

# РЕФОРМА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ: НЕОКОНЧЕННАЯ ПЬЕСА

**Фарид ХУСАИНОВ**

кандидат экономических наук

Оικονομία • Πολιτικά

• ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ • ΠΟΛΙΤΙΚΑ

**С** 2001 года в России идет процесс реформирования железнодорожного транспорта. Одной из важнейших составляющих проводимых реформ является демонаполизация рынка грузовых железнодорожных перевозок, развитие системы операторских компаний (то есть компаний, владеющих и оперирующих собственным подвижным составом) и конкуренции между ними.

## 1. Роль железнодорожного транспорта в экономике России

Транспортный комплекс России представляет собой одну из крупнейших отраслей экономики. Он включает 1,5 млн км наземных путей сообщения. На транспорте работает 6,5% трудоспособного населения России. Стоимость основных производственных фондов транспорта составляет 27% фондов страны, при этом доля транспортных издержек в конечной цене продукции промышленного и сельского хозяйства оценивается в 15–20%, достигая, по некоторым грузам, 50%.

Железнодорожный транспорт является ведущим в транспортной системе России с точки зрения объема выполняемой работы. Доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта превышает 40%, а без учета трубопроводного — составляет около 85%; доля в пассажирообороте — более 40%.

О роли железнодорожного и других видов транспорта на рынке грузовых перевозок можно судить по данным табл. 1 и рис. 1.

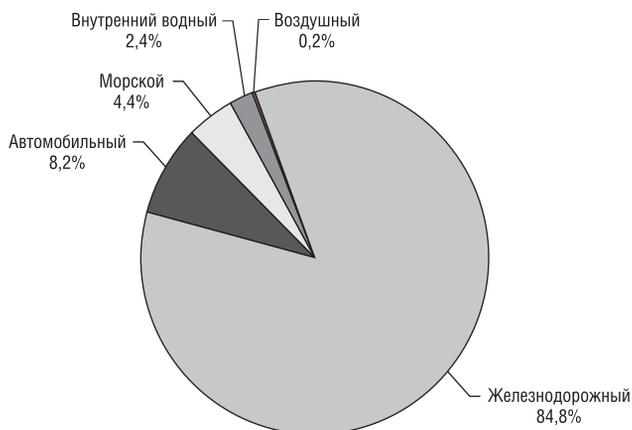
Эти показатели свидетельствуют о том, что определяющую роль в транспортном комплексе играют железные дороги. Именно поэтому

Т а б л и ц а 1

## Грузооборот различных видов транспорта в 2009 году

	2009 год		Доля видов транспорта в общем грузообороте, %	Доля видов транспорта в общем грузообороте без учета трубопроводного, %
	млрд т-км	в % к 2008 г.		
Грузооборот транспорта	4444,8	89,8	100,0	100,0
в том числе:				
железнодорожного	1865,3	88,1	42,0	84,8
автомобильного	180,1	83,6	4,1	8,2
морского	97,5	115,2	2,2	4,4
внутреннего водного	52,6	82,8	1,2	2,4
воздушного	3,5	94,6	0,1	0,2
трубопроводного	2245,8	91,2	50,5	

Источник: Росстат.



Источник: Росстат.

Рис. 1. Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2009 году (без учета трубопроводного)

эффективность работы железнодорожной отрасли чрезвычайно важна для развития экономики страны. Более 80% доходов отрасль получает от грузовых перевозок (рис. 2). Доля расходов на железнодорожные перевозки в цене различных массовых грузов может составлять от 5–6% (нефтепродукты) до 30% (уголь).

Динамика изменения грузовых перевозок железнодорожным транспортом отражает общую экономическую ситуацию в стране и коррелирует с динамикой ВВП; соответственно снижение объемов перевозок, имевшее место на протяжении 1990–1998 годов, сменилось ростом в 1999–2003 годы.

За последнее десятилетие изменилась структура грузооборота: выросла доля сырьевых товаров как во внутренних, так и в международных перевозках.

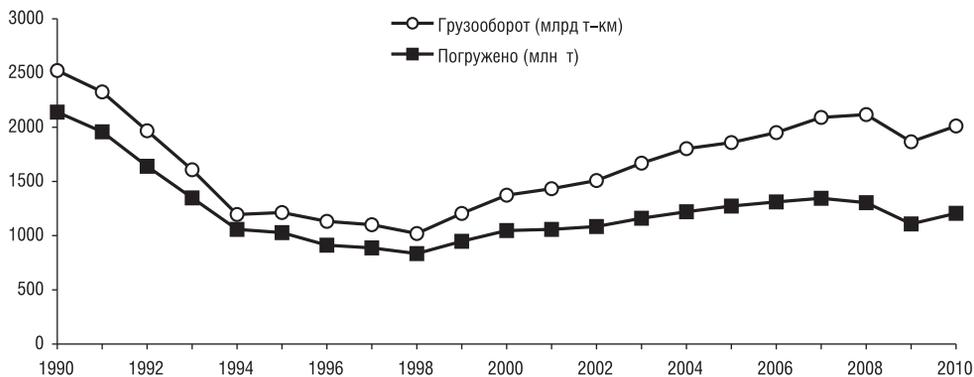
Работа железнодорожного транспорта России начиная с 1990 года проходила в условиях спада объема перевозок и общеэкономического кризиса. Объем перевозок в нижней точке спада — в 1998 году — составлял 39,0% от уровня 1990 года, грузооборот в 1998 году составлял 40,4% от показателя 1990 года.



Источник: Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2009 год.

Рис. 2. Структура доходов ОАО «РЖД» в 2009 году

Начиная с 1999 года (и вплоть до кризиса 2008 года) в динамике объема перевозок и грузооборота наблюдался рост (рис. 3). Относительно более быстрые темпы увеличения грузооборота сравнительно с темпами увеличения объема перевозок обусловлены ростом средней дальности перевозок вследствие усиления экспортной ориентации отечественной экономики.

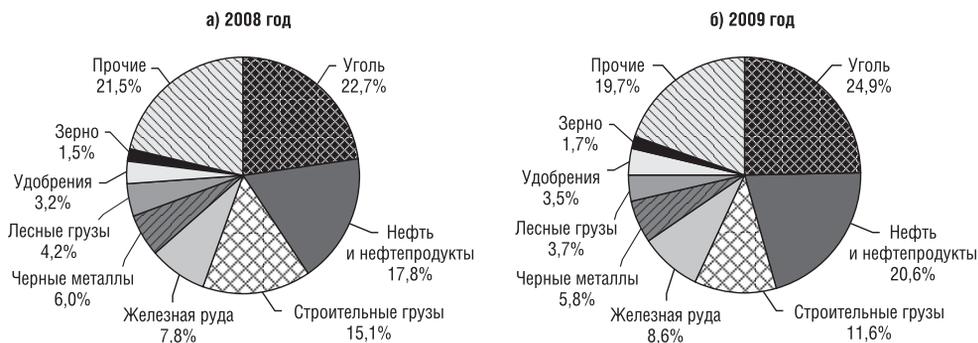


Источник: Росстат, РЖД ( www.rzd.ru).

Рис. 3. Показатели работы железнодорожного транспорта России в 1990–2010 годах

Указанный рост объемов перевозок обусловлен несколькими факторами. Начиная с 1999 года увеличение объемов перевозок стало возможным в первую очередь благодаря последствиям финансового кризиса августа 1998 года. Девальвация рубля привела к масштабному импортозамещению, что увеличило физические объемы перевозимых грузов внутри страны, и повысила конкурентоспособность экспортно ориентированной продукции, что привело к росту международных сообщений. Основными грузами, перевозимыми по железным дорогам, являются: уголь, нефть и нефтепродукты, железная руда, продукция металлургической промышленности, лесные грузы, удобрения, зерно.

В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес же-



Источник: Росстат.

Рис. 4. Структура погрузки Российских железных дорог в 2008 и 2009 годах

лезнодорожных перевозок ниже. Соизмеримы с российскими показателями по доле железных дорог в грузообороте всех видов транспорта лишь Канада (73%) и США (50%), по доле в пассажирообороте — Япония (31%). Уровень конкуренции между различными видами транспорта в России намного ниже, чем в остальных странах мира. Это очень важный фактор, который необходимо учитывать при выборе модели организации железнодорожной отрасли.

По эксплуатационной длине железные дороги России занимают второе место в мире (после США), по грузообороту и объему перевозимых грузов — третье (после США и Китая), по пассажирообороту — третье (после Китая и Индии), по перевозкам пассажиров — третье (после Японии и Индии).

Российским железным дорогам присущ еще ряд особенностей, которые ставят их на особое место в ряду современных железнодорожных систем:

- отсутствие или сезонность функционирования альтернативных видов транспорта в отдельных регионах страны;
- неравномерная густота железнодорожной сети и различный уровень транспортной обеспеченности регионов;
- возможность интеграции системы по технологическим стандартам со странами СНГ и отсутствие такой возможности для других стран;
- преобладание грузовых перевозок, в которых, в свою очередь, преобладают сырьевые грузы;
- необходимость содержания нерентабельных и малодеятельных линий;
- необходимость дотирования убыточных пассажирских (в том числе до 2010 года — пригородных) перевозок, тарифы на которые не могут быть повышены до безубыточного уровня по причинам социального характера.

## 2. Предпосылки реформ

Дискуссии о реформировании российских железных дорог начались еще в начале 1990-х годов. При этом имело место разнообразие точек зрения.

Так, в работе «Дорога в рынок» ее авторы писали, что «оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности»<sup>1</sup>. А бывший министр путей сообщения СССР Н. Конарев называл

<sup>1</sup> Зайцев А.А., Ефанов А.Н., Третьяк В.П. Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений. М.: ЦНТБ МПС РФ, 1994.

акционирование не иначе, как «антигосударственный проект планового разрушения отрасли»<sup>2</sup>.

Известный специалист по истории железных дорог А. Гурьев так характеризовал сложившуюся тогда систему: «В целом, существовавшие на железнодорожном транспорте экономические отношения, как и во всем народном хозяйстве, носили затратный характер. Они не содержали внутренних двигателей или стимулов для наращивания эффективности работы, создания более качественных и по возможности менее дорогостоящих продуктов или услуг. В этом заключался самый глубинный недостаток советской модели железнодорожного транспорта, заводящий ее, как и всю социалистическую систему, в неизбежный тупик»<sup>3</sup>.

Неудовлетворенность работой железнодорожного транспорта нарастала не только в среде потребителей транспортной продукции (грузоотправителей) и отдельных независимых экспертов, но и в среде специалистов и руководителей железных дорог. Так, А. Зайцев<sup>4</sup> впоследствии вспоминал: «Каждое нижестоящее звено стремилось защитить, отстоять, «забить в план» как можно более высокие расходы, как можно менее напряженные количественные и качественные показатели с тем, чтобы гарантированно, с минимальным напряжением их выполнять»<sup>5</sup>.

Отечественные железные дороги всегда имели относительно высокие показатели качества эксплуатационной работы, но при этом отличались крайне низким качеством транспортной продукции. Так, грузонапряженность на железных дорогах СССР не имела аналогов в мире, в шесть раз превосходя американскую. Более интенсивно, чем за рубежом, использовался и вагонный парк. Благодаря регулированию порожних вагонопотоков в масштабе сети доля порожнего пробега была на 30—40% меньше, чем в США. При сопоставимой средней дальности перевозок вагоны оборачивались втрое быстрее. Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским. Так, например, железные дороги США при сопоставимом с железными дорогами России грузообороте имеют эксплуатационную длину (протяженность), в 2,7 раза превосходящую аналогичный параметр российских железных дорог (эксплуатационная длина российских железных дорог составляет 85,2 тыс. км, а железных дорог США — 231,2 тыс. км, в том числе 159,9 тыс. км дорог первого класса). Коэффициент порожнего пробега на железных дорогах США традиционно составляет около 50%, а на российских железных дорогах — в 2007 и 2008 годах — 39%, в 2009 году — 41%. А на железных дорогах СССР коэффициент порожнего пробега для универсального подвижного состава был наименьшим в мире — от 24 до 28%. То есть если оценивать эффективность управления железнодорожным транспортом с точки зрения парадигмы советской транспортной науки, то следует считать советский железнодорожный транспорт самым эффективным, а американский — самым неэффективным.

