

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Н.М. Степаненкова, Р.М. Мухаметшин

Елецкий государственный университет им. И.А. Бунина
(Елец, Россия)

***Аннотация.** Статья посвящена исследованию современного состояния проблемы стратегического планирования развития железнодорожной отрасли. Актуальность данной проблемы обусловлена растущей объективной потребностью увеличения транспортной доступности всего территориального пространства Российской Федерации для расширения экономических и логистических связей, обеспечения экспортно-импортных операций социальной стабильности, регионального развития. В статье рассматриваются базовые стратегические документы, в рамках которых определяются цели развития, критерии их достижения, финансовые условия. Анализируются тенденции развития отрасли, выявляются факторы, как положительно, так и негативно влияющие на состояние транспортной инфраструктуры и объем реализуемых железнодорожных перевозок. Авторы показывают зависимость корпоративного планирования от государственных стратегий развития и программ. Описываются особенности, влияющие на процесс стратегического планирования развития железнодорожной отрасли на современном этапе.*

***Ключевые слова:** железнодорожная отрасль, стратегическое планирование, услуги железнодорожного транспорта, устойчивое функционирование, долгосрочное развитие.*

THE ECONOMIC NECESSITY OF STRATEGIC PLANNING FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT SERVICES

N.M. Stepanenkova, R.M. Mukhametshin

Bunin Yelets State University
(Yelets, Russia)

***Abstract.** The article is devoted to the study of the current state of the problem of strategic planning for the development of the railway industry. The urgency of this problem is due to the growing objective need to increase the transport accessibility of the entire territorial space of the Russian Federation for the expansion of economic and logistical ties, ensuring export-import operations of social stability, regional development. The article discusses the basic strategic documents, which define the development goals, criteria for their achievement, financial conditions. The trends in the development of the industry are analyzed, the factors that positively and negatively affect the state of the transport infrastructure and the volume of rail transportation are identified. The authors show the dependence of corporate planning on government development strategies and programs. The features influencing the process of strategic planning of the development of the railway industry at the present stage are described.*

***Keywords:** railway industry, strategic planning, railway transport services, sustainable operation, long-term development.*

В условиях новых реалий, характеризующихся футурологами как времени ВANI-мира (Brittle (хрупкий), Anxious (тревожный), Nonlinear (нелинейный), Incomprehensible (непостижимый)), особенно важно иметь стратегические ориентиры развития ключевых отраслей экономики [7, 10]. Общим документом стратегического целеполагания является Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года., в котором предусмотрены устранение инфраструктурных ограничений и рост доступности и качества транспортной инфраструктуры, повышение связности экономических центров, транспортной доступности сельских и удаленных территорий, расширение географии экономического роста. Учитывая изменение логистических связей, произошедшее вследствие вынужденного переориентирования транспортных поставок с запада на восток, особенно важным для отечественной экономики становится устойчивое функционирование и перспективная эффективность инфраструктуры и оказываемых услуг железнодорожной отрасли. Важнейшим документом, устанавливающим целевые ориентиры данной отрасли, является Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [1]. Долгосрочные цели, предусмотренные в данном документе, показаны на рис. 1.

