Ф.И. Хусаинов

Реформа железнодорожной отрасли: проблемы незавершённой либерализации

Аналитический доклад

для Экспертного института
Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

Москва, 2014

Содержание

Введение 4

1. Железные дороги в экономике страны 6

2. Истоки и панорама рыночных реформ 18

2.1. Предпосылки реформ 18

2.2. Программа структурной реформы и её обсуждение 28

2.3. Демонополизация и становление операторского бизнеса 36

2.4. Реформа тарифной системы: дерегулирование вагонной составляющей 45

2.4.1. Структура железнодорожного тарифа 45

2.4.2. «Невидимая рука рынка» в действии 48

2.5. Современное состояние рынка предоставления подвижного состава 53

2.6. Особенности инвестиционного поведения в отрасли: вагонов – много, путей – мало 57

2.7. Дальнейшее развитие реформ: ещё две четверти пути 63

3. Современные проблемы железнодорожного транспорта 76

3.1. Проблемы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок 76

3.1.1. Немного теории: выход, голос и верность 76

3.1.2. Факторы конкурентоспособности железнодорожного и автомобильного транспорта 80

3.1.3. Эмпирический анализ ситуации на рынке 84

3.1.4. Выводы и рекомендации 94

3.2. Проблема «оптимального» количестве грузовых вагонов на сети железных дорог 97

3.2.1. Вагонные парки и инфраструктура 97

3.2.2. Вагонные парки и грузооборот 99

3.2.3. Почему показатель «производительность вагона» некорректен в долгосрочной перспективе? 101

3.2.4. Грузонапряжённость 105

3.2.5. Выводы и рекомендации 111

3.3. Оценка профицита железнодорожного подвижного состава 113

3.3.1. Описание методики 113

3.3.2. Пример расчёта по предложенной методике и выводы 120

3.3.3. Направления дальнейшего развития методики 123

3.4. Экономические проблемы управления парком грузовых вагонов 124
3.4.1. Система управления вагонными парками в ретроспективе 124
3.4.2. Проблемы управления вагонными парками на современном этапе 128
3.5. Проблемы системы планирования грузовых перевозок в условиях частного подвижного состава 133
3.5.1. Месячное планирование как навязчивая идея 135
3.5.2. Частная собственность и свобода контракта 138
3.6. О влиянии демонополизации на некоторые показатели эксплуатационной работы железных дорог 141
3.6.1. Коэффициент порожнего пробега вагона 141
3.6.2. О количестве операторов и скоростях перевозки 143
3.6.3. Оборот и производительность грузового вагона 145
4 Некоторые проблемы регулирования рынка железнодорожных грузовых перевозок 151
4.1. О регулировании операторов на основе KPI 151
4.2. О запрете продления сроков службы грузовых вагонов 153
4.3. Об идее единой СРО операторов 159
4.4. Об идее «квотирования» вагонного парка 163
Заключение 167
Список использованных источников 170
Об авторе 176
Приложение 1 Рецензия Г.Е. Давыдова 177
Приложение 2 Рецензия Д.А. Мачерета 179

Введение

С начала 2000-х годов на железных дорогах России идёт процесс структурных реформ, которые вызывают неоднозначную реакцию у разных заинтересованных лиц – экспертов, исследователей, пользователей услугами железнодорожного транспорта, представителей регуляторов.

Среди сторонних наблюдателей бытует представление о том, что реформы идут последовательно и продуманно. Поэтому сторонние наблюдатели ждут простых оценок, простых ответов на вопрос «Всё, что делается в отрасли – это скорее хорошо или скорее плохо?»

Но, на самом деле – всё гораздо сложнее.

В одних сегментах отрасли были проведены реформы, в других – не было, а в третьих – вообще происходят попытки вернуться к советской плановой экономике.

В настоящем докладе сделана попытка проанализировать ход реформ и показать связь между отдельными локальными проблемами отрасли и общей динамикой развития. Один из основных тезисов, который выдвигается в докладе состоит в том, что многие проблемы, с которыми сталкивается отрасль, являются не следствием реформ, а следствием отсутствия последовательных, системых реформ. Точнее – следствием того, что реформы оказались половинчатыми, непоследовательными, частичными, слишком умеренными с периодическими «метаниями» между шагами «вперед» и «назад».

Но даже такие реформы – лучше их отсутствия.

В связи с этим, представляется интересным проанализировать пройденный путь - в каких сегментах отрасли реформы привели к положительным результатам, к развитию конкуренции, к преодолению дефицита, а в каких – положительных изменений не наблюдается.

В докладе не рассматриваются все реформы, которые были проведены в отрасли - внутрикорпоративная реформы РЖД (выделение дирекций, переход на безотделенческую структуру и т.п.), реформа пассажирского комплекса и другие изменения, проведённые за последние годы.

В настоящей работе рассматривается только один – самый важный аспект реформ – создание рынка железнодорожных грузовых перевозок. Если рассматривать отрасль железнодорожных грузовых перевозок, как набор рынков, то можно выделить рынок предоставления подвижного состава (вагонов), рынок услуг инфраструктуры и рынок услуг локомотивной тяги. Как будет показано в докладе, в одном из этих трёх сегментов были проведены

реформы, в двух других – нет. Рассмотрение последствий таких реформ и является предметом настоящего доклада.

Доклад имеет следующую структуру.

В первой главе приводятся общие сведения о железнодорожном транспорте России и его роли в экономике страны.

Во второй главе рассмотрены предпосылки реформы, дискуссии вокруг Программы структурной реформы, достижения проведённой демонополизации в сфере предоставления вагонов и нерешённые проблемы в некоторых других сферах. Отдельно рассмотрено влияние тарифной реформы 2003 г. на развитие конкуренции в отрасли.

«Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте»[1] была утверждена Постановлением правительства России № 384 от 18.05.2001 г. Основные мероприятия «Программы…» были разбиты на три этапа, последний из которых должен был завершиться в 2011 г. 13 января 2011 г. правительством России было принято решение пролонгировать период выполнения мероприятий реформы до 2015 г. Некоторые положения Программы реформ не выполнены до сих пор. Более того, в отрасли идёт дискуссия между различными участниками о самой необходимости выполнения отдельных положений Программы. Таким образом, вторая глава посвящена развитию реформы и охватывает период с 2001 по 2013 гг.

