

РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ И МЕТОДОЛОГИИ СТАТИСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЕФОРМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Рассматривается структура органов статистики на железнодорожном транспорте, роль Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества СНГ и Балтии в совершенствовании методологии статистического учета, результаты всеобщих натуральных переписей вагонов грузового парка за ряд лет, изменения в методологии учета парка грузовых вагонов, проблема сопоставимости статистических показателей в динамике.

Решение множества прикладных статистических задач в конечном итоге сводится к познанию объективно существующих условий, к оценке закономерностей развития и принятию на их основе обоснованных решений. Изучая на протяжении многих лет одни и те же объекты и процессы, статистика, с одной стороны, должна обеспечить сопоставимость показателей, с другой — соответствие их меняющимся условиям. Поэтому длительные периоды относительной устойчивости статистической методологии сменяются периодами бурных ее изменений.

Периодом интенсивных изменений статистической методологии является двадцатилетие 1990–2010 гг. Значительные изменения происходят и в методологии статистики железнодорожного транспорта.

Начало самостоятельной статистической деятельности на железнодорожном транспорте относится к 1843 г., когда был создан Комитет для статистической разработки общеэкономических показателей. Через десять лет (в 1853 г.) был образован Статистический комитет Главного управления путей сообщения, который вел регулярную разработку статистических данных о деятельности железных дорог. В 1873 г. был создан Отдел статистики и картографии, функционировавший вплоть до 1917 г. В 1921 г. при НКПС был организован Центральный отдел статистики и картографии. В структуре Министерства путей сообщения СССР а затем в Министерстве путей сообщения России имелось Управление статистики. На железных дорогах функционировали Службы статистики и отделы статистического учета и отчетности отделений железных дорог.

Создание ОАО «РЖД» привело к реорганизации статистических подразделений на железнодорожном транспорте. В 2006 г. был образован Департамент информатизации и корпоративных процессов управления, в состав которого входило Управление статистики и вычислительные центры. В дальнейшем Главный вычислительный центр приобрел статус филиала ОАО «РЖД». Управление статистики и вычислительной техники было преобразовано в Управление статистики и анализа ОАО «РЖД» (2007 г.). Основными функциями Управления являются организация ведения оперативного учета и статистических наблюдений в филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД» на основе единой методологии государственной и корпоративной статистики, обобщение и анализ данных о результатах работы, подготовка предложений по совершенствованию учета и отчетности.

В современных условиях вопросы методологии статистики железнодорожного транспорта решаются Управлением статистики и анализа. Сбор и обработка первичной информации ведется Информационно-вычислительными центрами железных дорог и Главным вычислительным центром, которые формируют практически всю систему обобщающих статистических показателей. На железных дорогах — филиалах ОАО «РЖД» имеются Службы корпоративной информатизации железных дорог.

С момента своего рождения статистика железнодорожного транспорта решала две задачи: общеэкономические и внутритранспортные, связанные с управлением перевозками.

В настоящее время по железнодорожному транспорту существует два блока статистической информации: официальная общедоступная статистическая информация РОССТАТа и корпоративная статистическая информация холдинга ОАО «РЖД».

Корпоративная статистика железнодорожного транспорта нацелена на обеспечение управления перевозками и на оценку результативности экономической деятельности. Разрабатываемая ею статистическая информация имеет широкий круг пользователей как в сфере оперативного управления перевозками, так и в решении текущих и стратегических экономических, финансовых и социальных задач. Однако эта информация является информацией ограниченного доступа.

Система сбора первичных статистических данных на железнодорожном транспорте органически вписана в автоматизированные системы управления. В качестве первоисточников регистрируемых статистических признаков стали широко применяться электронные документы – электронный натурный лист поезда, электронная дорожная ведомость (ЭТРАН), электронный вагонный лист и др. Идет подготовка к внедрению электронного маршрута машиниста. Область централизованной обработки первичной информации расширилась. Практически полностью исключено некогда существовавшее дублирование сбора информации при получении статистических данных.