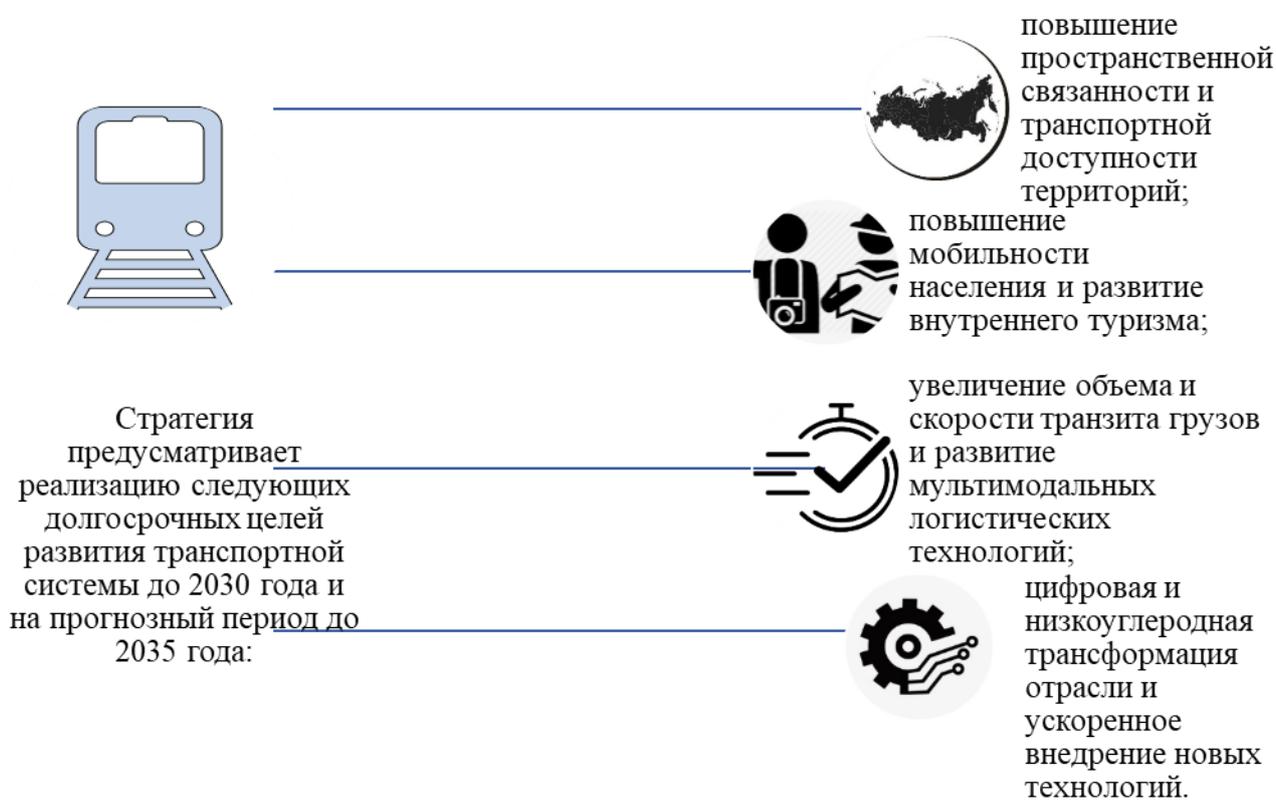


Рис. 1. Долгосрочные цели развития транспортной системы Российской Федерации

В развитие данного документа принята Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [2]. Развитие путей сообщения способствует формированию новых районов притяжения интересов бизнеса, формированию долгосрочных экономических связей, даст импульс экономике регионов. В Стратегии выявлены препятствия, которые необходимо устранить для достижения целей (рис. 2).



Рис. 2. Проблемы, препятствующие развитию железнодорожной отрасли в Российской Федерации [2]

Решение проблем должно привести к обеспечению общей потребности в обновлении парка локомотивов – до 11445 единиц, вагонов магистральных – 75540, вагонов промышленных – 40520 единиц.

Однако для реализации этих потребностей необходимо ускорение процессов импортозамещения в машиностроительной отрасли. Вызовы, с которыми пришлось столкнуться вследствие пандемии COVID – 19 в 2020 году, санкционным давлением в связи с СВО, негативно повлияли на выпуск продукции для железнодорожной отрасли (табл. 1).

Таблица 1

Основные показатели выпуска продукции отрасли машиностроения

Наименование выпускаемой продукции	Годы			2022 г. в % к 2020 г.
	2020	2021	2022 г.	
Электровозы магистральные, штук	342	290	321	93,8
Тепловозы магистральные, секций	233	244	180	77,2
Вагоны пассажирские железнодорожные, тыс. штук	2,0	1,6	1,5	75,0
Вагоны грузовые магистральные широкой колеи, тыс. штук	57,1	63,1	50,2	87,9

Как видим, даже в сравнении с 2020 годом, характеризующимся спадом в экономике из-за карантинных ограничений, показатели 2022 года оказались еще ниже.

Поскольку монополистом на отечественном рынке железнодорожных перевозок является ОАО «РЖД», то следует ориентироваться на Долгосрочную программу развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года [3]. При переходе с уровня федерального стратегического развития на уровень планирования деятельности компании прогнозный горизонт существенно сокращается. Так, Транспортная стратегии Российской Федерации имеет горизонт до 2035 года, Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, соответственно до 2030 года, а Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» – до 2025 года. Это говорит о сложности

составления прогнозов для конкретной хозяйствующей единицы, многочисленности сценариев развития и высокой зависимости от поддержки государства.