Третья глава посвящена рассмотрению отдельных проблем железнодорожной отрасли, которые стали объектом отраслевых дискуссий в 2011-2013 гг. Это проблемы усилившегося «оттока» грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный (2010-2012); проблема «оптимального» количества вагонов на сети железных дорог и дискуссии вокруг различных способов ограничения роста вагонного парка; это проблемы управления вагонопотоками в условиях доминирования частного (приватного) подвижного состава; проблемы системы планирования грузовых перевозок. Отдельный параграф посвящён влиянию демонополизации и развития сегмента операторских компаний на эксплуатационные показатели железнодорожного транспорта (этот вопрос особенно остро обсуждался в 2012-2013 гг.).

Четвёртая глава носит более полемический, нежели аналитический характер и посвящена некоторым дискуссионным проблемам, связанным с регулированием железнодорожной отрасли.

[1] Программа структурной реформы на железнодорожнои транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лапидус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносов, Д.А. Мачерет. – М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.

Глава 1. Железные дороги в экономике страны

Железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике России и в транспортной системе страны.

Структура железнодорожной отрасли выглядит сегодня так: инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (путь, путевое хозяйство, железнодорожные станции и т.д.) практически полностью принадлежат ОАО «РЖД», которое является в сфере предоставления услуг инфраструктуры «естественным монополистом»[1]. Так же в собственности ОАО «РЖД» находится почти 99 % всех магистральных локомотивов.

Иначе обстоит дело с вагонным парком – на долю ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ, приходится (по состоянию на 01.01.2014 г.) 20,9% вагонного парка, остальные 79,1 % вагонов – принадлежат различным собственникам. Помимо 85,6 тыс. км железных дорог общего пользования, в стране имеется примерно 36 тыс. км. путей необщего пользования[2] (т.н. промышленный железнодорожный транспорт), из которых 16 % принадлежит ОАО «РЖД» и 84 % принадлежит иным собственникам. Из общего количества имеющихся маневровых локомотивов 38 % принадлежит ОАО «РЖД» и 62 % различным собственникам путей необщего пользования[3]. В настоящем докладе рассматривается, главным образом железнодорожный транспорт общего пользования, проблематика промышленного транспорта – рассматриваться не будет.

ОАО «РЖД» формирует примерно 1,6 % ВВП страны, даёт 1,3 % всех налоговых поступлений в бюджет и 3,4 % инвестиций в основной капитал[4]. В холдинг «РЖД» входит 142 дочерних и зависимых общества, включая компании, владеющие подвижным составом.

Доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта превышает 40 %, а без учёта трубопроводного – составляет 85,4 % (см. табл. 1 и рис.1), доля в пассажирообороте – около 30 %.

---

[1] В экономической науке существуют различные точки зрения на применимость термина «естественная монополия» к сфере услуг по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта. См., например: Ди Лоренцо Томас Миф о «естественной монополии» // Эко. – 2001. - № 4. – С.81-98.

[2] Транспорт и связь в России 2012. Статистический сборник – М.: Росстат, 2012. – 303 с.

[3] Голомолзин А.Н., Давыдов Г.Е. Рынок грузовых железнодорожных перевозок – этап формирования коммерческой инфраструктуры рынка – М.: БукиВеди, 2013. – 96 с.

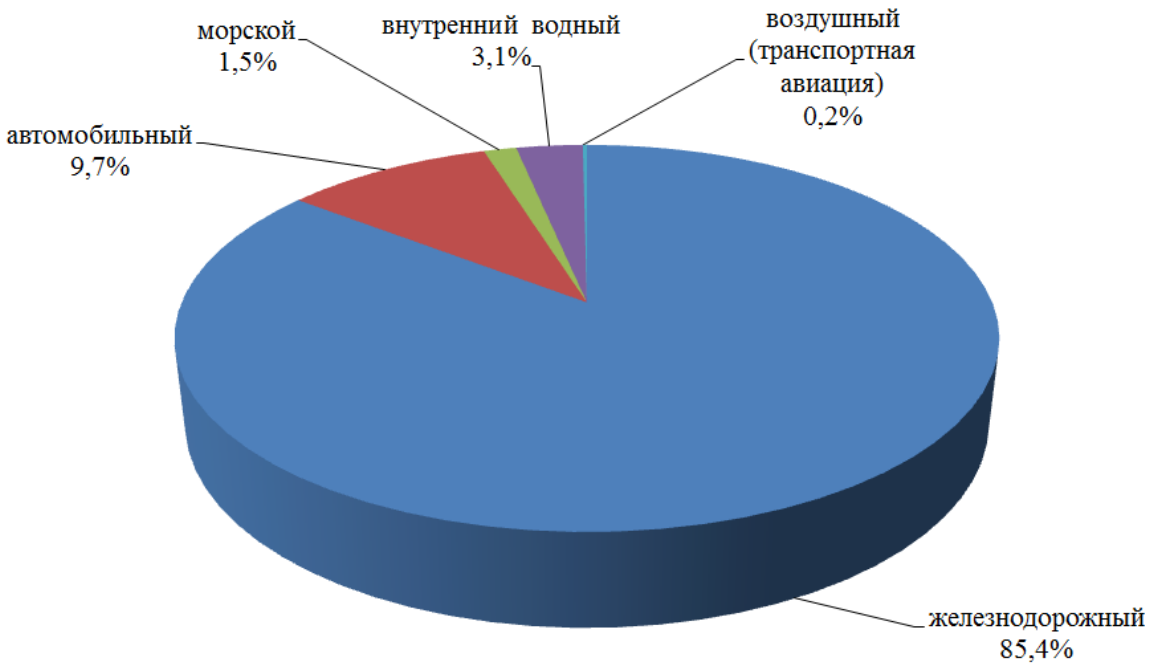
[4] ЯкунинВ.И. Доклад на итоговом заседании Правления ОАО «РЖД» // Железнодорожный транспорт. – 2014. - № 1. – С.7-19.