Следствием реформы структуры управления железнодорожным транспортом явилась необходимость изменений в методологии статистического учета. Эта задача являлась актуальной не только для России, но и для других стран. Значительная роль в совершенствовании учета принадлежит Совету по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества независимых государств и Балтии. В составе Совета была создана Рабочая группа по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте, основными задачами которой стала подготовка предложений по совершенствованию оперативного и статистического учета, проведение единой методологической и учетной политики, организация статистических обследований, автоматизация ведения оперативного и статистического учета и др. [1]

Значительные изменения в учет парка и простоя грузовых вагонов, погрузки и выгрузки, наличия тягового подвижного состава были внесены в 2007–2011 гг.

Учет парка грузовых вагонов является одной из наиболее сложных статистических задач. Массовость объекта наблюдения (более 1 миллиона вагонов только в России), широкое географическое размещение (все станции и участки сети государств Содружества), значительное число постоянно изменяющихся учетных операций и состояний, короткий период между отчетными моментами (сутки) требует применения современных форм и способов учета. Такими способами являются ежесуточный текущий автоматизированный учет и ежегодная перепись вагонов.

В период образования на территории бывшего СССР независимых государств было принято три важнейших документа:

1. Соглашение о принципах совместного использования грузовых вагонов в межгосударственном сообщении (от 20.10.1992 г.) [2].

2. Соглашение о разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР между государствами-участниками Содружества, Азербайджанской Республикой, Республикой Грузия, Латвийской Республикой, Литовской республикой, Эстонской республикой и их дальнейшем совместном использовании (от

22.01.1993 г.). В соответствии с данным документом инвентарный парк грузовых вагонов 8-значной нумерации бывшего МПС СССР в количестве 1 543 153 вагона был распределен между странами. России было передано 963 378 вагонов или 62,4 3% [3].

3. Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств – участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской республики, Эстонской республики и их дальнейшем совместном использовании (от 12.03.1993 г.) [4].

С точки зрения статистики железнодорожного транспорта важнейшими положениями данных документов было соглашение о применении единой технологии совместной эксплуатации грузовых вагонов, о сохранении информационного единства, о проведении единовременной натурной переписи вагонов.

Переписи вагонов в России проводятся 120 лет. Первая перепись вагонов в России была проведена 1(13) мая 1891 г. [5]. С этого времени перепись вагонов представляет собой натурную проверку наличия, состояния и географического размещения вагонов грузового парка. После 1992 г. переписи вагонов приобрели межгосударственный характер. Поэтому методология, порядок, сроки проведения переписей, рассмотрение и утверждение ее результатов осуществляются Советом по железнодорожному транспорту (33 заседания Совета в 2002 г., Баку; 49 заседаний в 2008 г., Киев и др.).

В настоящее время действует Инструкция по проведению натурной переписи вагонов грузового парка, утвержденная на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций государств-участников Содружества, Грузии Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики 25–27 января 2011 г.

В 2011 г. в объект статистического наблюдения переписи включались все вагоны восьмизначной нумерации инвентарного парка железных дорог; собственные (приватные) вагоны принадлежности юридических и физических лиц с нумерацией на цифру «5»; собственные вагоны, имеющие нумерацию инвентарного парка.

Вагоны всех собственников могли находиться на железнодорожных путях общего пользования, на путях необщего пользования, на железных дорогах «третьих» стран (за границей), на новостройках, в составах грузовых, пассажирских и хозяйственных поездов, с одиночными локомотивами и на морских паромов [6].

Рабочей группе Совета по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте было поручено минимизировать перечень признаков регистрации при общесетевой переписи 2011 г., поэтому число признаков регистрации было сокращено.

Переписи вагонов является основным методом учета инвентарного наличия вагонов. Полученные в результате натурной переписи и утвержденные Советом по железнодорожному транспорту данные используются в инвентарном, бухгалтерском и налоговом учете [7].

Всеобщие переписи вагонов в начале 90-х годов устанавливали значительные расхождения между паспортными данными автоматизированного учета и данными переписи, что свидетельствовало о серьезных недостатках в учете. Так, по состоянию на 17 мая 1994 г. парк собственных вагонов был завышен на 21,6 тыс. единиц, выявлено 87,5 тыс. вагонов без указания предприятия–собственника. Это потребовало от железнодорожных администраций выверки обоснованности отнесения вагонов в данную группу и улучшения учета собственных вагонов. На 12-м заседании Совета по железнодорожному транспорту рекомендовалось повысить качество учета, перейти на поно-

мерной контроль за дислокацией вагонов, осуществлять автоматизацию обработки материалов переписи [8].

