО «Российские железные дороги». Сделана попытка дать характеристику базовым и отраслевым особенностям устойчивости, оцениваемым через бизнес-модель, составляющим основу для оценки деятельности. Приведены примеры некоторых направлений развития методического подхода к оценке устойчивости, определены основные проблемы оценки и перспективы учета влияния безопасности на устойчивость пассажирских перевозок.

Ключевые слова: устойчивость, система оценки безопасности, нормативные положения, регулирование.

Abstract. The article reveals the limitations of the implemented methods for assessing the sustainability of passenger transportation carried out within the framework of the transportation activities of the «Federal Passenger Company» – a subsidiary of JSC Russian Railways. The aim is to characterize the basic and industry-specific features of sustainability, assessed through a business model that forms the basis for evaluating performance. Examples of some areas of development of a methodological approach to sustainability assessment are given, the main problems of assessing and prospects for taking into account the impact of safety on the sustainability of passenger transportation are identified.

Key words: sustainability, safety assessment system, regulations, regulation.

Введение

В соответствии с целевыми ориентирами Акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»), утвержденными в директивных документах отрасли, эксплуатационная деятельность компании должна обеспечивать условия экономического роста и повышения эффективности использования перевозочных средств. Устойчивость пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте оценивается через достижение финансово-экономических и отраслевых (реализация национальных целей Российской Федерации) ключевые показатели эффективности (КПЭ), наряду с которыми в компании применяются «специализированные» показатели деятельности, в том числе «уровень безопасности движения» (уровень БД) и «индекс удовлетворенности пассажиров».

Существующие КПЭ АО «ФПК» и ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в целом представляют собой систему показателей, отражающих оценку отдельных факторов, описывающих систему, но не формирующих интегральную оценку устойчивости системы в целом.

Материалы и методы

Группировка показателей КПЭ АО «ФПК» не идентична классификации показателей системы управления рисками и внутреннему контролю материнской компании (СУРiBK) ОАО «Российские железные дороги». В частности, например, эти две системы, оценивающие один и тот же объект - деятельности компании, применяют:

- не согласованную группировку факторов,
- разрозненную систему показателей.

Отметим, что СУРiBK базируется частично на недостаточно измеримых показателях, а также не соответствует в полной мере требованиям нормативных документов ОАО «РЖД», имеет дублирование показателей и/или подмену понятий. Следовательно, принимая во внимание наличие методики риск-менеджмента, положенную в основу СУРiBK, результаты оценки не достаточно корректно отражают уровень устойчивости деятельности АО «ФПК».

Применяемые в АО «ФПК» интегральные оценки (индекс удовлетворенности (CSI - customer satisfaction index) и индекс потребительской лояльности (NPS - net promoter score)) отражают субъективную приверженность пассажиров к услугам компании. Однако, их использование для оценки эффективности деятельности имеет существенные ограничения, связанные с высокой трудоемкостью расчетов, субъективизмом оценки, недостаточной надежностью оценочных средств.

В РФ разработаны нормативные документы, регулирующие оценку затрат и эффективности инвестиций [1-3 и др.], в том числе и уникальные методики, учитывающие особенности железнодорожного транспорта [4-7]

Отмечая несомненную прогрессивность и значимость указанных выше работ, нельзя не отметить, что в них недостаточно учтен ряд ограничений, связанных: со спецификой процессов жизненного цикла перевозочного процесса; с особенностями формирования доходной и расходной частей бюджета ОАО «РЖД»; с недетерминированностью (не функциональностью) факторов, которые влияют на объект оценки – безопасность перевозочного процесса.

Учитывая значительное количество факторов, оказывающих влияние на безопасность, и ограниченность ресурсов, однозначное решение по всем аспектам безопасности реализовать, как правило, невозможно.

Следовательно, остаются недостаточно исследованными вопросы методического обеспечения интегральной оценки пассажирских перевозок железнодорожным транспортом с учетом взвешенной оценки затрат на безопасность и качество пассажирского движения.

Цель исследования заключается в развитии методического инструментария оценки системы менеджмента безопасности железнодорожных пассажирских перевозок.

Результаты

Проведенный анализ существующих определений, характеризующих состояние защищенности перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, который выявил, что наиболее оптимальным является – «безопасность пассажирского движения».

Результаты анализа и группировка методик представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Характеристика методик учета оценки устойчивости на железнодорожном транспорте для целей оценки безопасности пассажирских перевозок

Группа	Область применения/ критерии эффективности	Ограничения
Методики оценки эффективности	Цель методик - минимизировать сумму	Не достаточно учитывается негативные последствия для

инвестиционных проектов	инвестиций и одновременно, максимизировать эффект от вложенных средств. Достижение уровня безопасности движения рассматривается как дополнительный эффект (в некоторых методиках - даже не учитывается). Критерий эффективности – доходность и прибыльность объекта до/после.	безопасности движения, связанные с изменением интенсивности эксплуатации, которое произойдет за счет реализации инвестиционного проекта.
Методики для оценки эффективности хозяйственной деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД»	Учитывают специфику процессов жизненного цикла перевозочного процесса на железнодорожном транспорте. Чаще всего учитывают особенности формирования доходной и расходной частей бюджета ОАО «РЖД»	Не достаточно корректный анализ затрат, возникающих из-за нарушения безопасности движения поездов
Методики для оценки мероприятий, направленных на обеспечение безопасности перевозочного процесса в других видах транспорта	Оценка рисков нарушения безопасности движения на автомобильном и авиационном транспорте	Не учитывают специфику процессов жизненного цикла на железнодорожном транспорте; не учитывают особенности формирования доходной и расходной частей бюджета ОАО «РЖД»
Методики для оценки мероприятий, направленных на обеспечение безопасности перевозочного процесса на железнодорожном транспорте	Предлагают методику оценки рисков безопасности движения поездов	Вводят ошибочную гипотезу – детерминированный перечень последствий от нарушения безопасности движения поездов. Не достаточно учтен стохастический характер факторов, влияющих на безопасность движения поездов
Методики оценки системы менеджмента безопасности (Функциональная безопасность; UIC Safety Report)	Предлагают методику оценки рисков безопасности движения поездов. Оценивают уровень безопасности движения поездов. Некоторые содержат	Не предлагают экономическую оценку СУБ и/или не учитывают весомость элементов.