Таблица 1

Грузооборот различных видов транспорта в России в 2013 г.

	2013 г.		Доля видов транспорта в общем грузообороте, в %	Доля видов транспорта в общем грузообороте без учёта трубопро-водного, в %
	млрд. т-км.	в % к 2012 г.		
Грузооборот транспорта	5 083,0	100,5%	100,0%	100,0%
в том числе:				
железнодорожного[1]	2 195,8	98,8%	43,2%	85,4%
автомобильного	250,0	100,4%	4,9%	9,7%
морского	39,4	86,9%	0,8%	1,5%
внутреннего водного	80,1	99,1%	1,6%	3,1%
воздушного	5,0	98,9%	0,1%	0,2%
трубопроводного	2 512,7	102,4%	49,4%	

Источник: Росстат



Источник: Росстат

Рис. 1. Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2013 г. (без учёта трубопроводного)

Доли различных видов транспорта относительно стабильны в долгосрочной перспективе (см. табл. 2-5).

[1] В отчётах Росстата (и в данной табл.) учитывается «обычный» грузооборот, без учёта порожнего пробега приватного подвижного состава.

Таблица 2

Динамика грузооборота различных видов транспорта в России в 2000-2013 гг., *млрд. т-км*.

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Грузооборот транспорта, *млрд. тонно-км*.	3 638,0	4 676,0	4 801,0	4 915,0	4 947,0	4 444,8	4 752,5	4 915,9	4 998,6	5 083,4
в том числе:										
железнодорожный	1 373,0	1 858,0	1 951,0	2 090,0	2 116,2	1 865,3	2 011,3	2 127,8	2 222,4	2 196,2
автомобильный	153,0	194,0	199,0	206,0	215,5	180,1	199,2	222,8	247,9	250,0
морской	122,0	60,0	62,0	65,0	84,6	97,5	101,0	77,5	45,1	39,4
внутренний водный	71,0	87,0	87,0	86,0	63,5	52,6	54,3	61,0	80,8	80,1
воздушный	2,5	2,8	2,9	3,4	3,7	3,5	4,7	4,9	5,1	5,0
трубопроводный	1 916,0	2 474,0	2 499,0	2 465,0	2 463,5	2 245,8	2 382,0	2 421,9	2 397,3	2 512,7

Таблица 3

Динамика объёмов перевозок грузов различными видами транспорта в России в 2000-2013 гг., *млн. тонн*

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевезено, *млн. тонн*	7 907,0	9 167,0	9 300,0	9 450,0	9 451,0	7 469,0	7 643,0	8 190,1	8 372,3	8 118,6
в том числе:										
железнодорожный	1 046,8	1 273,1	1 311,3	1 344,2	1 303,7	1 108,2	1 205,8	1 241,5	1 271,9	1 236,8
автомобильный	5 878,0	6 685,0	6 753,0	6 861,0	6 893,0	5 240,0	5 235,0	5 659,0	5 829,3	5 634,3
морской	35,0	26,0	25,0	28,0	35,0	37,0	37,0	33,9	18,4	16,7
внутренний водный	117,0	134,0	139,0	153,0	151,0	97,0	102,0	127,8	140,6	134,6
воздушный	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9	1,1	1,0	1,0	1,0
трубопроводный	829,0	1 048,0	1 070,0	1 062,0	1 067,0	985,0	1 062,0	1 126,9	1 111,1	1 095,2

Источник: Росстат, РЖД

Таблица 4

Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2000-2013 гг., *%*

	2000	2005	2006	2007	2008 г.	2009 г.	2010	2011	2012	2013
Грузооборот транспорта	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
в том числе:										
железнодорожный	37,7%	39,7%	40,6%	42,5%	42,8%	42,0%	42,3%	43,3%	44,5%	43,2%
автомобильный	4,2%	4,1%	4,1%	4,2%	4,4%	4,1%	4,2%	4,5%	5,0%	4,9%
морской	3,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,7%	2,2%	2,1%	1,6%	0,9%	0,8%
внутренний водный	2,0%	1,9%	1,8%	1,7%	1,3%	1,2%	1,1%	1,2%	1,6%	1,6%
воздушный	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
трубопроводный	52,7%	52,9%	52,1%	50,2%	49,8%	50,5%	50,1%	49,3%	48,0%	49,4%

Таблица 5

Доли различных видов транспорта в грузообороте (без учёта трубопроводного транспорта) в 2000-2013 гг., *%*

	2000	2005	2006	2007	2008 г.	2009 г.	2010	2011	2012	2013
Грузооборот транспорта	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
в том числе:										
железнодорожный	79,7%	84,4%	84,8%	85,3%	85,2%	84,8%	84,8%	85,3%	85,4%	85,4%
автомобильный	8,9%	8,8%	8,6%	8,4%	8,7%	8,2%	8,4%	8,9%	9,5%	9,7%
морской	7,1%	2,7%	2,7%	2,7%	3,4%	4,4%	4,3%	3,1%	1,7%	1,5%
внутренний водный	4,1%	4,0%	3,8%	3,5%	2,6%	2,4%	2,3%	2,4%	3,1%	3,1%
воздушный	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%