Однако грузоотправителя, как это ни прискорбно, интересует только качество перевозок. В одной из своих работ заместитель руководителя депар-

<sup>2</sup> *Конарев Н.С.* К чему приведет приватизационное раздробление транспортного комплекса страны? // Российский экономический журнал. 1998. № 5. С. 11—16.

<sup>3</sup> *Гурьев А.И.* Из тупика: история одной реформы. СПб.: РЖД-Партнер, 2008. guryevandrey.narod.ru/book.html.

<sup>4</sup> А.А. Зайцев — министр путей сообщения РФ в 1996—1997 годы. В настоящее время — д.э.н., профессор Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС).

<sup>5</sup> Цит. по: *Гурьев А.И.* Указ. соч.

тамента экономики МПС<sup>6</sup>, Д. Мачерет заметил: «Как бы ни завораживали былые показатели отечественных железных дорог, работу транспорта нужно оценивать с позиций удовлетворения потребностей клиентов, которых непосредственно не интересует ни доля порожнего пробега вагонов, ни производительность локомотивов»<sup>7</sup>.

Железные дороги США уступали железным дорогам СССР по большинству эксплуатационных (внутренних для отрасли) показателей.

Но они существенно превосходили отечественные железные дороги по таким показателям, как скорость доставки, срок доставки, надежность доставки (или доля отправок, прибывших в срок), то есть по тем показателям, которые характеризуют конкурентоспособность транспортного бизнеса с точки зрения грузоотправителя. На железных дорогах США доля отправок, прибывших с просрочкой, не превышает 1–2%, в СССР в разные годы — от 12 до 35%. На современных российских железных дорогах этот показатель составил: в 2007 году — 11,2%, в 2008 году — 14,1%, в 2009 году — 11,5%.

Иначе говоря, в децентрализованных системах главной целью компании становится степень удовлетворения потребностей потребителей, а в условиях централизации важнейшими критериями становятся различные внутренние показатели, которые могут не иметь никакого отношения к реальной экономической эффективности.

Проблемы усугублялись технической отсталостью отрасли. В статье заместителя министра путей сообщения А. Беловой приводились такие данные: «Современный американский локомотив заходит в депо на технический осмотр 3 раза в год, а отечественные локомотивы требуют осмотра каждые 72 часа; пробег вагона американского производства составляет 1 млн км, а вагона, производства, например, «Уралвагонзавода», — 100 тыс. км»<sup>8</sup>.

Первый вариант концепции реформирования железнодорожного транспорта был утвержден правительством С. Кириенко (Постановление Правительства № 448 от 15 мая 1998 г. «О Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»). Концепция не предусматривала ни акционирования, ни приватизации: «Железные дороги — государственные унитарные предприятия»<sup>9</sup>. Лишь грузовые компании-операторы (да и то на третьем, заключительном этапе) могли быть акционированы.

Концепция была принята в штыки значительной частью железнодорожников. Один из участников разработки концепции Е. Ясин впоследствии, в апреле 2000 года, вспоминал: «Принципиально разных позиций тогда было две. Одна — за радикальное реформирование отрасли, другая — против. Железнодорожники рьяно поддерживали вторую точку зрения. Сейчас же ситуация повторяется. Только позиция МПС изменилась на 180 градусов. Ныне железнодорожники ратуют за структурное реформирование своей отрасли. И я, естественно, пытаюсь понять, что же произошло»<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> Здесь и далее, если не оговорено иное, должности указаны на момент публикации цитируемой статьи.

<sup>7</sup> Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 1999. № 1.

<sup>8</sup> Белова А.Г. Вопросы управления железнодорожным транспортом в период реформирования // Экономика железных дорог. 2002. № 11. С. 10–18.

<sup>9</sup> О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта. Постановление правительства РФ от 15 мая 1998 г. № 448 // Бюллетень транспортной информации. 2000. № 4. С. 4.

<sup>10</sup> Ясин Е.Г. Компания не решит всех проблем // Гудок. 2000. 3 октября.

Действительно, спустя некоторое время МПС само предложило к обсуждению новый вариант концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта. Причем в новой «Концепции развития структурной реформы...»<sup>11</sup> было уже однозначно прописано, что российские железные дороги будут открытым акционерным обществом.

В интервью газете «Труд» первый заместитель министра путей сообщения РФ А. Мишарин объяснил столь радикальное изменение позиции МПС тем, что предприятиям железнодорожного транспорта стало катастрофически не хватать инвестиционных средств: «Степень износа основных фондов [железных дорог] ныне составляет от 40 до 70 процентов. В отрасли остро ощущается дефицит инвестиций на их обновление — около 50–60 миллиардов рублей в год. По нашим подсчетам со временем он будет лишь увеличиваться»<sup>12</sup>.

За период с 1995 по 1999 год уровень износа верхнего строения пути увеличился с 51 до 69%, транспортных средств — с 40 до 60%. При этом износ парка электровозов составил 63%, тепловозов — 71%, дизель-поездов — 63%, грузовых вагонов — 59%, пассажирских вагонов — 49%. Общий уровень износа по всем основным производственным фондам с 1992 по 2000 год вырос с 36 до 55%<sup>13</sup>. Если в 1987 году все 100% капитальных вложений в железнодорожный транспорт были сделаны из государственного бюджета, то начиная с 1992 года отрасль осуществляла инвестиции главным образом за счет собственных средств. На железных дорогах эксплуатируется 30% технических средств, уже выработавших установленные сроки службы, в том числе 22% электровозов, 31% тепловозов, 22% полувагонов<sup>14</sup>.

Таким образом, к концу 1990-х годов стало очевидно, что если не предпринять беспрецедентные усилия по обновлению основных производственных фондов, то железные дороги станут не просто фактором, лимитирующим экономическое развитие страны (а убытки от дефицита подвижного состава на тот момент оценивались экспертами как соизмеримые с кредитами МВФ<sup>15</sup>), но и возникнет угроза безопасности жизни пассажиров.

Специалисты МПС отмечали, что отрасль могла бы решить подобные инвестиционные задачи в случае двукратного увеличения доходов и трехкратного увеличения тарифов<sup>16</sup>. Альтернативой подобного повышения, по их мнению, может быть только привлечение сторонних средств.

Кроме того, инвесторов справедливо настораживала высокая степень государственного регулирования железнодорожного транспорта. И наконец, сама форма собственности (государственная) не способствует привлечению инвестиций. Как заметил А. Чубайс, инвестор «знает, что если вложить свои средства в приватизированное предприятие, то у него будет соответствующая

<sup>11</sup> Концепция развития структурной реформы железнодорожного транспорта // Гудок. 2000. 8 сентября. С. 3–4.

<sup>12</sup> Мишарин А.С. Семилетка реформирования стальных магистралей // Труд. 2000. 4 октября.

<sup>13</sup> Аксененко Н.Е. В интересах государства и отрасли // Железнодорожный транспорт. 2000. № 9. С. 2–11; Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001; Фадеев Г.М. Состояние отрасли накануне реформы // Экспедирование и логистика. 2002. № 3. С. 3–5.

<sup>14</sup> Фадеев Г.М. Указ. соч.

<sup>15</sup> См. об этом: Виньков А.И. Жизнь без вагонов: МПС не в состоянии обеспечить вагонами всех желающих // Эксперт. 2001. № 40. С. 20–22.

<sup>16</sup> Лapidус Б.М. Реформирование отрасли — социально-экономическая потребность государства и железных дорог // Железнодорожный транспорт. 2000. № 9. С. 24–28; см. также: Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Указ. соч.

доля. Попробуйте его убедить это же сделать с государственным предприятием. Непонятно, кому и непонятно зачем»<sup>17</sup>.

Вслед за А. Б. Чубайсом те же мысли в беседе с корреспондентом журнала «РЖД-Партнер» высказал начальник департамента экономики МПС России Б. Лapidус<sup>18</sup>: «Надежды на частных инвесторов почти нереальны: кто станет вкладывать средства в унитарное госпредприятие, каковым являются Российские железные дороги?»<sup>19</sup>. Тогда же, в 2000 году, на конференции, посвященной реформированию МПС, В. Мау заметил: «Я, честно говоря, не вижу серьезных путей привлечения инвестиций без продажи хотя бы части акций будущего открытого акционерного общества Компании РЖД»<sup>20</sup>. Подобные опасения подтверждает и мировой опыт. Так, в Германии было произведено акционирование железных дорог, но 100% их акций было закреплено за государством. В результате — никакого притока инвестиций не произошло, так как представители частного бизнеса ответили, что бессмысленно вкладывать свои деньги в компанию, если не можешь стать владельцем хотя бы части акций. А в Великобритании, где ставилась цель максимального ухода государства из экономики, максимально возможной передачи активов в частные руки, где была проведена приватизация<sup>21</sup>, — инвестиции частного сектора в железные дороги удвоились. Как отмечают британские специалисты, «эти инвестиции намного превышают уровень капитальных вложений государственных Британских железных дорог» и, кроме того, это — «инвестиции, невозможные со стороны государства в предшествующие приватизации четыре десятилетия»<sup>22</sup>.

Заместитель руководителя департамента экономики МПС<sup>23</sup> И. Николаев писал в 2000 году, что «если и реализуется идея 100-процентного учредительства со стороны государства, то как переходная форма на пути к созданию нормального акционерного общества»<sup>24</sup>.

Помимо формы собственности важнейшей проблемой, которая обсуждалась на этом этапе, была проблема выбора модели организации отрасли — «европейской» или «американской».

Существуют сильные аргументы в пользу европейской модели, в основном связанные с недискриминационным доступом разных операторов к одной инфраструктуре (нередко — путем полного отделения владения инфраструктурой железных дорог от перевозочной деятельности). В пользу этой

---

<sup>17</sup> Чубайс А.Б. Итоги приватизации в России и задачи следующего этапа // Вопросы экономики. 1994. № 6. С. 4—9.

<sup>18</sup> В настоящее время — Президент ВНИИЖТ.

<sup>19</sup> Лapidус Б.М. Локомотив экономики нуждается в энергии: приватизация российских железных дорог нецелесообразна. Однако без реструктуризации не обойтись // РЖД-Партнер. 2000. № 6. С. 4—6.

<sup>20</sup> Мау В.А. У России свой путь // Гудок. 2000. 3 октября.

<sup>21</sup> Подробнее о приватизации железных дорог в Великобритании и о причинах неудачи см.: Хусаинов Ф.И. Демонполизация железнодорожного транспорта: теория и практика «британской модели» // Вестник транспорта. 2003. № 4. С. 30—38; Хусаинов Ф.И. Экономические предпосылки и результаты приватизации и либерализации на зарубежных железных дорогах // Бюллетень транспортной информации. 2006. № 2. С. 18—28; Хусаинов Ф.И. Железные дороги разные — предпосылки реформ одни // РЖД-Партнер. 2008. № 20. С. 20—24; Кизилов В. Либерализация транспорта // Горизонты транспорта. Эффективная транспортная политика. Челябинск: Социум, 2004. С. 92—108. Все эти статьи доступны на сайте f-husainov.narod.ru.