Переписи выявляли большое число вагонов-«двойников». Так, переписью 1995 г. было установлено 11 тыс. ваг. принадлежности предприятий и организаций, имеющих двойную нумерацию (Протокол 14 Заседания Совета, г. Витебск).

Устанавливалось значительное количество вагонов, которые не отражались в нескольких переписях подряд. По данным переписей 1994, 1995 и 1996 гг. исключению из номерной базы подлежало 88 149 паспортов по номерам вагонов, не прошедших подряд три переписи. Зачислению в номерную базу подлежало 5 300 вагонов, прошедших три переписи подряд. Было выявлено 23 644 вагона с неправильным номером (Протокол 16-го Заседания Совета, Юрмала). По результатам переписи 2008 г. не прошли четыре и более переписи 3,2 тыс. вагонов. На 49-м заседании Совета было рекомендовано принять меры к ликвидации расхождений между данными переписи и автоматизированного банка данных парка вагонов (АБД ПВ) путем розыска вагонов или исключения их из инвентарного наличия. В переписи 2009 г. число вагонов, не прошедших четыре и более переписи, составило 2,6 тыс.

Для коренного улучшения учета вагонного парка было принято решение о вводе с 1 января 1996 г. в опытную, а затем в постоянную эксплуатацию системы непрерывного автоматизированного пономерного учета вагонов на территории железнодорожных администраций государств – участников Соглашения [9]. Улучшение учета вагонного парка привело к уменьшению числа вагонов, не попадающих в несколько последовательно проведенных переписей, однако оно попрежнему велико. По переписи 2011 г. было установлено 2,3 тыс. вагонов, не отраженных в четырех последовательных переписях. Переписи вагонов как метод статистического учета и контроля за наличием вагонов остаются важным методом статистического исследования и сохранятся и будущем.

Реформирование структуры управления железнодорожным транспортом и развитие рыночных институтов привели к появлению новых имущественных отношений субъектов на рынке транспортных услуг. Увеличилось число собственников грузовых вагонов. Были созданы дочерние общества ОАО «РЖД» (ОАО «ПГК», ОАО «ВГК»), которым передавались вагоны инвентарного парка. Поэтому на сети дорог появились вагоны, имеющие нумерацию инвентарного парка, но являющиеся собственными, номер которых должен начинаться с цифры «5» (204,3 тыс. по переписи 2011 г.).

По переписи 2011 г. общий парк грузовых вагонов стран Содружества составил 1 499,4 тыс. вагонов. Это меньше, чем было распределено между железнодорожными администрациями в 1992 г., но больше, чем по переписи 2001 г. За десять лет парк вагонов с учетом значительного исключения из инвентаря и поступления новых вагонов увеличился на 231,7 тыс. вагонов (табл. 1).

Возникла качественно новая структура вагонного парка. Абсолютные размеры и доля собственных (приватных) грузовых вагонов значительно увеличились. За период 1994–2011 гг. парк собственных вагонов возрос в 3,5 раза. Инвентарный парк железнодорожных администраций стран Содружества в 2011 г. составил только 33,5 % парка 1994 г. В 1994 г. на один вагон инвентарного парка приходилось 0,21 собственных вагонов; в 2010 г. – 1,19, в 2011 г. – 2,2.

В обозримом будущем структура вагонного парка по их правовому положению будет изменяться. В России возможно объединение части вагонов различных собственников в одну группу и создание парка «привлеченных» вагонов. На 55 Заседании Совета по железнодорожному транспорту было принято к руководству подписанное Соглашение

о создании единой системы управления и использования парка грузовых вагонов (ЕСУПГВ). Это приведет и изменению статуса части вагонов и потребует новых группировок вагонного парка.