Таблица 6

Изменение грузооборота различных видов транспорта, % к предыдущему году

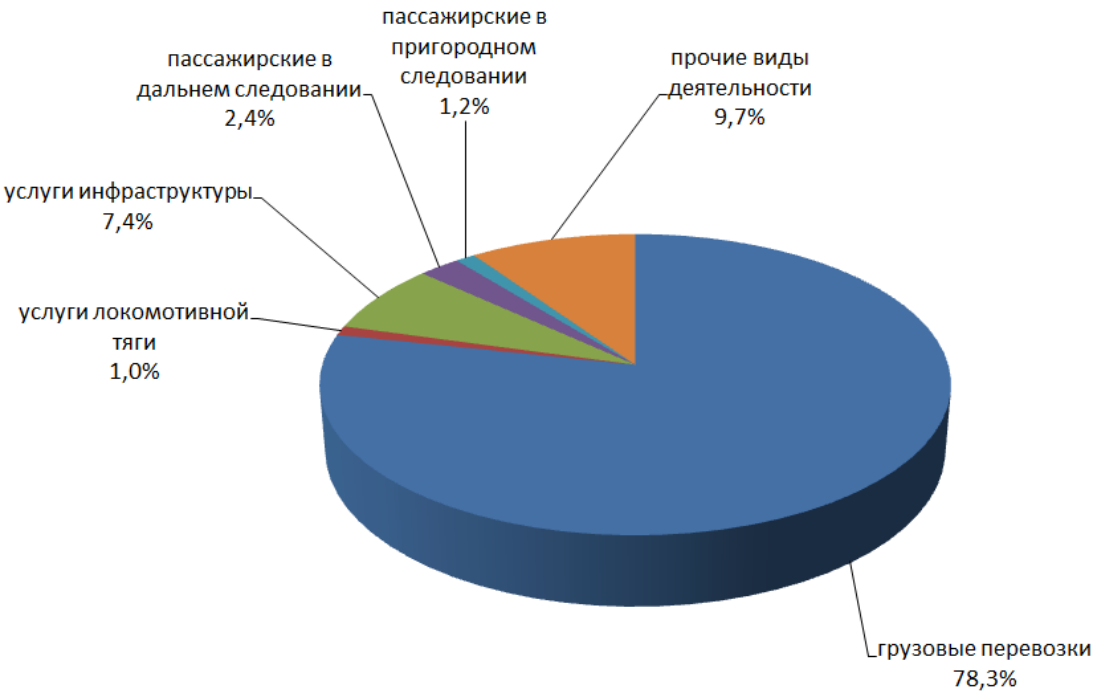
	2006	2007	2008 г.	2009 г.	2010	2011	2012	2013
Грузооборот транспорта	102,7%	102,4%	100,7%	89,8%	106,9%	103,4%	101,7%	101,7%
в том числе:								
железнодорожный	105,0%	107,1%	101,3%	88,1%	107,8%	105,8%	104,4%	98,8%
автомобильный	102,6%	103,5%	104,6%	83,6%	110,6%	111,8%	111,3%	100,8%
морской	103,3%	104,8%	130,2%	115,2%	103,6%	76,7%	58,2%	87,4%
внутренний водный	100,0%	98,9%	73,8%	82,8%	103,2%	112,3%	132,5%	99,1%
воздушный	103,6%	117,2%	108,8%	94,6%	134,3%	104,3%	104,1%	98,0%
трубопроводный	101,0%	98,6%	99,9%	91,2%	106,1%	101,7%	99,0%	104,8%

Таблица 7

Изменение объёмов перевозок различных видов транспорта, % к предыдущему году

	2006	2007	2008 г.	2009 г.	2010	2011	2012	2013
Перевезено всеми видами транспорта	101,5%	101,6%	100,0%	79,0%	102,3%	107,2%	102,2%	97,0%
в том числе:								
железнодорожный	103,0%	102,5%	97,0%	85,0%	108,8%	103,0%	102,4%	97,2%
автомобильный	101,0%	101,6%	100,5%	76,0%	99,9%	108,1%	103,0%	96,7%
морской	96,2%	112,0%	125,0%	105,7%	100,0%	91,6%	54,3%	90,8%
внутренний водный	103,7%	110,1%	98,7%	64,2%	105,2%	125,3%	110,0%	95,7%
воздушный	112,5%	111,1%	100,0%	90,0%	122,2%	90,9%	100,0%	100,0%
трубопроводный	102,1%	99,3%	100,5%	92,3%	107,8%	106,1%	98,6%	98,6%

Около 80 % доходов ОАО «РЖД» получает от грузовых перевозок (см. рис. 2, 3).



Источник: Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2010 г.

Рис. 2. Структура доходов ОАО «РЖД» в 2010 г.

Источник: Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2013 г.

Рис. 3. Структура доходов ОАО «РЖД» в 2013 г.

Различие между элементами, приведёнными рис 2 и рис 3 объясняется тем, что начиная с 1 января 2011 г., ОАО «РЖД» не является перевозчиком в пригородном пассажирском сообщении, а перевозки в дальнем пассажирском сообщении осуществляются ОАО «РЖД» только скоростными поездами.

Доля расходов на железнодорожные перевозки в цене различных массовых грузов может составлять от 5-6 % (нефтепродукты, оборудование, металлоконструкции) до 30-50 % (щебень, песок, уголь). Основными грузами, перевозимыми по железным дорогам являются: уголь, нефть и нефтепродукты, железная руда, продукция металлургической промышленности, лесные грузы, удобрения, зерно.

Динамика изменения грузовых перевозок железнодорожным транспортом отражает общую экономическую ситуацию в стране и коррелирует с динамикой ВВП, соответственно, снижение объёмов перевозок, имевшее место на протяжении 1990-1998 гг., сменилось ростом в 1999-2003 гг.