В частности, при определении дивидендной, налоговой, тарифной политики компания не самостоятельна, а ограничена рамками, устанавливаемым государством. Стратегия развития опирается на инвестиционные возможности, в отношении которых в ОАО «РЖД» действуют определенные правила (рис. 3).

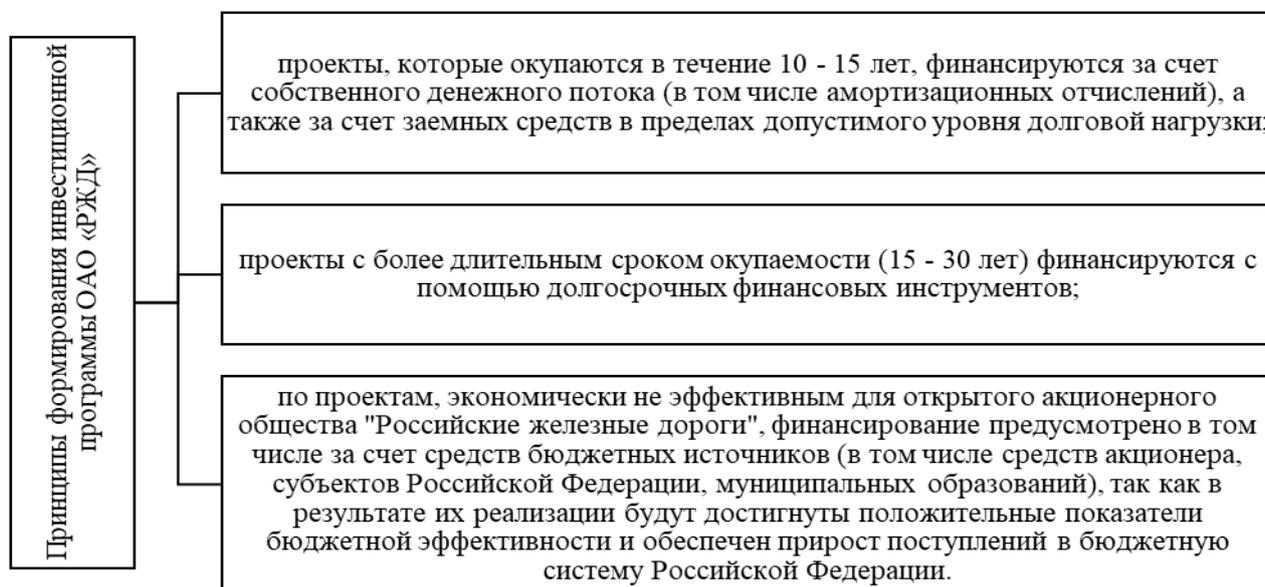


Рис. 3. Принципы формирования инвестиционной программы ОАО «РЖД»

Рассматривая показатели деятельности ОАО «РЖД», можно отметить рост тарифного грузооборота на 18,4 млрд тарифных тонно-километров вследствие увеличения дальности перевозок, при этом по большинству наименований перевозимых грузов в сравнении с аналогичным периодом прошлого года наблюдается отрицательная динамика. Это не может не повлиять на экономическую эффективность деятельности компании, которая для покрытия возросших затрат вынуждена увеличивать тарифы.

Таблица 2

Объемы грузовых перевозок ОАО «РЖД» [11]

Показатели, млн тонн	I полугодие 2022 г.	I полугодие 2023 г.	Отклонение
1	2	3	4
Всего	614,8	619,1	+4,3
Каменный уголь	176,2	179,1	+2,9
Кокс	5,2	5,6	+0,4
Нефть и нефтепродукты	107	105,5	-1,5
Руда железная и марганцевая	58,3	57,6	-0,7
Черные металлы	34,8	33,9	-0,9
Лом черных металлов	6,5	6,3	-0,2
Удобрения	30,6	31	-0,4
Цемент	11,8	11,8	-
Лесные грузы	17,8	13,9	-3,9
Зерно	10,5	15,1	-4,6
Строительные грузы	62,5	66,3	+3,8
Руда цветная и серное сырье	9,2	9	-0,2

Продолжение табл. 2

1	2	3	4
Химикаты и сода	12	10,9	-1,1
Промышленное сырье	16,4	14,4	-2
Остальные	56,1	58,4	+2,3
Тарифный грузооборот (млрд тарифных тонно-км)	1319,2	1337,6	+18,4
Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии (млрд тарифных тонно-км)	1653,8	1663	+9,2

Немаловажное значение для экономики государства и регионального развития имеет пассажиропоток. Если грузоперевозки в связи с сокращением поставок в европейские страны и перенаправлением экспорта на восток сильно пострадали, то сокращение заграничного турпотока способствовало развитию внутреннего туризма и росту поездок внутри страны.