<sup>22</sup> Беннет С. Некоторые оценки британской модели приватизации // Железные дороги мира. 2000. № 12. С. 5—11.

<sup>23</sup> В настоящее время — директор Департамента стратегического анализа ФБК.

<sup>24</sup> Николаев И.А. Необходимость и пути реформирования отношений собственности на федеральном железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. 2000. № 6. С. 31—41.

модели также говорит географический фактор: сеть российских железных дорог построена по радиальному принципу, что затрудняет (или исключает) возможность конкуренции на параллельных линиях. Аргументы в пользу европейской модели особенно сильны при рассмотрении проблемы в краткосрочной перспективе. Основной минус такой модели — недостаточность стимулов для инвестиций в инфраструктуру. Основной плюс — если мы отделяем собственность на инфраструктуру от собственно перевозок, то владелец инфраструктуры — теоретически — не заинтересован ущемлять, дискриминировать интересы различных операторов. В противном случае — если инфраструктура и вагоны остаются в одних руках, то в странах без традиций конкуренции высоки стимулы дискриминировать вагоны других компаний как с точки зрения скорости обеспечения заявок грузоотправителя, так и с точки зрения скорости продвижения по сети железных дорог.

Есть серьезные аргументы в пользу американской модели. Аргументы эти тем сильнее, чем более долгосрочную перспективу мы рассматриваем. В этом случае, как, например, в США, традиция добровольных соглашений без участия регулятора бывает настолько сильной, что механизмов антимонопольной защиты грузоотправителя от «диктата монополиста», то есть от железной дороги не требуется. Они есть. Но их не приходится задействовать.

В процессе обсуждения и экспертное сообщество, и представители государственных органов власти сочли более предпочтительной европейскую модель организации отрасли: конкуренцию различных собственников вагонов на единой инфраструктуре при обеспечении недискриминационного доступа к ней («либерализация доступа к рельсам») <sup>25</sup>.

Следует отметить, что значительная часть представителей транспортной науки (особенно «советской науки») выступала против любого из вариантов реформирования, полагая, что конкуренция в железнодорожной отрасли, во-первых, не нужна, а во-вторых, невозможна.

Значение конкуренции заключается не только в сокращении издержек конкурирующих транспортных субъектов, но и в создании основы для сравнения, для оценки качества их работы. Пока ту или иную услугу предлагает монополия, потребитель в принципе не может оценить уровень качества предлагаемой услуги. И только если услуга оказывается разными компаниями, появляются объективные критерии оценки качества. Иначе говоря, когда существует только одна компания, которая оказывает вам услуги по перевозке, довольно трудно определить — является она эффективной или нет. Но когда есть несколько компаний, занятых одинаковой деятельностью, каждый из потребителей их продукции или услуг получает основу для сравнения. Каждый наблюдатель может увидеть, что у одной организации издержки меньше, чем у другой. Предприятие, отправляющее нефть кольцевыми маршрутами по направлению от станции А до станции Б с оборотом вагона, составляющим, например, 9 суток, не может оценить — много это или мало. До тех пор пока эту услугу предоставляет только одна компания (единственный перевозчик — ОАО «РЖД»), у грузоотправителя отсутствует не только возможность выбора перевозчика, но даже основа для сравнения. Иными словами, в условиях монополии отсутствует критерий оценки качест-

<sup>25</sup> Подробнее об экономических и интеллектуальных предпосылках идеи демонополизации и выборе модели реформ см.: Хусаинов Ф.И. Демонополизация железных дорог: от теоретической модели к практической реализации // Бюллетень транспортной информации. 2005. № 10. С. 10—18; Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 2009. № 1. С. 22—33 (статьи доступны на сайте f-husainov.narod.ru).

ва предоставляемой услуги (перевозки). Но когда появляются конкурирующие перевозчики, у которых оборот не 9 суток, а, например, 7, то возникает основа для сравнения. И в этом случае само ОАО «РЖД» начинает понимать, что в данном сегменте есть резервы для ускорения доставки, для сокращения сроков доставки и т. д. Таким образом, наличие конкуренции позволяет повысить как качество транспортного обслуживания, так и эффективность данного рынка в целом.

### 3. Программа структурной реформы и ее обсуждение

Наконец, 18 мая 2001 года Постановлением Правительства РФ № 384 была утверждена «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте», которая, как предполагалось, должна была реализовываться в три этапа: первый этап — 2001—2002 годы; второй этап — 2003—2005 годы; третий этап — 2006—2010 годы. Программа предусматривала «полное отделение функций государственного регулирования от хозяйственных функций уже на начальном этапе реформирования»<sup>26</sup>.

Согласно Программе, на первом (подготовительном) этапе функции хозяйственного управления выделяются из ведения МПС РФ и передаются единому хозяйствующему субъекту — открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», 100% акций которого будут принадлежать государству.

В соответствии с Программой ОАО «Российские железные дороги» на подготовительном (первом) этапе реформ осуществляет следующие основные виды деятельности и выполняет следующие функции:

- предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта (в том числе собственникам подвижного состава) и ее содержание. К инфраструктуре железнодорожного транспорта относятся: путь и искусственные сооружения, подразделения по обеспечению их содержания и ремонта, станции, системы электрификации и технологической связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы управления движением и система управления перевозками, здания и сооружения, занятые в обеспечении перевозочного процесса;
- эксплуатация локомотивного парка и предоставление услуг локомотивной тяги; эксплуатация собственного грузового вагонного парка и предоставление услуг грузовых перевозок собственным вагонным парком;
- грузовые перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки; эксплуатация парка пассажирских вагонов локомотивной тяги и предоставление услуг дальних пассажирских перевозок;
- эксплуатация мотор-вагонного парка пригородного сообщения и предоставление услуг пригородных пассажирских перевозок (возможно, с участием субъектов Российской Федерации);
- эксплуатация иных технических средств, связанных с перевозочным процессом; оперативное управление перевозочным процессом (формирование графика движения, диспетчеризация и другие функции управления технологическим процессом перевозки);
- организация и контроль обеспечения безопасности движения и т. п.

<sup>26</sup> Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями). М.: МЦФЭР, 2001.

Для обеспечения выполнения перечисленных видов деятельности открытое акционерное общество «Российские железные дороги» наделяется имуществом федерального железнодорожного транспорта по следующим основным группам:

- инфраструктура железнодорожного транспорта;
- локомотивный парк МПС России, локомотивные депо, пункты технического обслуживания локомотивов;
- грузовой вагонный парк МПС России, вагонные депо, пункты технического обслуживания грузовых вагонов;
- парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, пассажирские депо обслуживания и ремонта вагонов локомотивной тяги, пункты технического обслуживания вагонов;
- мотор-вагонный парк пригородного сообщения, мотор-вагонные пассажирские депо, пункты технического обслуживания мотор-вагонного подвижного состава;
- имущество предприятий, входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта и обеспечивающих производство, строительство и ремонт инфраструктуры, подвижного состава и технических средств железнодорожного транспорта (за исключением предприятий, выводимых из структуры федерального железнодорожного транспорта).

Таким образом, вся хозяйственная деятельность и имущество закрепляются Программой за новым субъектом транспортного рынка, имеющим форму открытого акционерного общества.

У обновленного же МПС (которое впоследствии будет ликвидировано с передачей нормотворческих функций в Минтранс) сохранились лишь функции государственного регулирования: проведение государственной политики в области железнодорожного транспорта, разработка, утверждение и надзор за исполнением нормативных документов в областях технической эксплуатации железных дорог и установления обязательных требований к техническим средствам, а также лицензирование, сертификация, стандартизация на железнодорожном транспорте и т.п.

Следует также отметить, что, согласно Программе, на втором этапе реформ ремонтные предприятия подлежали реструктуризации, необходимой для универсализации их деятельности и повышения конкуренции между ними. По мере реструктуризации указанные ремонтные предприятия должны выделяться из ОАО «РЖД», в частности в самостоятельные или дочерние открытые акционерные общества, либо оставаться в составе холдинговой компании. Сфера деятельности ремонтных предприятий должна будет постепенно открываться для частных акционеров.

В сфере обслуживания пассажиров (сервис) и продажи билетов проводится организационное отделение соответствующих подразделений и открытие их для частной собственности.

Ключевым аспектом концепции структурной реформы с точки зрения национальной экономики и с точки зрения потребителей транспортной продукции является демонаполизация отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступность инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности.

Основная идея структурной реформы заключалась в разделении *монопольного* и *конкурентного* секторов на федеральном железнодорожном транспорте.

К монопольному сектору относятся:

- инфраструктура железнодорожного транспорта (железнодорожные пути и путевое хозяйство, системы и устройства электроснабжения, сигнализации и связи, локомотивное хозяйство, станции);

- услуги, оказываемые предприятиями и организациями инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- технические и информационные системы железнодорожного транспорта, в том числе обеспечивающие управление движением поездов.

К конкурентному сектору на железнодорожном транспорте относятся:

- доставка грузов и пассажиров;
- услуги, оказываемые грузовыми и пассажирскими компаниями, а также весь комплекс транспортно-экспедиционных услуг.

В первом варианте «Концепции структурной реформы...» предполагалось разделение инфраструктуры железных дорог на ремонтный и эксплуатационный комплексы. За образец была выбрана Великобритания, где приватизированы все депо крупного ремонта, которые конкурируют между собой, предоставляя услуги по ремонту компаниям-операторам подвижного состава<sup>27</sup>. В разработанной МПС «Концепции развития структурной реформы...» подобное разделение не было предусмотрено. В доработанной совместно с Министерством по антимонопольной политике и Министерством экономического развития и торговли «Программе структурной реформы...» это положение возродилось и было распространено также на другие виды услуг, например на продажу пассажирских билетов.

Одно из наиболее важных положений концепции разделения конкурентного и монопольного секторов — создание компаний — операторов подвижного состава. Предполагалось, что компании-операторы будут двух типов, различающихся характером перевозок: компании, осуществляющие общесетевые перевозки, и компании, осуществляющие технологические перевозки от производителя сырья к переработчику или от производителя готовой продукции к потребителю.

В соответствии с «Программой структурной реформы...» по мере создания необходимых условий начиная со второго этапа реформ будет развиваться частная собственность на локомотивы (за счет покупки новых грузовыми операторскими и пассажирскими компаниями, а не продажи существующего локомотивного парка владельца инфраструктуры).

По мнению разработчиков «Программы...», постепенное увеличение доли парка грузовых вагонов, находящегося в частной собственности, целесообразно по следующим причинам:

- будет повышен уровень конкуренции в грузовых перевозках, стимулирующий рост их эффективности и качества;
- будут привлекаться частные инвестиции и обеспечиваться доступ к финансовым ресурсам третьих сторон;
- за счет принадлежащей владельцу инфраструктуры необходимой части вагонного парка будут обеспечиваться перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки (эти перевозки могут при необходимости осуществляться и частными компаниями).

Вместе с тем сохранение интеграции инфраструктуры и грузовых перевозок не гарантирует равноправного доступа независимых, частных перевозчиков к инфраструктуре. Именно по этой причине в Великобритании в процессе реформ было осуществлено полное организационное разделение инфраструктуры и перевозочной деятельности: компании, владеющей инфраструктурой, запрещено иметь собственный подвижной состав, ибо концентрация такой экономической власти в одних руках чревата злоупот-

<sup>27</sup> *Melitt B.* Режим эксплуатации на железных дорогах Великобритании после приватизации // Железные дороги мира. 1998. № 9. С. 15—19.

реблениями. Данная проблема будет решена с помощью соответствующих механизмов регулирования доступа.