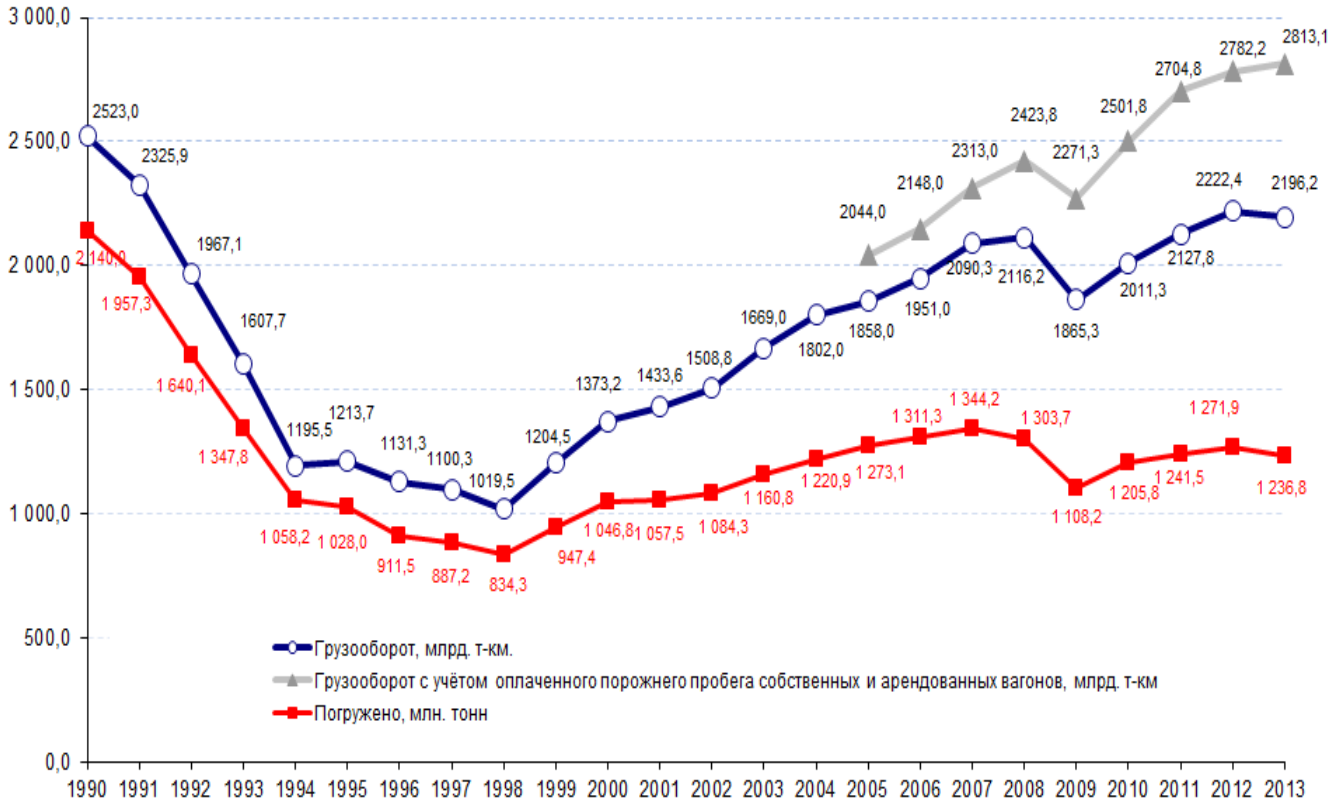
За последнее десятилетие изменилась структура грузооборота: выросла доля сырьевых товаров как во внутренних, так и в международных перевозках.

Работа железнодорожного транспорта России, начиная с 1989 г., проходила в условиях спада объёма перевозок и общеэкономического кризиса. Объём перевозок в нижней точке спада – в 1998 г. – составлял 39,0 % от уровня 1990 г., грузооборот в 1998 г. составлял 40,4 % от показателя 1990 г.

Начиная с 1999 г., (и вплоть до кризиса 2008 г.) в динамике объёма перевозок и грузооборота наблюдался рост (см. рис.4) [1]. Указанный рост объёмов перевозок обусловлен несколькими факторами. Начиная с 1999 г., увеличение объёмов перевозок стало возможным, в первую очередь, благодаря последствиям финансового кризиса августа 1998 года. Девальвация рубля в условиях недозагруженных производственных мощностей привела к масштабному импортозамещению, что увеличило физические объёмы перевозимых грузов внутри страны и повысило конкурентоспособность

[1] «Обычный» грузооборот (т.е. без учёта порожнего пробега), представляет собой произведение массы перевезённого груза на расстояние перевозки (т-км); этот показатель характеризует работу транспорта с точки зрения перевезённого для экономики груза и учитывается Росстатом.
Но помимо этого показателя, с 2005 г. существует ещё один показатель – «грузооборот с учётом оплаченного порожнего пробега приватных (собственных) и арендованных вагонов», который не учитывается Росстатом, но учитывается «РЖД» и который характеризует ещё и объём работы, связанный с перемещением порожнего подвижного состава. Последний показатель важен не столько для оценки работы железнодорожного транспорта «для экономики», сколько для оценки «РЖД» загрузки своей инфраструктуры. Особенностью показателя «грузооборот с учётом порожнего пробега…» является то, что он представляет собой некоторую условность: нулевая масса груза умноженная на любое расстояние даёт ноль, поэтому в указанном показателе суммируются разные величины – произведение массы нетто на расстояние перевозки для гружёных отправок складываются с произведением массы тары вагона на расстояние для порожних, т.е. тонно-километровая работа с одним гружёным вагонам условно приравнена работе с тремя порожними вагонами.

экспортоориентированной продукции, что привело к росту перевозок в международном сообщении.