	агрегированную оценку элементов СУБ	
--	-------------------------------------	--

В результате проведенного анализа существующих методик оценки устойчивости выявлено, что в существующих методиках недостаточно учтен ряд ограничений, связанных: со спецификой процессов жизненного цикла перевозочного процесса; с особенностями формирования доходной и расходной частей бюджета ОАО «РЖД»; с недетерминированностью (не функциональностью) факторов, которые влияют на объект инвестиций – безопасность перевозочного процесса [8].

На основе анализа методик интегральной и/или комплексной оценки деятельности, применяемых на железнодорожном транспорте, выявлены их возможности и ограничения (табл. 2).

Таблица 2 - Характеристики методик комплексной оценки деятельности, применяемые на железнодорожном транспорте

Группа	Область применения/ критерии эффективности	Ограничения
Методические рекомендации Правительства РФ/ Положение о КПЭ ОАО «РЖД»	КПЭ включают: отраслевые; финансово-экономические; специализированные	Не предусмотрена интегральная оценка. Не определено влияние затрат из-за ущербов от нарушения безопасности движения поездов на достижение КПЭ. Не содержится оценка затрат из-за ущербов от нарушения безопасности движения поездов
RAEX-Аналитика	Комплексная оценка ESG-профиля компании	
ESG-индекс РСПП «Вектор устойчивого развития»		
Рэнкинг «ESG-индекс российского бизнеса». Кредитное рейтинговое агентство «Национальные кредитные рейтинги»	Экспертное сравнение деятельности российских компаний из разных секторов экономики, показывающее уровень их соответствия практикам в области экологической, социальной и управленческой ответственности	Оценка, отражает динамику показателей социально-экономической, экологической и управленческой (в ограниченном значении – комплаенс) результативности деятельности
Рэнкинг ESG-прозрачности российских компаний и банков. Рейтинговое агентство «Эксперт РА»	Экспертная оценка степени раскрытия (прозрачности) ESG-информации в годовых отчетах и отчетах об устойчивом развитии крупнейших российских компаний и банков	Не содержит оценку эффективности деятельности

Методики оценки функциональной безопасности на железнодорожном транспорте	Предлагают методику оценки рисков безопасности движения поездов. Оценивают уровень безопасности движения поездов. Некоторые содержат агрегированную оценку элементов СУБ	Не предлагают экономическую оценку СУБ. Не учитывают весомость элементов СУБ. Не учитывают риски нарушения элементов СУБ
UIC Safety Report Международного союза железных дорог	Интегральная оценка уровня безопасности	Оценка безопасности только с позиции угрозы для жизни и здоровья граждан. Не учитываются иные последствия

Выводы

Следовательно, существующие методики комплексной оценки деятельности пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте имеют ряд ограничений, к наиболее существенным считаем необходимо отнести: отсутствие интегральной оценки бизнес-модели (часто интегральная оценка замена сверсткой отдельно оцениваемых частных показателей деятельности железнодорожных подразделений); наличие перекоса с системе КПЭ к оценке «удовлетворенности и лояльности» пассажиров по отношению к оценке уровня безопасности движения; не достаточную применяемость риск-ориентированный подход в оценке сценариев развития КПЭ АО «ФПК».

Библиографический список

1. ИНСТРУКЦИЯ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ КАПИТАЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ. СН 423-71. Утверждена постановлением Государственного комитета Совета Министров СССР по делам строительства от 31 мая 1971 г. 2-е издание
2. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. URL :<https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (Дата обращения 27.04.2025).
3. Об утверждении методики расчета и подтверждения экономического эффекта от использования результатов научно-технических работ в деятельности ОАО «РЖД» по кругу ведения департамента пути и сооружений : распоряжение ОАО «РЖД» от 30.12.2008 № 2884р. URL : <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=488966&dst=100754#lGiF4xTgbOcEn2wg> (Дата обращения 27.04.2025).
4. ПОСОБИЕ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ ЖЕЛЕЗНЫХ И АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РАЙОНАХ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ (к СНиП 2.05.07-85). ВЫПУСК 5602. УТВЕРЖДЕНО: Приказом Союзпромтрансниипроекта 13 февраля 1990 г. № 10. МОСКВА - 1990
5. Пособие по проектированию промышленных железнодорожных станции (к СНиП 2.05.07—85)/Промтрансниипроект. — М.: Стройиздат, 1990. — 199 с
6. ПОСОБИЕ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА И ВОДООТВОДА ЖЕЛЕЗНЫХ И АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ. (К СНиП 2.05.07-85). Утверждено Приказом Союзпромтрансниипроекта от 3 июня 1987 г. N 125.

7. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.
ГОСТ 33433—2015

8. Сольская И.Ю., Шумилова О.С. Экономическое содержание безопасности перевозочного процесса на железнодорожном транспорте // Наука, образование, кадры. Материалы национальной конференции в рамках IX Международного Сибирского транспортного форума. 2019. - С. 39-48.