В соответствии с «Программой...» в России по мере развития структурной реформы на железнодорожном транспорте также «могут складываться условия, при которых возможно полное организационное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности. Решение о полном организационном отделении инфраструктуры может быть принято с учетом международного опыта»<sup>28</sup>.

На третьем этапе реформ в соответствии с «Программой...» осуществляются мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно, в европейской части России). При этом создаются условия и стимулы для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав. Программой было предусмотрено, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будет находиться в частной собственности; на базе предприятий промышленного железнодорожного транспорта, отдельных подъездных путей и строящихся новых отдельных железнодорожных линий могут создаваться вертикально интегрированные железнодорожные компании, владеющие подъездными путями и линиями, подвижным составом. На основе системы лицензирования данные компании получают возможность выходить на магистральные сети и осуществлять грузовые перевозки.

В сфере пассажирских перевозок дальнего следования, которые организационно должны быть выделены в несколько самостоятельных региональных пассажирских компаний, откроется доступ частному капиталу. Региональные пассажирские компании будут иметь право осуществлять пассажирские перевозки поездами своего формирования на всей территории страны вне зависимости от региона расположения той или иной компании.

На этом этапе:

- формируются условия для создания вне системы ОАО «РЖД» частных пассажирских компаний на всех направлениях пассажирских перевозок;
- с целью повышения эффективности деятельности пригородных пассажирских перевозок заинтересованным компаниям, прошедшим соответствующую сертификацию, предоставляется возможность покупки лицензий на право осуществления пригородных перевозок в течение определенного периода (франшиз);
- проводится продажа пакетов акций ремонтных предприятий частным собственникам;
- в неосновных видах деятельности, не связанных с перевозками, происходит дальнейшее развитие конкуренции, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для частного капитала.

Программа структурной реформы вызвала неоднозначную реакцию в среде ученых-транспортников. Особенно негативное отношение вызывал институт операторов подвижного состава — частных компаний, владеющих вагонами и независимых от МПС. Так, по мнению проф. В. Персианова, эти предприятия, «как правило, не меняют своего экономического поведения в вопросах тарифной, производственной и маркетинговой политики, не стремятся реинвестировать прибыль в развитие производственных мощностей»<sup>29</sup>;

<sup>28</sup> Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями).

<sup>29</sup> Персианов В.А. Страсть к реформам добралась до МПС // Российская газета. 2000. 17 июня.

Ю. Дьяков высказывал сомнения в том, будут ли частные операторские компании осуществлять инвестиции в подвижной состав<sup>30</sup>. Кроме того, если Н. Конарев утверждал (как теперь нам известно — ошибочно), что «очень скоро выявится иллюзорность надежд на конкуренцию между владельцами вагонного парка», поскольку «возможности компаний вагоновладельцев снизить тарифы весьма малы»<sup>31</sup>, то в исследованиях Л. Мазо и В. Лукашева выявлены сегменты с высоким уровнем конкуренции (перевозка нефтеналивных грузов, контейнеров)<sup>32</sup>.

Разные точки зрения вызывала и сама идея разделения «министерских» и «хозяйственных» функций МПС. Н. Конарев считал, что нецелесообразно разделение хозяйственных и государственных функций: «Эффективное управление железнодорожным транспортом возможно только при наличии единого органа, наделенного функциями и государственного и хозяйственного управления»<sup>33</sup>. Кроме того, он активно выступал в защиту сохранения действовавшей в СССР системы управления: «Железнодорожный транспорт должен функционировать как единый государственный комплекс»<sup>34</sup>. С противоположной точкой зрения выступал Президент национальной ассоциации транспортников Г. Давыдов, один из авторитетных ученых-транспортников, который писал: «Надо ли отделить функции хозяйственного ведения от функций государственного управления, соединяемых сейчас в лице МПС России? Бесспорно надо»<sup>35</sup>.

В процессе обсуждения Программы структурной реформы наблюдалась поляризация мнений по вопросу о формах собственности на железнодорожном транспорте.

Значительная часть ученых-транспортников (Н. Конарев, В. Персианов, Л. Федоров) выступали за государственную собственность и управление. Вместе с тем, как писал А. Зайцев, «в Санкт-Петербурге фактически возродилась школа рыночников на транспорте»<sup>36</sup>, считающих, что «оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности»<sup>37</sup>. Во всяком случае, на фоне остальных представителей транспортной науки их взгляды казались тогда относительно рыночными и либеральными: «Долгое время молчаливо предполагалось, что единственно адекватной железнодорожному транспорту является государственная собственность», но «зарубежный и отечественный опыт последних лет свидетельствует о том, что многие виды транспорта отказываются от государственной собственности, постепенно превращаются в акционерные компании»<sup>38</sup>.

Таким образом, за несколько лет, в процессе дискуссии, радикально изменилась парадигма, в которой существовала экономика железнодорожного

<sup>30</sup> Чибисов В. Вагонный парк и «независимые перевозчики» / Беседа с В.А. Буяновым, Ю.В. Дьяковым и В.А. Шаровым // Гудок. 1998. 13 января.

<sup>31</sup> Конарев Н.С. Указ. соч.

<sup>32</sup> Мазо Л.А., Лукашев В.И. Конкурентные отношения на железнодорожном рынке // Железнодорожный транспорт. 1999. № 12. С. 25—30.

<sup>33</sup> Конарев Н.С. Указ. соч.

<sup>34</sup> Там же.

<sup>35</sup> Давыдов Г.Е. Программа реформ: нужны реальные цели // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 5. С. 27—35.

<sup>36</sup> Зайцев А.А. Экономическая стратегия управления железными дорогами. СПб.: СПГУПС, 1995.

<sup>37</sup> Зайцев А.А., Ефанов А.Н., Третьяк В.П. Указ. соч.; Третьяк В.П. Железнодорожные акции — это реально // Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта. М.: Парус, 1998. Т. 1. С. 362—364.

<sup>38</sup> Зайцев А.А. Указ. соч.

транспорта как наука. На смену этикетистским представлениям о роли государства пришло понимание того, что в 2000 году на конференции в Красноярске сформулировал начальник Свердловской железной дороги Б. И. Колесников: «Структурные реформы в экономике России неминуемо ведут к уходу государства от прямого управления хозяйственной деятельностью»<sup>39</sup>.

Несмотря на то что без приватизации невозможна демонополизация (то есть субъекты транспортного рынка должны иметь разных собственников), приватизация сама по себе, без внесения элементов конкуренции, не обязательно приведет к росту эффективности, так как государственный монополизм может быть просто заменен монополизмом частной компании. Как отмечает А. Ослунд, «многие преувеличивали важность приватизации и недооценивали значение рынка, не понимая, сколь ограничены формальные права собственности без либерализации рынка»<sup>40</sup>. В действительности же, по всей видимости, невозможно добиться высокого качества работы, не прибегая к механизму конкуренции<sup>41</sup>.

#### 4. Становление и развитие системы операторских компаний

Процесс создания конкурентной рыночной среды, предусмотренный Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, заключался в демонополизации отдельных сфер деятельности последнего и в создании условий доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности.

Важнейшим фактором развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте на этом этапе стало формирование и развитие системы компаний — операторов подвижного состава.

В соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» под оператором железнодорожного подвижного состава понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров.

Первой четко выраженной операторской компанией было ООО «Линк Ойл Спб», начавшее свою работу в декабре 1997 года. В книге А. Гурьева «Из тупика» история создания первого оператора описана следующим образом. Ко второй половине 1990-х годов завершились процессы, связанные с приватизацией ряда частных компаний, и выстроилась цепочка от производства нефти «Сургутнефтегазом» через поставки ее на завод «Киришинефтеоргсинтез» к потребителю нефтепродуктов на западном рынке. Возник вопрос их бесперебойной доставки из Киришей в порт. Поскольку в ближайшем порту Санкт-Петербурга была неразбериха с организацией работы, дорогие судозаходы и обстановка «вплоть до бандитизма», то стали искать альтернативу и нашли ее в Эстонии.

<sup>39</sup> Колесников Б.И. О концепции структурной реформы и перспективе развития железнодорожного транспорта // Проблемы демонополизации отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности: Материалы научно-практической конференции. Красноярск: КГТУ, 2000. С. 18—24.

<sup>40</sup> Ослунд А. Строительство капитализма. Рыночная трансформация стран бывшего советского блока / Пер. с англ. под ред. И.М. Осадчей. М.: Логос, 2003.

<sup>41</sup> Дополнительную информацию по истории реформы железнодорожного транспорта можно получить из презентации автора «Реформа железнодорожного транспорта» (f-husainov.narod.ru/refrzd1.pdf).

Начались планомерные инвестиции в Муугу, с тем чтобы усилить там инфраструктуру и обеспечить перевалку. Завод был готов предлагать всё большие объемы, но возникла проблема с цистернами. Ранее со всего полигона Октябрьской дороги сюда сгоняли цистерны, стараясь отобрать годные под погрузку. Цистерн хронически не хватало. Другая проблема была в необходимости смены тяги. Схема, по словам заместителя генерального директора «Линк Ойл СПб» Ю. Суродина, была такова: «В Киришах тепловоз переставлял состав из одного парка в другой, затем ждали, пока прицепится электровоз и довезет поезд до Новалисино, где кончается контактный провод, далее тепловоз довозил груз до станции Сала, после чего начиналось передаточное движение с новым тепловозом через Ивангород до Нарвы со всеми пограничными операциями, и затем эстонским локомотивом поезд уже довозился до порта». В результате 500 км от Киришей до Мууги состав шел трое суток, и еще трое суток возвращались порожние вагоны. Таким образом, оборот вагона составлял 6 суток. Н. Аксененко<sup>42</sup> предложил отобрать необходимое количество пригодных цистерн и закольцевать их между Киришами и Муугой. Кроме того, он предложил работать одним тепловозом на всем протяжении маршрута: от Киришей до самого порта. Эстония была крайне заинтересована в этом транзите, поэтому пошла навстречу. Стало очевидно, что за всем этим нужен постоянный контроль, и тогда Н. Аксененко предложил создать коммерческую структуру, которая и займется организацией этих перевозок. Результаты превзошли все ожидания. С одним локомотивом можно было доставлять груз в течение 20 часов. При этом важным было и то, что мазут не успевал остыть и его можно было сливать не разогревая, экономя время и ресурсы.

Если по старой схеме можно было перевозить в Муугу не более 350—400 тыс. тонн груза в месяц, то к 2000 году перевозчики вышли уже на 1 млн тонн, а требуемое количество вагонов при этом уменьшилось в три раза. Впоследствии, в 2000 году, аналогичным образом возникла вторая операторская компания — ООО «БалтТрансСервис»<sup>43</sup>.

27 мая 1998 года прошел Всероссийский тарифный съезд-конференция потребителей услуг и работников железных дорог, на котором Н. Аксененко впервые объявил о создании частных операторских компаний — владельцев подвижного состава. В начале 2001 года в МПС разработали и приняли проект Положения о порядке создания компаний-операторов на федеральном железнодорожном транспорте. В марте 2001 года первый заместитель министра путей сообщения А. В. Целько выдал свидетельства оператора первым 15 компаниям: «БалтТрансСервис», «Дальневосточная лестранссервисная компания», «Дальнефеттранс», «ЗапСиб-Транссервис», «Линк Ойл СПб», «Межтранс-1», «ММК-Транс», «МТК Юнитранс», «ТК Новотранс», «Транс-Арсенал», «Фирма Трансгарант», «Русский мир», «КрасОперГруз», «Северстальтранс», «Магистральнефтеоргсинтез». Через месяц статус оператора был присвоен еще восьми компаниям: «Евросиб СПб», «ЮКОС-Транссервис», «Алькон», «Экибастуз-Транс-Сервис», «РВД-Сервис», «Финтранслес», «СибНМЦ» и «Акрон». Процедура предусматривала подписание договора и получение диплома. По данным МПС, в этот период у 70% компаний срок окупаемости инвестиций в вагоны не превышал 6—7 лет.