Таблица 3

Объемы пассажирских перевозок ОАО «РЖД» [11]

Показатели	I полугодие 2022 г.	I полугодие 2023 г.	Отклонение
Всего, млн пасс.	534,5	570,8	+36,3
Дальнее следование, млн пасс.	46,9	54,4	+7,5
Пригородное сообщение, млн пасс.	487,7	516,4	+28,7
Пассажиروоборот, млн пасс-км	51,8	58,8	+7

Как видим, все показатели в сравнении с аналогичным периодом прошлого года имеют положительную динамику, самым востребованным оказалось пригородное сообщение, рост по которому составил 28,7 млн пассажиров.

В условиях турбулентности экономических, политических и социальных факторов, влияющих на формирование стратегии долгосрочного развития, многие исследователи вопросов перспективного развития и управления отталкиваются от дефиниции «планирование», переходя к категории «стратегического мышления», под которым понимают способность прогнозировать будущее бизнеса с учетом факторов, которые невидимы при традиционном стратегическом управлении [5, 8, 9].

Особенность текущей ситуации в экономике показала неспособность так называемой «невидимой руки рынка» регулировать основные процессы, от которых зависит не только эффективность и перспективы отдельной хозяйствующей единицы, но и социально-экономическая безопасность всего государства. Построение перспективных прогнозов и планов предприятия может строиться только в русле национальной стратегии развития. Сложность заключается в том, что планирование государственного бюджета осуществляется на трехлетнюю перспективу, а горизонт планирования госпрограмм – восемь – десять лет. В этой связи существует ситуация двойственности подходов, когда одновременно действуют две модели стратегического планирования: государственные программы и национальные проекты [6]. При этом ежегодно вносятся корректировки в программные показатели, что зачастую делает процесс «вписывания» стратегии развития компании в государственную программу малореалистичным.

Таким образом, процесс стратегического планирования развития железнодорожной отрасли характеризуется следующими особенностями:

– многосценарность развития, расширение числа учитываемых факторов, высокая доля внешнеэкономического влияния, пересмотр векторов развития экспортно-импортных отношений;

– возрастающая потребность использования нестандартных подходов, прорывных решений, не зависящих напрямую от финансовых ресурсов, но базирующихся на новых связях, технологиях, партнерах;

– необходимость встраивания в систему государственных целей, поскольку именно государство выступает гарантом и участником в принятии решений.

Список источников

1. Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года. Утверждён распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2021 года № 2765-р). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/402829258/> (дата обращения: 25.03.2023).

2. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Консультант Плюс : справочно-правовая система : сайт. – 2023. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.07.2023)

3. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»)// Консультант Плюс : справочно-правовая система : сайт. – 2023. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.07.2023)

4. Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р (ред. от 13.10.2022) «Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года» (вместе с «Долгосрочной программой развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года») // Консультант Плюс : справочно-правовая система : сайт. – 2023. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 01.08.2023)

5. Беляков Г.П. Опыт КНР по реформированию системы стратегического планирования и управления научно-технологическим развитием / Г.П. Беляков, С.А. Беляков, А.С. Шпак // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 3. – С. 1575-1586. – doi: 10.18334/eo.9.3.40857.

6. Наумов С.Н. Стратегическое планирование – ключевой инструмент обеспечения экономической безопасности России в условиях «больших вызовов» / С.Н. Наумов, Р.Р. Гумеров, Н.В. Гусева // Экономическая безопасность. – 2023. – Том 6. – № 2. – С. 497-508. – doi: 10.18334/ecsec.6.2.117952.

7. Сравнение VUCA- и BANI-концепций видения мира в разрезе бизнес-сферы // Неделя науки Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. – 2022. – № 1-1. – EDN OSOMNW

8. Степанов Д.А. Стратегическое планирование и управление развитием промышленных предприятий: российская и зарубежная методическая парадигма / Д.А. Степанов // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. – Том 10. – № 12. – С. 3093-3108. – doi: 10.18334/erpp.10.12.111322.