Таблица 1

Состав парка грузовых вагонов по данным ежегодных переписей¹

Дата переписи вагонов грузового парка	Всего переписано вагонов, тыс.	В том числе		Число собственных вагонов на 1 вагон инвентарного парка
		инвентарного парка	собственных вагонов	
15.05.1994	1687,0	1395,4	291,6	0,209
17.05.1995	1607,5	1314,4	293,1	0,223
15.05.1996	1545,7	1258,8	279,9	0,222
19.05.1999	1316,3	1072,4	239,4	0,224
16.05.2001	1267,7	1042,8	224,9	0,216
15.05.2002	1253,2	1013,9	239,3	0,236
21.05.2003	1269,1	999,4	269,7	0,300
18.05.2004	1306,3	980,4	325,9	0,332
18.05.2005	1342,6	966,8	375,8	0,389
17.05.2006	1363,1	964,4	398,7	0,413
16.05.2007	1396,1	951,9	444,2	0,467
14.05.2008	1438,5	939,0	499,5	0,532
20.05.2009	1457,0	693,2	763,8	1,102
19.05.2010	1447,1	659,3	787,8	1,195
18.05.2011	1499,4	468,7	1030,7	2,20

Качество учета вагонного парка в значительной степени зависит от точности учета обмена вагонами на стыковых пунктах. Поэтому учету перехода вагонов всегда уделялось большое внимание. В 2007 г. была утверждена Инструкция по автоматизированному номерному учету перехода грузовых поездов, грузовых вагонов и контейнеров по стыковым пунктам железных дорог – филиалов ОАО «РЖД». Группировка переданных и сданных вагонов осуществляется:

- по принадлежности: инвентарный парк ОАО «РЖД», инвентарный парк железных дорог государств – участников Содружества; вагоны, принадлежащие юридическим и физическим лицам, арендованные вагоны;
- по роду вагонов;
- по состоянию: вагоны рабочего парка и вагоны нерабочего парка.

Обмен вагонами на межгосударственных стыковых пунктах связан с экономической ответственностью государств за наличие вагонов в границах государств. Совет по железнодорожному транспорту принял инструкцию по учету перехода грузовых поездов, грузовых вагонов и контейнеров по межгосударственным стыковым пунктам (2010 г., 52 заседание, Юрмала).

Кардинальным изменением в методологии учета вагонного парка явилось изменение характерных признаков вагонов рабочего и нерабочего парка. В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 30.06.2009 г. № 1366р с 01.01.2010 г. было принято новое понятие рабочего парка вагонов.

Рабочий парк вагонов Российской Федерации — это исправные грузовые вагоны всех форм собственности, используемые для перевозки грузов, находящиеся на железнодорожных путях как общего, так и необщего пользования, в резерве, за исключением вагонов, находящихся за границей в «третьих» странах, в СНГ и Литовской, Латвийской и Эстонской республиках, в запасе, на инфраструктуре других владельцев, на ново-

¹ По данным протоколов Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии.

стройках, а также выделенных для специальных технических нужд и остальных надобностей железных дорог.

Начиная с 2010 г. вагоны, передаваемые на пути необщего пользования или отставляемые в резерв, не изымаются из рабочего парка. Вагоны, отставленные в резерв ОАО «РЖД», учитываются в рабочем парке и включаются в категорию местных вагонов. Соответственно изменился и состав нерабочего парка вагонов. Начиная с 2012 г., в нерабочем парке вводится категория «Технические надобности на инфраструктуре ОАО «РЖД», объединившая группы «Специальные и технические нужды железных дорог ОАО «РЖД» и «Остальные надобности железных дорог ОАО «РЖД».

Группировка парка по роду вагонов предусматривала выделение семи основных учетных групп: крытые, платформы, полувагоны инвентарные, цистерны, рефрижераторные и прочие. В составе прочих вагонов предусматривалось выделение частных полувагонов. Таким образом, вагоны одного конструктивного типа (полувагоны) в учете были разделены. Уменьшение инвентарного парка и рост парка собственных вагонов привел к изменению этого порядка. С 1 июля 2011 г. группировка парка по роду вагонов изменена: все полувагоны учитываются независимо от формы собственности одной группой как «полувагоны»².

Изменение методологии учета привело к существенному увеличению абсолютных размеров рабочего парка и сокращению нерабочего парка, изменению структуры наличного парка.