Развитию операторских компаний способствовало увеличение дефицита подвижного состава парка МПС. В декабре 2000 года губернатор Краснодарского

<sup>42</sup> Н. Е. Аксененко (1949—2005) — министр путей сообщения РФ в 1997—2002 годах (с 12.05.1999 г. по 16.09.1999 г. — первый заместитель председателя Правительства РФ, с 16.09.1999 г. по 10.01.2000 г. совмещал должности первого заместителя председателя Правительства РФ и Министра путей сообщения РФ).

<sup>43</sup> Гурьев А. И. Указ. соч.

края А. Лебедь, выступая на итоговой коллегии МПС, заявил: «В течение уже нескольких лет деньги, заработанные МПС, преимущественно направляются не на обновление вагонного парка, а на развитие телекоммуникаций. Вещь тоже хорошая, но в отсутствие вагонов теряющая смысл»<sup>44</sup>. И действительно, дефицит вагонов стал в эти годы главной проблемой отрасли.

Так, дефицит полувагонов, в которых перевозится более половины всех грузов, составил в 2001 году 1,5 тыс. единиц в сутки<sup>45</sup>. Если в 1980 году МПС было приобретено 17 тыс. вагонов (а в год их выбывает примерно 13 тыс.), то в конце 1990-х годов МПС приобретало: в 1999 году — 1557 вагонов, в 2000 году — 1000 вагонов, в 2001 году — 104 вагона и в 2002 году — 1440 вагонов)<sup>46</sup>.

Динамика закупки грузовых вагонов Министерством путей сообщения в 1994—2003 годах приведена в табл. 2.

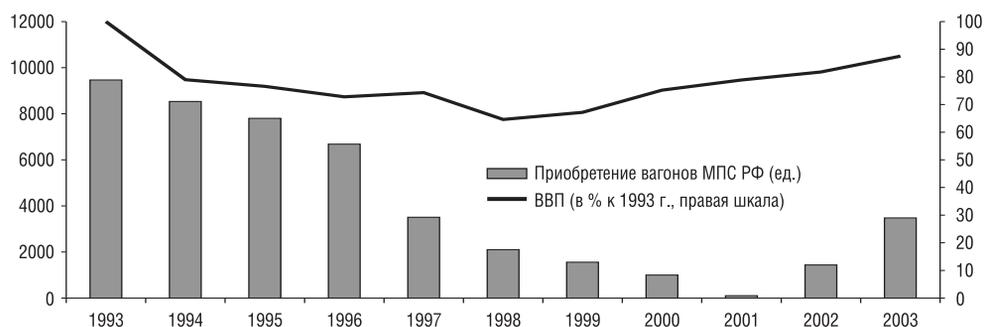
Таблица 2

**Закупка новых грузовых вагонов МПС (ОАО «РЖД») в 1994—2003 годах (ед.)**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего	8533	7800	6681	3509	2102	1557	1000	104	1440	3480
в том числе:										
крытые	2151	500	300	—	—	—	—	—	—	—
полувагоны	3736	2128	2015	974	1063	1107	1000	104	1440	3480
платформы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
цистерны	1535	4187	3813	2327	1025	450	—	—	—	—

*Источник: Хусаинов Ф.И. Демонопользация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний: Монография. Саратов: Новый ветер, 2009. f-husainov.narod.ru/monogr.*

Вследствие дефицита подвижного состава предприятия-грузоотправители несли убытки и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Этот дефицит еще больше обострился на фоне начавшегося в 1999 году роста промышленного производства и увеличения объемов продукции, предъявляемой к перевозке железнодорожным транспортом (рис. 5).



*Источник: Хусаинов Ф.И. Демонопользация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний.*

**Рис. 5. Динамика ВВП и приобретения новых вагонов МПС России в 1993—2003 годы**

<sup>44</sup> Цит. по: Гурьев А.И. Указ. соч.

<sup>45</sup> Виньков А.И. Жизнь без вагонов. МПС не в состоянии обеспечить вагонами всех желающих // Эксперт. 2001. № 40. С. 20—22.

<sup>46</sup> Хусаинов Ф.И. Демонопользация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний.

Проблемы, вызванные нехваткой подвижного состава, были смягчены благодаря приобретению вагонов компаниями-операторами. В 2002 году компании-операторы приобрели в 10 раз больше вагонов, чем МПС, разрешив тем самым спор о том, будут ли частные компании осуществлять инвестиции в приобретение подвижного состава.

На 01.01.2004 г. на рынке транспортных услуг действовало 85 операторских компаний. В течение 2000—2009 годов происходило постоянное сокращение численности парка грузовых вагонов ОАО «РЖД».

В последние годы динамичный рост перевозок в целом по сети обеспечивался в основном за счет увеличения объемов перевозок в частных вагонах, не принадлежащих ОАО «РЖД».

Важнейшим аргументом противников развития системы операторских компаний было утверждение о том, что операторы не будут инвестировать в приобретение собственного подвижного состава. Практика показала, что инвестиции операторских компаний в приобретение вагонов стабильно превышают подобные инвестиции со стороны сначала МПС РФ, а затем и ОАО «РЖД». Становилось очевидно, что груз уверенно стремится в частный сектор. Это было обусловлено несколькими факторами. Во-первых, многие частные компании отличались более высоким качеством транспортного обслуживания. Во-вторых, заключение договоров с собственниками вагонов давало возможность учитывать индивидуальные особенности грузоотправителей и с учетом этого формировать механизмы взаимной ответственности собственника вагона и грузоотправителя. Очевидно, что о подобной гибкости в договорных отношениях грузоотправителя с ОАО «РЖД» не могло быть и речи. И в-третьих, как пишет А. Гурьев, «ОАО „РЖД“ работало еще при социализме, то есть по Прейскуранту 10-01, который регулировало государство, а собственники уже жили при капитализме, используя свободные тарифы в части вагонной составляющей»<sup>47</sup>.

Здесь необходимо сказать несколько слов о тарифах. Одной из целей, заявленных в программе реформ в 2001 году, было «снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом», то есть снижение стоимости перевозок. Это породило у части общества массу необоснованных ожиданий, что в ходе реформы тарифы на железнодорожные перевозки должны только снижаться. Но хронически недофинансируемая в условиях государственной собственности отрасль, как правило, не может еще более сократить свои расходы при либерализации экономики. Учитывая дефицит вагонов, свидетельствующий о неудовлетворенном платежеспособном спросе, можно ожидать, что в краткосрочной перспективе цены на перевозки возрастут, до тех пор пока в результате действия рыночных механизмов не увеличится предложение (то есть количество вагонов на рынке), которое, наряду с конкуренцией, должно в долгосрочной перспективе привести к снижению тарифов.

Именно этот стандартный процесс мы и наблюдали в последние 10 лет. Сначала — рост тарифов, который приводил к тому, что капитал устремлялся в этот, ставший более доходным сектор, затем — рост спроса на подвижной состав, который привел к бурному росту цен на вагоны, что, в свою очередь, привело к «буму» производства вагонов в России и СНГ. И затем — постепенное снижение тарифов (в сравнении с Прейскурантом 10-01) в тех сегмен-

---

<sup>47</sup> Гурьев А.И. Возможности ОАО РЖД вести свой бизнес должны быть гораздо более гибкими, чем сегодня / Интервью с вице-президентом ОАО «РЖД» В.Н. Морозовым // РЖД-Партнер. 2008. № 20. С. 6—10.

тах, которые были насыщены подвижным составом. Уже к 2009 году тарифы многих независимых операторов в конкурентных сегментах (например, перевозки в цистернах) были ниже, чем соответствующий тариф «РЖД».

При этом обычный для рынка механизм решения проблемы дефицита ресурсов — свободное ценообразование — в инфраструктурном комплексе отрасли отсутствует. Очевидно, что если отсутствует механизм сбалансирования спроса и предложения посредством свободной цены, то естественным следствием этого будет дефицит провозных мощностей (выражающийся в «брошенных» поездах, в загруженности станционной инфраструктуры отстаивающимися вагонами, в повышении коэффициентов использования пропускной способности до аномально высоких уровней), неоптимальное развитие и неравномерная загрузка инфраструктуры: с пробками на одних направлениях и малодейственными участками — на других.

В данной ситуации у перевозчика как субъекта, ответственного за обеспечение экономики страны железнодорожными перевозками, велик соблазн вместо своей прямой задачи — развития инфраструктуры, усиления провозной и пропускной способностей — начать «считать деньги в чужом кармане» — искать, где операторы используют свой подвижной состав не так эффективно, как перевозчику хотелось бы, или предлагать вернуть весь подвижной состав в собственность одного владельца, как это было во времена МПС. Это тупиковое направление. Отобрать вагоны у собственников и вернуться к советской модели управления парками уже невозможно.

С увеличением количества частных вагонов на рынке операторы начали создавать собственные ремонтные предприятия для того, чтобы обеспечить ремонт своих вагонов качественно и в сжатые сроки и не зависеть от ограниченных мощностей ремонтных предприятий ОАО «РЖД». В статье В. Меркушевой приводятся слова начальника транспортного отдела ОАО «Сильвинит» В. Маслакова: «Сегодня наша компания имеет свое транспортное подразделение, вагонный парк и программу по сокращению транспортных издержек. Заниматься этой работой мы начали не из-за желания диверсифицировать бизнес, а по объективной необходимости: железная дорога долгое время была просто не в состоянии обеспечить нас подвижным составом в связи с темпами роста нашего производства и, соответственно, увеличения объемов вывоза продукции. В 2001 году было принято решение о создании собственной ремонтной базы, поскольку вагоноремонтные структуры тогда еще МПС не могли обеспечить потребности по текущему отцепочному ремонту для растущего вагонного парка предприятия. В 2002 году „Сильвинит“ получил лицензию на данный вид ремонтных работ со своим кодовым знаком эксплуатационного депо. В 2005 году был осуществлен пуск в эксплуатацию участка по ремонту механизмов разгрузочных устройств в объеме деповского ремонта, а также участок по ремонту колесных пар»<sup>48</sup>.

По этому пути пошли многие собственники вагонов. Причем, как отмечают операторы, собственная ремонтная база сегодня дает ощутимый экономический эффект. На частных вагоноремонтных предприятиях удалось добиться снижения затрат на обслуживание одного вагона, улучшить качество и сократить сроки ремонтных работ. «В результате мы смогли снизить количество отцепок вагонов в пути следования из-за некачественного ремонта, а также уменьшить затраты на содержание подвижного состава», — говорит

<sup>48</sup> Меркушева В. Грузовое вагоностроение в тисках зависимости // РЖД-Партнер. 2008. № 11. С. 6—13.

В. Маслаков<sup>49</sup>. При этом цены на ремонт в частных депо вполне конкурентоспособны в сравнении с ценами ОАО «РЖД», что позволяет операторам не только производить обслуживание и ремонт собственных вагонов, но и оказывать необходимые услуги другим участникам рынка.