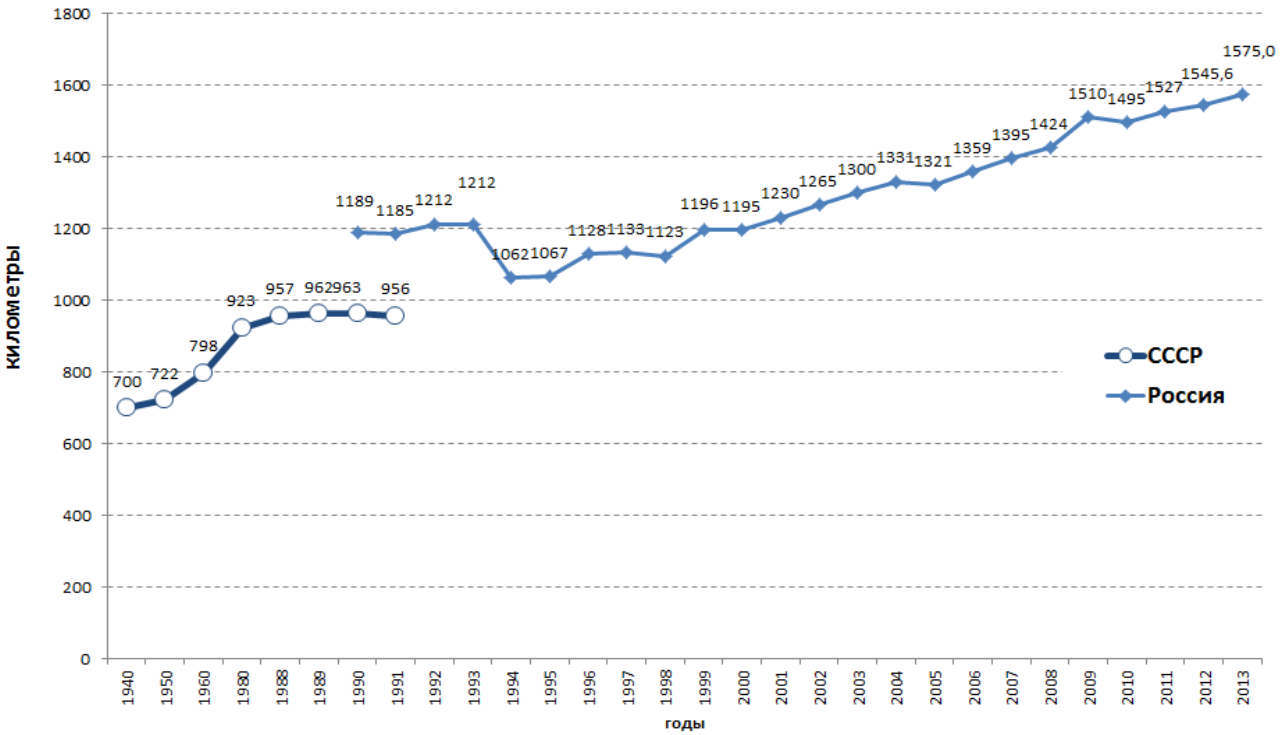
Источник: Росстат, РЖД

Рис.4. Грузооборот и погрузка железных дорог в России в 1990-2013 гг (данные за 1990-1991 – по РСФСР)

Относительно более быстрые темпы увеличения грузооборота сравнительно с темпами увеличения объёма перевозок (рис. 4) обусловлены ростом средней дальности перевозок[1] вследствие усиления экспортной ориентации отечественной экономики (рис.5).

При этом, если в целом средняя дальность перевозки выросла в 1,6 раза (с 900 км. в 1990 г до 1575 км в 2013 г.), то по отдельным грузам этот рост был выше (например, по углю с 884 км. до 2253 км).

[1] Средняя дальность перевозки груза (или средняя дальность грузовых перевозок) – это расстояние, на которое перевозится каждая тонна груза в среднем, т.е. среднее расстояние от станции отправления (погрузки) до станции назначения (выгрузки) груза; измеряется в км. Средняя дальность так же может быть получена как частное от деления грузооборота нетто на объём перевозок.



Источник: РЖД

Рис.5 Средняя дальность перевозки груза железнодорожным транспортом по железным дорогам СССР (1940-1991) и России (1990-2013), км[1]

Источник: Росстат

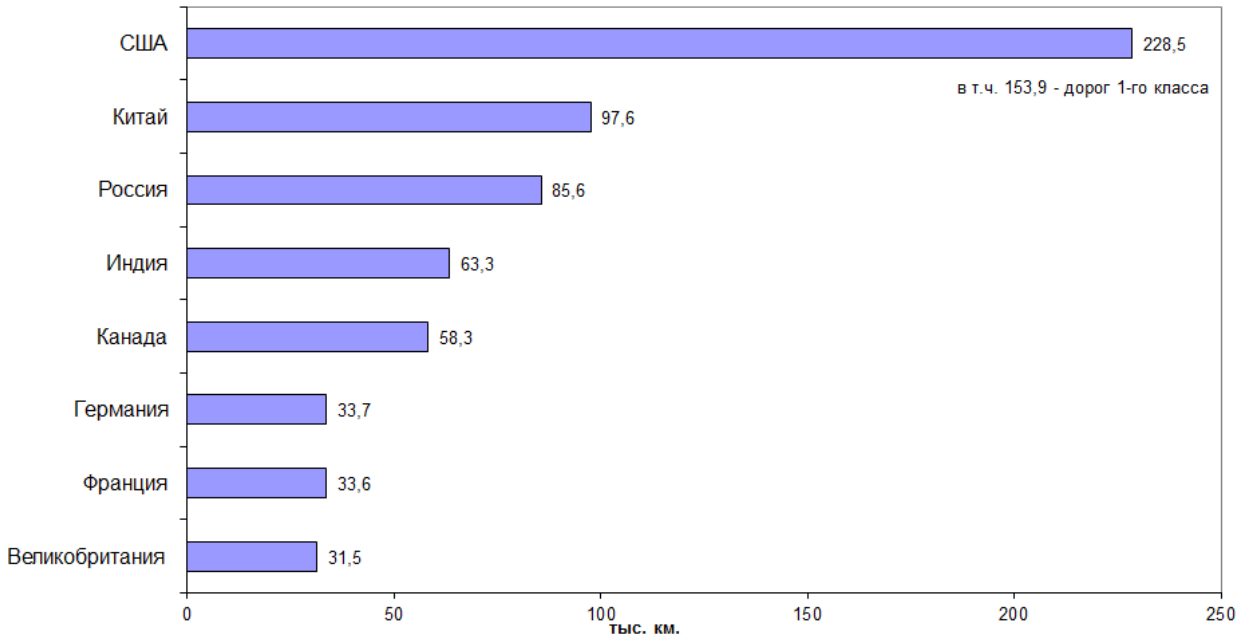
Рис. 6. Структура погрузки Российских железных дорог в 2013 г.

[1] Для ряда «Россия» данные за 1991-1992 гг. приведены по РСФСР

В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес железнодорожных перевозок ниже. Соизмеримы с российскими показателями по доле железных дорог в грузообороте всех видов транспорта, Канада (около 70%) и США (45-50%), по доле в пассажирообороте – Япония (30%).

Уровень конкуренции между различными видами транспорта в России намного ниже, чем в остальных странах мира, что обусловлено большими расстояниями между пунктами зарождения и погашения грузопотоков. Это очень важный фактор, который необходимо учитывать при выборе модели организации железнодорожной отрасли.

По эксплуатационной длине железные дороги России занимают третье место в мире – после США[1] и Китая[2] (см. рис. 7).