Значительные изменения произошли в учете простоя вагонов на станциях. Со второй половины 2011 г. применявшиеся ранее способы учета (номерной и безномерной в зависимости от размера вагонооборота станции) заменены автоматизированным номерным способом учета на всех станциях сети. Отменено составление станциями отчета о простое вагонов; выходная информация формируется ИВЦ и ГВЦ. Даны новые понятия категорий вагонов. Программа разработки данных значительно расширена. Предусмотрено определение времени простоя местных вагонов отдельно на путях общего и путях необщего пользования, выделение времени, отражающего ответственность разных субъектов за время простоя: перевозчика – ОАО «РЖД» и собственника (либо оператора, арендатора). Определяется среднее время простоя вагонов в резерве ОАО «РЖД», в отстой. Предусматривается группировка показателей по принадлежности вагонов: инвентарного парка ОАО «РЖД», инвентарного парка стран СНГ и Балтии, частные вагоны, арендованные вагоны.

С июля 2010 г. внесены изменения в учет наличия тягового подвижного состава (ТПС). Изменилось понятие и состав эксплуатируемого и неэксплуатируемого парка, введено понятие «рабочий парк», учитывается общее число секций.

В эксплуатируемый парк включаются локомотивы рабочего парка, локомотивы, ожидающие работу на станционных и депо-вских путях, перемещаемые из парка прибытия в парк отправления или в пункт ремонта, перемещаемые по регулировке, проходящие техническое обслуживание на станционных путях или на депо-вских путях с локомотивными бригадами. В неэксплуатируемый парк переведены операции по техническому обслуживанию ТО-2, совмещенному с экипировкой или без совмещения, на экипировке и в их ожидании на ПТОЛ или в депо без локомотивных бригад. Расширено число показателей эффективности использования локомотивов за счет расчета среднего числа тонна-километров брутто на один локомотив инвентарного парка грузового

²Распоряжение ОАО «РЖД» № 367р от 31.02.2011 г.

движения, на один локомотив рабочего парка грузового движения, на одну секцию эксплуатируемого парка.

Изменения методологии учета приводят к несопоставимости данных. Например, несопоставимы взятые за разные годы данные о среднесуточной производительности вагона грузового парка, времени оборота вагона, среднесуточной производительности локомотива (табл. 2).

Таблица 2

Показатели использования подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД»

Показатель	Год		
	2008	2009	2010 ³
Среднесуточная производительность вагона рабочего парка, т·км нетто/ваг.-сут	11 583	12 533	6 845
Время оборота вагона рабочего парка, сут	7,56	7,45	13,44
Среднесуточная производительность локомотива эксплуатируемого парка, тыс. т·км брутто/лок.-сут	1 736	1 786	1 631

Для приведения данных в сопоставимый вид требуются специальные статистические процедуры. Такая работа должна предусматриваться при изменениях методологии учета и выполняться информационно-вычислительными центрами, как это предусмотрено при изменении учета парка полувагонов.

В обозримом будущем методология учета будет изменяться. Органам статистики железнодорожного транспорта целесообразно публиковать специальные методологические выпуски по аналогии с Методологическими положениями по статистике, которые выпускаются РОССТАТом для всеобщего пользования. Явно недостаточна и открытая статистическая информация по работе железнодорожного транспорта. Официальные публикации РОССТАТа не содержат данных по многим важным показателям объема работы и качества использования подвижного состава по ОАО «РЖД» и железным дорогам, а также по новым участникам рынка транспортных услуг. Потребность же в объективной и систематизированной информации велика. Минтранс планирует организацию мониторинга за наличием и использованием вагонов, что означает появление еще одного потока информации.

Использованные источники

1. <http://www.sovetgt.org/about/docs.htm>
2. <http://www.tourmix.ru/abro.php?id=9650>
3. <http://www.levonevski.net/pravo/razdel3/num1/3d1105.html>
4. <http://pravo.kulichki.com/zak/megd/megd03527.htm>
5. <http://zdr.gudok.ru/pub/21/165722/>
6. http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=10350
7. <http://www.bestpravo.ru/rossijskoje/qk-dokumenty/e1o/page-6.htm>
8. <http://russia.bestpravo.ru/fed1994/data01/tex10515.htm>
9. <http://russia.bestpravo.ru/fed1995/data01/tex10820.htm>

³ Данные за 2010 г. несопоставимы с данными 2008–2009 гг. в связи с изменением методологии учета.