В 2008 году, на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство», вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов отметил: «За последние пять лет в результате реформирования отрасли доля частных вагонов в общем парке увеличилась и продолжает расти. Это системный результат реформы, который дал отрасли целый ряд позитивных эффектов. В условиях динамичного роста объемов перевозок за этот период закупка операторами грузовых вагонов стала важным фактором их устойчивого обеспечения. Развитие частной собственности на грузовые вагоны позволило стимулировать создание новых комплексных транспортных услуг. В итоге сегодня предоставление вагона для перевозки, как правило, является одним из элементов транспортного обслуживания грузовладельца наряду с оказанием экспедиторских и логистических услуг. Это, с одной стороны, дало возможность повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок, а с другой — сформировать стимулы для повышения эффективности работы ОАО РЖД... Формирование конкурентной среды собственников подвижного состава создало стимулы для развития смежных сегментов бизнеса, связанных с лизингом, производством, техническим обслуживанием и ремонтом грузовых вагонов»<sup>50</sup>.

Инвестиционная активность компаний-операторов обеспечила устойчивое развитие российского вагоностроения, способствовала развитию конкуренции в сфере ремонта грузовых вагонов. Это хорошо заметно на примере появления частных вагоноремонтных производств и того интереса, который проявил рынок к имуществу 22 вагоноремонтных депо, которые были выставлены ОАО «РЖД» в 2008 году на аукцион.

Мониторинг состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок позволяет заметить, что доля ОАО «РЖД» на рынке услуг по предоставлению вагонов устойчиво сокращается.

В 2003—2008 годах прирост вагонного парка операторских компаний соответствовал темпам роста объемов предъявляемого к перевозке груза и обеспечивал прирост грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически *весь прирост объемов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны*. В сентябре 2008 года парк грузовых вагонов российской принадлежности впервые за много лет превысил 1 млн единиц. Сегодня очевидно, что подобный уровень инвестиций в приобретение подвижного состава стал возможен благодаря появлению частной собственности на вагоны и созданию условий по их недискриминационному доступу к сети РЖД.

К аналогичному выводу пришли специалисты Федеральной антимонопольной службы. В своем докладе «Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов» они отмечают: «Развитие конкуренции на рассматриваемом рынке услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте осуществляется, главным образом, за счет инвестиций в вагонный парк компаний операторов, не относящихся к железнодорожному транспорту общего пользования»<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> Меркушева В. Указ. соч.

<sup>50</sup> Морозов В.Н. Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами // Железнодорожный транспорт. 2008. № 12. С. 8—12.

<sup>51</sup> Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов. Доклад Федеральной антимонопольной службы РФ. [fas.gov.ru/competition/goods/analysis/a\\_8382.shtml](http://fas.gov.ru/competition/goods/analysis/a_8382.shtml).

При этом доля частных вагонов в перевозке грузов в 2008 году продолжала увеличиваться, в том числе по важнейшим грузам: по нефти и нефтепродуктам: с 78% в 2007 году до 99% в 2008 году (на 21 п.п.); по черным металлам с 35 до 46% (на 11 п.п.); по удобрениям с 65 до 86% (на 21 п.п.); по химикатам и соде с 83 до 89% (на 6 п.п.); по строительным грузам с 27 до 33% (на 6 п.п.); по промсырью с 49 до 56% (на 7 п.п.); по цементу с 32 до 83% (на 51 п.п.); по зерну с 10 до 25% (на 15 п.п.).

Как отмечалось выше, на этапе зарождения операторских компаний многими учеными-транспортниками высказывалось мнение, что частные компании не будут инвестировать в приобретение подвижного состава. Данные, приведенные в табл. 3, однозначно свидетельствуют об обратном: именно операторские компании стали теми субъектами экономики, которые спасли промышленность от экономического коллапса.

Т а б л и ц а 3

**Приобретение вагонов ОАО «РЖД» (МПС) и операторскими компаниями в 2001—2009 годы (ед.)**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ОАО «РЖД»*	1450	3480	6000	8000	8569	15 406	21 296	8080
Операторы	14 692	23 000	25 000	Н.д.	13 300	15 759	45 000	23 900

\* В 2008—2009 годах, включая вагоны, приобретенные дочерними компаниями.

В условиях катастрофического дефицита подвижного состава после начала промышленного роста в 2000 годах, к которому МПС оказалось не готово, именно операторские компании обеспечили бесперебойную транспортировку промышленной продукции предприятий.

В 2009 году 69 крупнейших собственников из более 2000 владельцев подвижного состава владеют парками, превышающими 1000 ед., и на них приходится 291,0 тыс. ед. вагонов, или 70% всех частных вагонов.

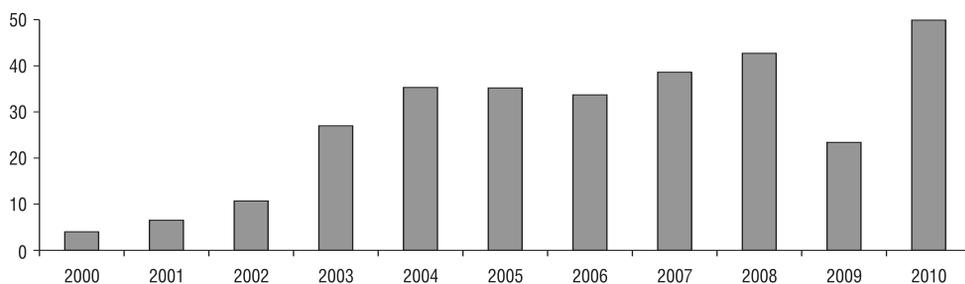
Кроме того, благодаря частным инвестициям вагоностроительная отрасль, которая к концу 1990-х годов простаивала практически без заказов (загрузка некоторых заводов упала пятикратно), начиная с 2003 года показывает устойчивые темпы роста. Развитие системы операторских компаний стало катализатором бурного роста вагоностроительной отрасли в России и странах СНГ.

## 5. Вагоностроение и развитие рынка грузовых вагонов

Бурное развитие операторского бизнеса привело к тому, что вагоностроение, переживавшее с конца 1980-х до конца 1990-х годов период спада, начиная с 2000 года стабильно растет, а начиная с 2003 года, когда операторские компании начали активно инвестировать в приобретение нового подвижного состава, вагоностроение вышло на новый уровень производства, существенно превышающий показатели начала 2000-х годов (рис. 6).

Особенностью российского рынка железнодорожного машиностроения является его некоторая обособленность от мирового рынка из-за различия в ширине железнодорожной колеи в странах СНГ и ряде прилегающих стран<sup>52</sup> (1520 мм) и в большинстве европейских стран (1435 мм).

<sup>52</sup> Помимо стран бывшего СССР, колею шириной 1520 мм имеют, например, железные дороги Монголии, Афганистана и часть железных дорог Китая. Финляндия имеет колею 1524 мм, как в СССР до 1972 года.



Источник: данные за 2000—2009 годы — Росстат, за 2010 год — ИА «INFO-Line».

Рис. 6. Производство грузовых вагонов в России в 2000—2010 годы (тыс. ед.)

Как отмечает Е. Плисова, «разница в ширине колеи, наличие развитой обслуживающей инфраструктуры (вагоноремонтные депо), ориентированной на подвижной и тяговый состав, производившийся на заводах стран бывшего СССР, а также сложная система сертификации, находящаяся под полным контролем РЖД и Правительства РФ, делают практически невозможным выход на рынок зарубежных производителей (без согласования с ОАО «РЖД»). Таким образом, иностранные инвестиции в российское железнодорожное машиностроение и выход на российский рынок продукции из стран дальнего зарубежья в настоящее время находятся под контролем ОАО «РЖД» и локализованы в сегментах поставки некоторых видов комплектующих, по которым российские производители и предприятия Украины не могут удовлетворить спрос, таких как определенные виды продукции, производимые в Китае, а также подвижной состав и локомотивная тяга для высокоскоростного движения, где российские технологии отстают от существующих в мире на десятилетия»<sup>53</sup>.

В начале 1980-х годов в СССР выпуск вагонов достиг своего максимума — около 75 тыс. единиц в год, затем их производство снизилось почти до нуля. Начавшийся в 2001—2002 годах рост производства грузовых вагонов привел к тому, что к 2007 году их выпуск (по всем странам СНГ) достиг 70 тыс. единиц, из которых более 41 тыс. единиц произведено в России.

Отрасль вагоностроения в России и странах СНГ объединяет около 30 вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий. В настоящее время производственные мощности по выпуску грузовых вагонов в СНГ оцениваются на уровне 84,5 тыс. вагонов в год, в том числе в России — 52,8 тыс. ед., на Украине — 31,0 тыс. ед., в Белоруссии — 700 вагонов<sup>54</sup>.

Производство новых грузовых вагонов в России осуществляют сегодня 16 вагоностроительных и вагоноремонтных заводов. Более трех четвертей выпуска приходится на три завода: ОАО НПК «Уралвагонзавод» (примерно 40—45% общего выпуска), ОАО «Алтайвагон» (от 17 до 20%), ОАО «Рузхиммаш» (от 11 до 17%).

По данным рейтинга «Транспортное машиностроение», подготовленного журналом «РЖД-Партнер» совместно с ИА «INFOLine» и охватывающего основных производителей подвижного состава в СНГ (кроме почему-то забытого ОАО «Завод металлоконструкций» из г. Энгельса), крупнейшими производителями вагонов в странах СНГ являются также следующие пред-

<sup>53</sup> Плисова Е.И. Анализ конъюнктуры производства грузовых вагонов // Философско-методологические проблемы науки и техники: межвузовский: сб. науч. тр. Вып. 8. Самара.: СамГУПС, 2009. С. 149—154.

<sup>54</sup> Рышков А.В., Гаврилов К.Е. Состояние и перспективы развития рынка грузовых вагонов // Железнодорожный транспорт. 2007. № 11. С. 27—30.

приятия, расположенные на Украине: ОАО «Азовмаш», ОАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Стахановский вагоностроительный завод», ОАО «Днепровагонмаш»<sup>55</sup>.

Развитие операторского бизнеса, которое привело к увеличению спроса на новый подвижной состав (сначала в 2002—2004 годах, главным образом на цистерны), вызвало увеличение цен на новые вагоны.

Увеличение цен на вагоны, в свою очередь, позволило заводам-производителям осуществлять инвестиции в развитие производства и перепрофилирование части мощностей на выпуск более популярных видов вагонов. Например, Калининградский вагоностроительный завод, который ранее специализировался на производстве вагонов-самосвалов, с 2003 года освоил выпуск цистерн. Спрос на железнодорожные цистерны привел к тому, что их производством стали заниматься даже предприятия, которые раньше не входили в число вагоностроителей. Например, ЗАО «Рузхиммаш» до начала 1990-х годов специализировался на производстве агрегатов для нефтехимической отрасли. Постепенно, начав с кооперации с «Уралвагонзаводом» (для которого «Русхиммаш» делал котлы для цистерн), предприятие выросло до одного из крупнейших производителей подвижного состава.

В 2007 году цены на вагоны вновь резко увеличились. Динамика роста цен за этот год, по разным оценкам и по разным родам и типам подвижного состава, составила от 40 до 70%. Если на начало 2007 года стоимость полувагона составляла 1,15 млн руб., то уже в 2008 году — 1,7 млн руб. Несмотря на то что данные по уровню увеличения цен несколько разнятся, практически все участники рынка сходятся в одном — продажная цена вагона достигла мирового уровня, при том что технико-экономические показатели остались прежними. В уже упомянутой статье В. Меркушевой приводятся данные опросов участников рынка: «Если в 2003 году цена цистерны без НДС составляла 780 тыс. руб., то сейчас (в 2008 году) она возросла в два и более раза — до 1,5—1,8 млн руб. в зависимости от модели. В целом за 2007 год цены на продукцию вагоностроительных заводов выросли почти на 40%. Если в 2005 году полувагон можно было приобрести за 1,2 млн руб., то к концу 2007 года — уже за 1,7 млн руб. По данным ОАО «ДВТГ», стоимость полувагона с 1 января 2007 года по 1 января 2008 года выросла на 60%, при этом фитинговые платформы за аналогичный период подорожали на 80%. По данным ОАО «Северсталь», если в начале февраля 2007 года средние цены по СНГ на полувагоны составляли порядка 960 тыс. руб., то уже в сентябре того же года — 1,44 млн руб., то есть рост цен составил 50%. Аналогична ситуация с цементовозами. На начало 2006 года они стоили 1,1 млн руб., к началу 2008 года их цена достигла 1,75 млн руб»<sup>56</sup>.