Источник: The Economist: Мир в цифрах-2013 – М.: Олимп-Бизнес, 2013. – 272 с.; Росстат

Рис. 7. Протяжённость (эксплуатационная длина) железных дорог разных стран мира[3], тыс. км.

[1] В различных статистических сборниках данные об эксплуатационной длине железных дорог США приводятся в диапазоне от 226 до 231 тыс. км. Согласно ежегодному справочнику «The Economist: Мир в цифрах-2013», протяжённость железных дорог США в 2010 г. составляла 228,5 тыс. км. Эта цифра включает в себя протяжённость магистральных железных дорог без учёта станционных путей, подъездных путей, вторых-третьих и т.д. путей на многопутных линиях; линии, используемые несколькими железными дорогами учтены один раз. При этом, эксплуатационная длина железных дорог 1 класса составляет 153,9 тыс. км. (по данным на 2010 и 2011 г)

[2] В 2006 г. Китай с 62,2 тыс. км. занимал четвёртое место по эксплуатационной длине. В 2009 г. Китай обогнал по этому показателю Россию.

[3] Данные по эксплуатационной длине российских железных дорог незначительно различаются в разных источниках. В Годовом отчёте ОАО «РЖД» за 2013 г. этот показатель составляет 85,2 тыс. км. В справочниках Росстата – 85,6 тыс. км. (включая железные дороги ОАО «ЖДЯ»)

По грузообороту и объёму перевозимых грузов – так же третье (после США и Китая), по пассажирообороту – третье (после Китая и Индии), по перевозкам пассажиров – третье (после Японии и Индии).

В ОАО «РЖД» сегодня работает около миллиона человек[1], что составляет примерно 1,6 % трудоспособного населения России.

Российским железным дорогам присущи некоторые особенности, которые следует отметить:

- 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 с другими странами;
- преобладание грузовых перевозок, в которых, в свою очередь, преобладают сырьевые грузы;
- необходимость содержания нерентабельных и малодеятельных линий;
- необходимость дотирования убыточных пассажирских (в т.ч. до 2010 г. – пригородных) перевозок, тарифы на которые не могут быть повышены до безубыточного уровня по причинам социального характера.

Ещё одна специфическая особенность железнодорожного транспорта в России заключается в наличии перекрёстного субсидирования перевозок одних грузов за счёт других, которое выглядит следующим образом: «Схематично его можно представить так: тариф на перевозку нефтепродуктов существенно выше, чем на перевозку угля на то же расстояние, в результате от перевозок нефти ОАО «РЖД» имеет прибыль, а уголь везет, даже не покрывая всех затрат. В совокупности же деятельность компании остается безубыточной»[2].

Наряду с инфраструктурой ОАО «РЖД», в России существует железнодорожная инфраструктура общего пользования ОАО «АК Железные дороги Якутии», созданное в 1995 г. С 2006 г. оно официально является железнодорожной инфраструктурой общего пользования, для неё ФСТ объявляет тарифы в форме отдельного Прейскуранта. С 2007 г. 50 % акций ОАО «АК ЖДЯ» принадлежит ОАО «РЖД».

Существует так же ОАО «Ямальская железнодорожная компания», созданная в 2003 г., которая занимается организацией грузовых и пассажирских

[1] Численность сотрудников МПС РФ составляла: в 1993 г. 2,2 млн. чел., в 1994-95 – 2,1 млн. чел., в 1996 г. – 2,0 млн. чел., в 1997 – 1,8 млн. чел., в 2000 г. 1,6 млн. чел. Численность сотрудников ОАО «РЖД» на 31.12.2008 г. составляла 1,2 млн. чел., на 31.12.2009 г. – 1,1 млн. чел., на 31.12.2011 г. – 0,9 млн. чел., на 31.12.2013 г. – 0,9 млн. чел.

[2] Якунин В.И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. – 2009. - № 33 (от 31.08.09). – С.36-42.

перевозок на участках Коротчаево-Пангоды, Новый Уренгой –Ямбург и Пангоды—адым на территории Ямало-Ненецкого автономного округа. Общая протяжённость сети ОАО «ЯЖД», включая участки, принадлежащие ОАО «Газпром» составляет 527 км.[1] Но данная инфраструктура не является (во всяком случае, пока) инфраструктурой общего пользования.

В «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г[2].» сформирован прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта на 2030 год: «По минимальному варианту погрузка в 2030 году прогнозируется в объеме 1970 млн. тонн с ростом (к уровню базового 2007 года) в 1,47 раза. Грузооборот прогнозируется в объеме 3050 млрд. тонно-км с ростом (к уровню базового 2007 года) в 1,46 раза, пассажирооборот вырастет в 1,16 раза и превысит 202 млрд. пасс.-км. По максимальному варианту погрузка к 2030 году возрастет в 1,6 раза и достигнет 2150 млн. тонн. Грузооборот в 2030 году возрастет по сравнению с 2007 годом в 1,58 раза и составит 3300 млрд. тонно-км.».

Таким образом, если верить этому прогнозу, грузооборот в 2030 г. составит 139 % к уровню 2013 г., а погрузка – 159,3 % к уровню 2013 г.

[1] Лапидус Б.М. Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь- изд. 3-е, доп. и перераб. – М.: Интекст, 2012. – 384 с.

[2] Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. N 877-р

Глава 2. Истоки и панорама рыночных реформ[1]

2.1. Предпосылки реформ

Дискуссии о реформировании российских железных дорог начались ещё в начале 1990-х годов. Причём, имело место разнообразие точек зрения.

Так, в работе «Дорога в рынок» её авторы – профессора ПГУПС А.А. Зайцев, А.Н. Ефанов и В.П. Третьяк писали, что «оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности»[2]. А бывший министр путей сообщения СССР д.т.н. Н.С. Конарев[3] называл акционирование не иначе, как «антигосударственный проект планового разрушения отрасли»[4].

Известный специалист по истории железных дорог, к.и.н. А.И. 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»[5].