9. Тхориков Б.А. Технологии менеджмента в условиях экономической нестабильности социальной среды / Б.А. Тхориков, А.М. Слинков, Д.И. Усманов, М.В. Семибратский, Д.С. Безнос. – М.: Библио-Глобус, 2016. – 192 с. – ISBN: 978-5-906830-46-3 – doi: 10.18334/9785906830463

10. Хасанов А. Э. VUCA- и BANI-мир – новая реальность для российского предпринимательства / А. Э. Хасанов // Московский экономический журнал. – 2023. – Т. 8, № 4. – DOI 10.55186/2413046X_2023_8_4_152. – EDN ENUQIH

11. РЖД Бизнес Актив: официальный сайт. – Москва. – Обновляется в течение суток.
– URL: <https://company.rzd.ru/ru/9377/page/103290?id=16978#pass> (дата обращения: 22.07.2023) - Текст: электронный.

References

1. A unified plan for achieving the national development goals of the Russian Federation for the period up to 2024 and for the planning period up to 2030. Approved by the Decree of the Government of the Russian Federation No. 2765-r dated October 1, 2021). [electronic resource]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/402829258/> (accessed: 03/25/2023).

2. Decree of the Government of the Russian Federation dated 11/27/2021 No. 3363-r "On the Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035" // Consultant Plus : legal reference system : website. - 2023. – URL: <http://www.consultant.ru> (accessed: 07/22/2023)

3. Decree of the Government of the Russian Federation No. 877-r dated 17.06.2008 "On the Strategy for the Development of railway transport in the Russian Federation until 2030" (together with the "Action Plan for the implementation of the Strategy for the Development of Railway Transport in the Russian Federation until 2030 in 2008-2015")// Consultant Plus : legal reference system : website. – 2023. – URL: <http://www.consultant.ru> (accessed: 07/22/2023)

4. Decree of the Government of the Russian Federation dated 03/19/2019 No. 466-r (ed. from 10/13/2022) "On approval of the development program of JSC "Russian Railways" until 2025" (together with the "Long-term development program of Open Joint Stock Company "Russian Railways" until 2025") // Consultant Plus : legal reference system : website. – 2023. – URL: <http://www.consultant.ru> (accessed: 01.08.2023)

5. Belyakov G.P. China's experience in reforming the system of strategic planning and management of scientific and technological development / G.P. Belyakov, S.A. Belyakov, A.S. Shpak // Economic relations. – 2019. – Volume 9. – No. 3. – pp. 1575-1586. – doi: 10.18334/eo.9.3.40857.

6. Naumov S.N. Strategic planning is a key tool for ensuring Russia's economic security in the face of "big challenges" / S.N. Naumov, R.R. Gumerov, N.V. Guseva // Economic security. – 2023. – Volume 6. – No. 2. – pp. 497-508. – doi: 10.18334/ecsec.6.2.117952.

7. Comparison of VUCA- and BANI-concepts of world vision in the context of the business sphere // Science Week of St. Petersburg State Maritime Technical University. – 2022. – № 1-1. – EDN OSOMNW

8. Stepanov D.A. Strategic planning and management of the development of industrial enterprises: Russian and foreign methodological paradigm / D.A. Stepanov // Economics, Entrepreneurship and Law. – 2020. – Volume 10. – No. 12. – pp. 3093-3108. – doi: 10.18334/epp.10.12.111322.

9. Thorikov B.A. Management technologies in conditions of economic instability of the social environment / B.A. Thorikov, A.M. Slinkov, D.I. Usmanov, M.V. Semibratsky, D.S. Beznos. Moscow: Biblio-Globus, 2016. – 192 p. – ISBN: 978-5-906830-46-3 – doi: 10.18334/9785906830463

10. Khasanov A.E. VUCA- and BANI-the world is a new reality for Russian entrepreneurship / A. E. Khasanov // Moscow Economic Journal. – 2023. – Vol. 8, No. 4. – DOI 10.55186/2413046X_2023_8_4_152. – EDN ENUQIH

11. Russian Railways Business Asset: official website. – Moscow. – Updated during the day. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9377/page/103290?id=16978#pass> (accessed: 22.07.2023) - Text: electronic.