Вместе с тем во второй половине 2008 года многие предприятия стали говорить о перенасыщении рынка цистерн, а часть из них даже покинула данный сегмент вагоностроения. Так, если в 2004 году, на волне резкого увеличения спроса, производство цистерн велось на всех ведущих заводах отрасли — «Уралвагонзаводе», «Рузхиммаше», «Алтайвагоне», «Азовмаше», Крюковском и Стахановском вагоноремонтных заводах, то к концу 2008 года на рынке цистерн для перевозки нефтепродуктов осталось всего два предприятия — ОАО «Азовмаш», которое практически все произведенные цистерны экспортировало в Россию, и ОАО НПК «Уралвагонзавод». Впрочем, в начале 2009 года некоторые из них, например ОАО «Рузхиммаш», вновь вернулись на этот рынок.

<sup>55</sup> Рейтинг «Транспортное машиностроение». Как и что мы считали // РЖД-Партнер. 2009. № 6. С. 34—36.

<sup>56</sup> Меркушева В. Указ. соч.

Развитие частной собственности в сфере оперирования вагонами привело к бурному росту инвестиций в увеличение парка подвижного состава и к исчезновению острого дефицита вагонов.

*Таким образом, рост вагоностроительной промышленности стал следствием развития частной собственности и частной инициативы, рыночных отношений и конкуренции на транспортном рынке, а отнюдь не следствием государственных инвестиций.*

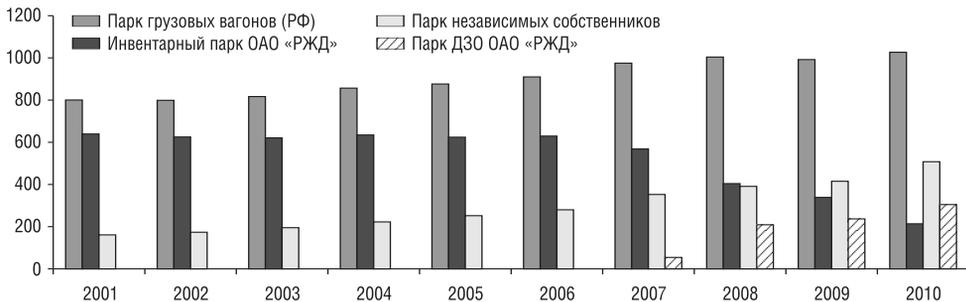
## 6. Современное состояние рынка железнодорожных грузовых перевозок

В конце 2010 года на рынке железнодорожных грузовых вагонов действовало множество компаний, независимых от ОАО «РЖД». Из них 98 компаний располагало парком более 1 тыс. ед. (у 89 компаний от 1 тыс. вагонов до 10 тыс., еще у 9 самых крупных компаний парк превышал 10 тыс. ед.; в сумме 9 крупнейших независимых компаний владели парком 140 тыс. вагонов). В собственности этих компаний, а также ряда лизинговых компаний, которые сами не эксплуатируют вагоны, а сдают их в аренду операторам, и собственников, использующих вагоны только для «своих» перевозок, находится почти половина подвижного состава (49,5% в декабре 2010 года). Крупнейшими собственниками вагонов являются также дочерние общества ОАО «РЖД» — ОАО «ПГК» и формирующаяся ОАО «ВГК»<sup>57</sup>.

Мониторинг состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок позволяет заметить, что доля ОАО «РЖД» на рынке услуг по предоставлению вагонов устойчиво сокращается.

Инвестиционная активность компаний-операторов обеспечила устойчивое развитие российского вагоностроения, способствовала развитию конкуренции как в сфере предоставления вагонов под перевозку, так и в сфере ремонта грузовых вагонов<sup>58</sup>.

Вследствие увеличения парка частных вагонов общий парк российской принадлежности уже к 2008 году превысил 1 млн единиц, а по состоянию на конец 2010 года составил 1026,7 тыс. единиц (рис. 7).



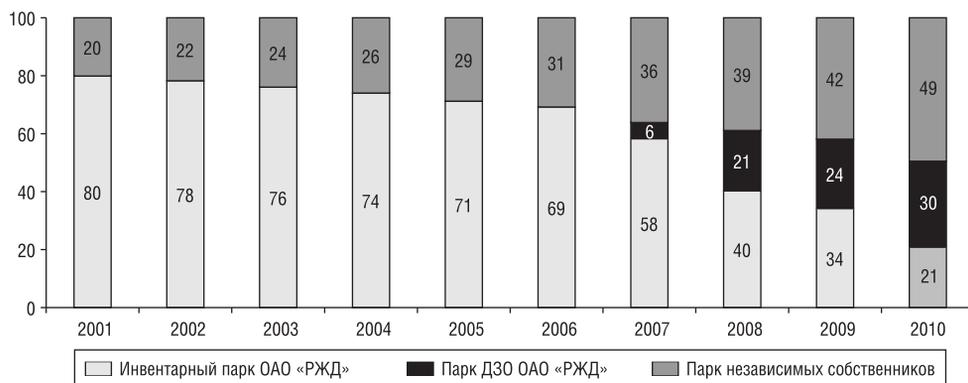
Источник: по данным РЖД.

**Рис. 7. Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности, в том числе парка ОАО «РЖД», парка ДЗО ОАО «РЖД» и парка частных вагонов независимых частных компаний в 2001–2010 годах (по состоянию на конец года, тыс. единиц)**

<sup>57</sup> ОАО «Вторая грузовая компания» зарегистрировано 24 сентября 2010 года и начало работу с 1 октября 2010 года. На первом этапе компания получила от ОАО «РЖД» 53 тыс. вагонов (которые на этом этапе были переданы в аренду ОАО «ПГК»), остальные — несколькими порциями должны быть переданы до августа 2011 года.

<sup>58</sup> Хусаинов Ф.И., Плисова Е.И. Частная собственность на железнодорожный подвижной состав как фактор развития вагоностроения // Бюллетень транспортной информации. 2010. № 8. С. 22–27.

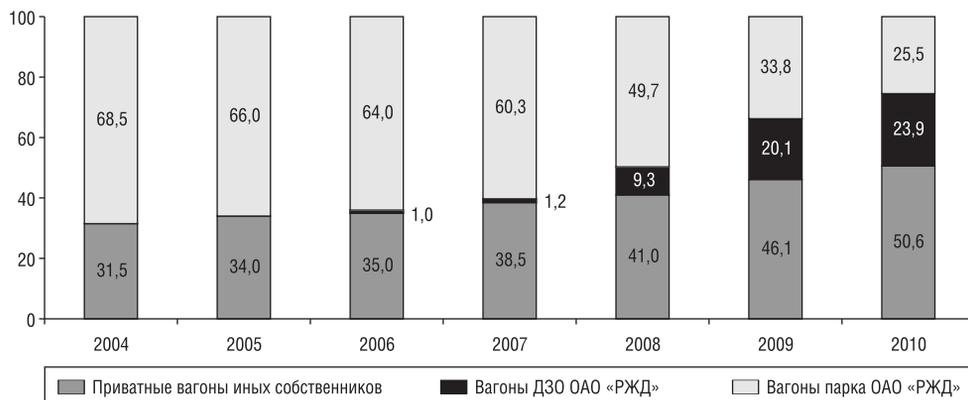
С 2001 по 2010 год доля инвентарного парка ОАО «РЖД» в общем парке российских вагонов уменьшилась с 80 до 21% (без учета вагонов ДЗО). Доля вагонов независимых собственников в общем парке, напротив, возросла — с 20,1% в 2001 году до 49% в 2010 году (рис. 8).



Источник: по данным РЖД.

Рис. 8. Динамика долей вагонных парков ОАО «РЖД», ДЗО и независимых собственников в 2001–2010 годах

За период с 2004 по 2009 год доля перевозок грузов в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД» уменьшилась с 68,5% в 2004 году до 33,8% в 2009 году и 25,5% в 2010 году. При этом доля перевозок грузов в вагонах независимых частных компаний за тот же период возросла с 31,5 до 46,1% в 2009 году и до 50,6% в 2010 году (рис. 9).



Источник: по данным РЖД.

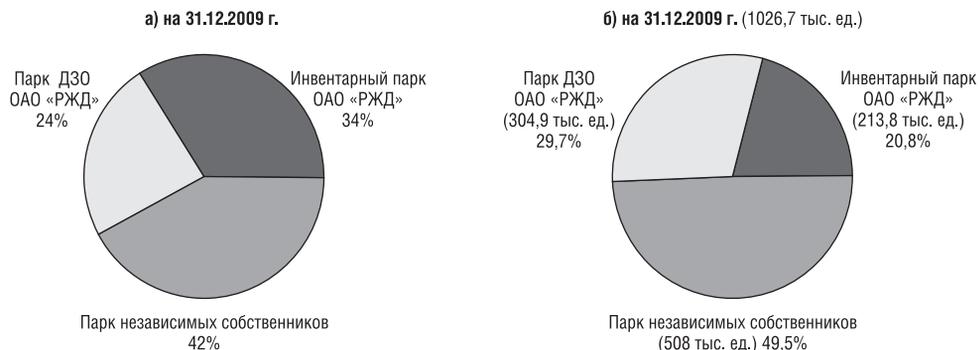
Рис. 9. Изменение структуры перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2004–2010 годах (в %)

По данным Годового отчета ОАО «РЖД», по состоянию на 31.12.2010 г. парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации составил 1026,7 тыс. единиц.

Инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывал 213,8 тыс. ед., или 20,8% от общего российского парка. Парк ОАО «РЖД» сократился к прошлогоднему уровню по всем типам вагонов.

Парк дочерних и зависимых обществ (ДЗО) ОАО «РЖД» составил 304,9 тыс. вагонов, или 29,7% от общего российского парка. Увеличение парка ДЗО в сравнении с данными на конец 2009 года связано в том числе с передачей ОАО «РЖД» вагонов в собственность ОАО «Вторая грузовая компания».

Парк вагонов независимых собственников составил 508 тыс. ед., или 49,5% от общего количества российских вагонов (рис. 10б).



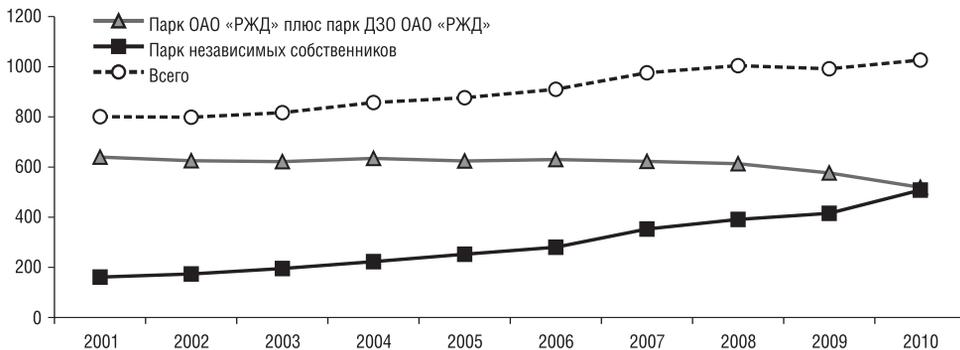
Источник: Годовые отчеты ОАО «РЖД» за 2009 и 2010 годы (www.rzd.ru).

Рис. 10. Структура парка вагонов российской принадлежности в 2009 и 2010 годах

### 7. Инвестиционные проблемы железнодорожного транспорта на современном этапе

Реализация Программы структурной реформы и последовательная политика на развитие конкуренции в сфере оперирования вагонами привели к бурному росту вагонного парка. Если мы выделим из общего вагонного парка российской принадлежности парк независимых собственников и рассмотрим его динамику в сравнении с динамикой парка РЖД и ДЗО РЖД (рис. 12), то мы увидим, что основной прирост вагонного парка произошел в сегменте независимых собственников (рост с 161 тыс. вагонов на 31.12.2001 г. до 508 тыс. ед. на 31.12.2010 г.). При этом парк вагонов Холдинга РЖД (то есть вагоны инвентарного парка РЖД плюс вагоны ДЗО) — сокращается.

В итоге общий парк вагонов вырос с 800 тыс. ед. в 2001 году до 1026,7 тыс. ед. на 31.12.2010 г. (рис. 11).



Источник: Годовые отчеты ОАО «РЖД» (www.rzd.ru).

Рис. 11. Динамика парка российских вагонов в 2001–2010 годах (на конец года)

Как видно из рис. 11, общий парк российских вагонов в 2010 году (не считая на незначительное снижение в 2009 году) превысил показатель 2001 года на 28%.

Инфраструктура железнодорожного транспорта при этом, наоборот, сокращалась.

Так, мощности инфраструктуры с 1993 года сокращались, и к 2008 году произошло снижение:

- на 18% — общего количества железнодорожных станций;
- на 9% — развернутой длины станционных путей;
- на 20% — длины приемо-отправочных путей;
- на 20% — длины сортировочных путей<sup>59</sup>.

Общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 в 1999 году до 61 в 2009 году.

Таким образом, в той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, то есть в сфере оперирования вагонными парками, куда был допущен частный капитал и либерализована система ценообразования, — все последние 10 лет наблюдается бурный рост: растут инвестиции, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания<sup>60</sup>. Кроме того, благодаря конкуренции во многих сегментах, в которых нет дефицита вагонов, снижаются тарифы.

А в сфере инфраструктуры и локомотивного хозяйства, до которых реформы пока не дошли, наблюдается стагнация, дефицит и отсутствие стимулов к развитию.

И если у государства нет лишнего триллиона рублей на развитие железнодорожной инфраструктуры, а мы не хотим, чтобы железнодорожная отрасль стала «узким звеном», лимитирующим элементом, который сдерживает экономическое развитие страны, то у отрасли один выход: создавать условия для самостоятельного развития, используя традиционные для рыночной экономики механизмы.

Развитие железнодорожного транспорта требует решения следующих задач.

1. *Допуск частного капитала в инфраструктуру.*

2. *Развитие рынка тяги и соответственно наличие конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства* (пока ОАО «РЖД» выступает против этого).

3. *Дерегулирование железнодорожных тарифов (инфраструктурной составляющей).*

Почему в тех сегментах транспортного рынка, где появились частная собственность и свободное ценообразование, проблема дефицита вагонов была если не ликвидирована, то в значительной степени смягчена, а там, где сохраняется государственная собственность, — в сфере инфраструктуры — по-прежнему остро ощущается дефицит? Согласно Я. Корнаи, дефицит является неустранимым атрибутом любого централизованного управления, а избыток, вероятно, является неизменным атрибутом децентрализованной рыночной экономики. При этом избыток не всегда приятная вещь: избыток продукции в рыночной экономике приводит к кризисам перепроизводства, избыток трудовых ресурсов — к безработице.

<sup>59</sup> Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. 2010. № 11. С. 63—77.

<sup>60</sup> Анализ реализации трех этапов Программы структурной реформы см.: Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта: достижения и проблемы // Вестник транспорта. 2011. № 4. С. 8—14 [начало]; № 5. С. 2—11 [окончание] (доступно на сайте f-husainov.narod.ru).

Таким образом, в сегментах, где наличествуют частная собственность и децентрализация, появляется избыток предложения товара, а в тех сегментах, где есть государственная собственность и централизованное управление, — непременно будет дефицит.

Эксплуатационная длина железных дорог США, которые строились частными компаниями без всякого участия государства, в 2,7 раза превышает аналогичный параметр российских железных дорог. При этом грузооборот и объем погрузки железных дорог США сопоставим с аналогичными показателями РЖД. Таким образом, в условиях частной собственности инфраструктура развивается в той мере, в какой это требуется экономике, и даже «с запасом». В условиях государственной собственности на инфраструктуру мы постоянно слышим жалобы (в том числе и главным образом — собственника инфраструктуры) о недоразвитости инфраструктуры, но не видим ее развития.

Разумеется, все три перечисленных выше пункта требуют определенных оговорок. Механизм привлечения инвестиций необходимо обсуждать, и пока в транспортной науке отсутствует консенсус о том, какой вариант предпочтительнее — предложенный *McKinsey & Company* и поддержанный РЖД с конкуренцией «за маршрут»<sup>61</sup> только для тупиковых участков или предложения С. Гуриева и Р. Питтмана<sup>62</sup> о создании 3-4 вертикально-интегрированных компаний в европейской части России. До недавнего времени считалось, что европейская модель (то есть модель, где есть компания — владелец инфраструктуры, по которой осуществляют перевозки различные конкурирующие друг с другом операторы или собственники вагонов и локомотивов) предпочтительнее, так как, несмотря на плохие стимулы к инвестициям, данная модель обладает большей степенью защиты от монопольных злоупотреблений перевозчика. Сегодня мы видим, что «плохие стимулы к инвестированию» — это отнюдь не второстепенный фактор. И если наличие частной собственности в сфере оперирования вагонным парком создало автономные механизмы, поддерживающие инвестиции в подвижной состав, то сейчас перед отраслью стоит задача создания подобных институтов в сфере инфраструктуры и рынка локомотивной тяги.

Вероятное направление развития отрасли — создание различных перевозчиков, являющихся собственниками как инфраструктуры, так и подвижного состава. В этой модели перевозчики (а не операторы, как сегодня) с собственными локомотивами будут конкурировать друг с другом, в том числе на путях друг друга.

Кроме того, в рамках создания Единого экономического пространства Россия, Белоруссия и Казахстан договорились о том, что в 2015 году должен быть открыт взаимный доступ перевозчиков к железнодорожным национальным инфраструктурам, и в июле этого года Президентом России Д. Медведевым подписан федеральный закон, ратифицирующий это соглашение (№ 173-ФЗ от 11.07.2011 г.). А в перспективе возможно открытие сети РЖД для других иностранных перевозчиков. Таким образом, конкурировать российским перевозчикам придется не только друг с другом, но

---

<sup>61</sup> Дмитриева М., Кузьминов М. Рынок транспортных услуг на пятилетку: государственный контракт и конкуренция с эффектом масштаба / Беседа с Е. Солженицыным и Д. Колобовым // РЖД-Партнер. 2009. № 20. С. 37—40.

<sup>62</sup> Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы. М.: ЦЭФИР, 2003.

и с иностранными коллегами. В этих условиях принципиально изменится конфигурация транспортного рынка. И если сегодня ОАО «РЖД» через регуляторов практически не допускает развития конкуренции на рынке тяги и, как следствие, не дает возможности появления независимых перевозчиков со своими локомотивами (есть два исключения, но они работают на очень ограниченном полигоне), то завтра российским операторам, не получившим навыков работы с частными локомотивами, придется учиться конкурировать с иностранными перевозчиками. То есть независимые конкурирующие перевозчики, конечно, появятся, но будут ли это российские компании или иностранные — будет зависеть от того, в какие условия они будут поставлены регулятором. Более того, в условиях единого транспортного пространства регионы и страны начнут конкурировать между собой за размещение крупных производств. И возможность беспрепятственного и оперативного вывоза готовой продукции будет не последним фактором при выборе местонахождения новых производств. Да и те производства, которые расположены в России, могут выбрать иностранных перевозчиков, если отечественные не обеспечат соответствующего уровня качества транспортного обслуживания.

Третьим важным элементом из перечисленного выше списка основных задач является дерегулирование железнодорожных грузовых тарифов<sup>63</sup>. Точнее — их инфраструктурной составляющей (вагонная составляющая дерегулирована для всех частных вагонов, а с исчезновением инвентарного парка РЖД к III кварталу 2011 года все вагоны переходят в категорию частных).

Без свободного ценообразования на услуги инфраструктуры невозможно привлечение частного капитала. Инвестор захочет инвестировать в нее тогда, когда увидит, что может управлять доходами от ее эксплуатации. На «популярных» и потому всегда забитых и перегруженных направлениях тарифы должны увеличиваться, что и будет сигналом к тому, что именно здесь необходимо развивать инфраструктуру: строить дополнительные главные пути, развивать станционную инфраструктуру.

### Заключение

Подводя итог, можно сделать вывод, что переход железнодорожной отрасли из состояния советского министерства в состояние рынка транспортных услуг пока не завершен. Реформа оказалась половинчатой и осторожной. Возможно, что осторожность применительно к таким масштабным системам, как РЖД, не является таким уж недостатком. Тем не менее часть отрасли осталась недореформированной.

В сегменте оперирования вагонами была проведена либерализация, там появилась частная собственность, децентрализация принятия экономических решений, следствием чего стал рост инвестиций в приобретение вагонного парка, увеличение объемов перевозок и бурное развитие этого сегмента. Вместе с тем в сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта сохраняются основные черты советского министерства — государственная собственность, негибкая административно-командная система управления, отсутствие экономических стимулов к развитию и, как следствие, катастрофическое отставание развития инфраструктуры от растущих объемов пере-

<sup>63</sup> Проблеме дерегулирования тарифов посвящены следующие работы: *Мазо Л.А.* Концептуальные подходы к построению перспективной системы железнодорожных грузовых тарифов // Экономика железных дорог. 2006. № 12. С. 10—19; *Хусаинов Ф.И.* О либерализации железнодорожных грузовых тарифов // Бюллетень транспортной информации. 2008. № 5. С. 16—21.

возок и растущего вагонного парка, что приводит к повышенной загрузке пропускных и провозных мощностей и к тому, что неразвивающаяся инфраструктура становится тормозом промышленного роста. Кроме того, в условиях дефицита пропускных способностей инфраструктуры очень велик соблазн вместо выработки механизма развития отрасли вернуться к советским, «плановым» методам управления ею. В последнее время все чаще звучат голоса сторонников возвращения (в той или иной форме) к методам управления железными дорогами, «хорошо зарекомендовавшими себя в советские годы»<sup>64</sup>.

Так, несмотря на протесты частных компаний-операторов, выдвигаются идеи наделения ОАО «РЖД» правом распоряжаться вагонами других собственников (с благой, казалось бы, целью — минимизации порожних пробегов). Подобные идеи поддерживаются частью транспортной науки, которая всегда воспринимала анархические желания грузоотправителей и различных операторских компаний, как досадную помеху своим «красивым» оптимизационным моделям.

Возможно, что продление сроков реформы до 2015 года, объявленное на заседании президиума правительства РФ 13 января 2011 года, позволит активизировать реформаторские действия по решению перечисленных задач.

---

<sup>64</sup> Подробнее о дискуссии, посвященной централизации управления на железнодорожном транспорте, и аргументы против «советской модели развития» вместе с анализом того, почему эта модель могла быть оптимальной в начале XX века, но не сегодня, см. в работе: *Хусаинов Ф.И.* Управление вагонными парками: грядет революция... С. 34—38.