Неудовлетворённость 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.А. Зайцев[6], впоследствии вспоминал: «Каждое нижестоящее звено стремилось защитить, отстоять, «забить в план» как можно

---

[1] Материалы данной главы частично публиковались в следующих работах: Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта: достижения и проблемы // Вестник транспорта. - 2011. - № 4. - С. 8-14. (начало); № 5. - С.2-11 (окончание); Хусаинов Ф.И. Реформа российских железных дорог: неоконченная пьеса // Экономическая политика. - 2011. - № 5. - С.68-97. А так же в Главе 2 монографии: Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте – М.: Издательский дом «Наука», 2012. – 192 с. Для настоящей работы текст существенно расширен и дополнен.

[2] Зайцев А.А., Ефанов А.Н., Третьяк В.П. Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений – М.: ЦНТБ МПС РФ, 1994

[3] Конарев Н.С. – министр путей сообщения СССР в 1976-1991 гг., доктор технич. наук

[4] Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление транспортного комплекса страны? // Российский экономический журнал. - 1998. - № 5.-С.11-16.

[5] Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. [http://guryevandrey.narod.ru/book.html]

[6] А.А. Зайцев – министр путей сообщения РФ в 1996-1997 гг. , доктор экон. наук. В настоящее время – профессор Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС).

более высокие расходы, как можно менее напряженные количественные и качественные показатели с тем, чтобы гарантированно, с минимальным напряжением их выполнять»[1].

Отечественные железные дороги всегда имели относительно высокие показатели качества эксплуатационной работы, но при этом отличались крайне низким качеством транспортной продукции.

Так, грузонапряжённость на железных дорогах СССР не имела аналогов в мире, в шесть раз превосходя американскую[2]. 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[3]. При сопоставимой средней дальности перевозок вагоны оборачивались втрое быстрее. Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским[4].

Однако грузоотправителя, как это ни прискорбно, интересует только качество перевозок. Поэтому в условиях конкуренции приоритетным должно быть повышение качества транспортной продукции, а качество работы при этом следует рассматривать как средство для достижения поставленной цели. Иными словами, стремиться к улучшению *качества работы* следует только в тех случаях, когда это способствует или, по крайней мере, не препятствует повышению *качества продукции*[5]. Стимулов для улучшения качества транспортной продукции в советской, плановой системе – не было.

В этой связи д.э.н. Д.А. Мачерет справедливо заметил, что «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»[6].

Анализ выполнения сроков доставки за 1975-2004 г.г. , проведённый в работах д.э.н. Д.А. Мачерета и к.э.н. И.А. Чернигиной показал, что даже в среднем, нормативы сроков доставки грузов стабильно не выполняются. Так, количество опоздавших отправок в 1975-1989 гг. колеблется в знасительных пределах, достигая, в зависимости от категории до 28% по маршрутным и

---

[1] Цит по Гурьев А.И., указ. соч.

[2] Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее – М.: Транспорт, 1993. – 415 с.

[3] Транспорт страны Советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков и др.; Под ред. И.В. Белова. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.

[4] Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. - 1999.- № 1.- С.25-31.

[5] См. подробнее, например в работе: Хусаинов Ф.И. Качество работы или качество продукции ? // РЖД-Партнёр. - 2009. - № 20 (октябрь). - С.48-50.

[6] Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. - 1999.- № 1.- С.25-31.

повагонным отправкам и до 64% по мелким отправкам; среднее время опоздания отправки составляет 3,5 суток, а по мелким отправкам превышает 10 суток[1].

Данные отчётов формы ЦО-31 «О продолжительности и скорости доставки грузов» приведены в табл. 8 и табл. 9.

Таблица 8

Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой, %

Год	**Месяц**	**Все отправки**	**В том числе**			
			Маршрут-ные	Повагон-ные	Мелкие	Контей-нерные
1975	Февраль	22,6	13,3	17,0	42,5	Н/д
	Сентябрь	24,4	14,9	19,2	46,3	Н/д
1978	Февраль	28,3	14,0	21,9	53,0	Н/д
	Сентябрь	30,5	18,8	24,5	55,0	Н/д
1979	Февраль	32,9	15,3	27,0	56,5	Н/д
	Сентябрь	32,3	18,1	25,9	57,3	Н/д
1980	Февраль	32,2	11,6	26,3	54,5	Н/д
	Сентябрь	33,2	25,8	27,2	55,6	Н/д
1981	Февраль	33,4	19,2	28,6	54,1	Н/д
	Сентябрь	34,6	24,9	28,5	56,7	Н/д
1982	Февраль	35,8	26,1	30,3	58,2	Н/д
	Сентябрь	35,1	23,1	30,1	58,0	Н/д
1985	Февраль	39,9	28,8	34,8	63,3	Н/д
	Сентябрь	35,6	21,8	30,3	58,5	Н/д
1989	Февраль	35,4	23,3	30,2	57,7	Н/д
	Сентябрь	41,1	25,4	35,9	64,1	Н/д
1999	Февраль	15,8	12,3	15,3	13,1	23,4
	Сентябрь	18,8	11,8	17,1	14,2	33,2
2000	Февраль	14,5	11,1	13,5	15,6	24,0
	Сентябрь	20,0	9,7	17,9	10,2	35,9
2001	Февраль	17,8	12,7	16,6	11,0	28,8
	Сентябрь	23,6	23,0	21,7	9,3	36,0
2002	Февраль	16,9	18,1	16,8	8,9	18,0
	Сентябрь	23,1	16,2	22,9	8,7	26,9
2003	Февраль	11,4	12,7	11,8	8,7	8,0
	Сентябрь	15,3	21,1	14,5	15,7	14,2
2004	Февраль	12,2	16,6	12,2	6,3	7,6

Источник: Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.

[1] Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004. – 240 с.

Из табл. 8 видно, что, в 1975-1989 гг. доля отправок, прибывающих с просрочкой составляла от 22 % до 41 % (достигая по мелким отправкам 63 %).

Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период (см. табл 9) составлял от 6,9 до 8,6 сут., по мелким отправкам достигая 16 суток.

Таблица 9

Среднее время просрочки доставки грузов, суток

Год	**Месяц**	**Все отправки**	**В том числе**			
			Маршрут-ные	Повагон-ные	Мелкие	Контей-нерные
1978	Февраль	5,6	2,6	2,9	12,0	Н/д
	Сентябрь	5,7	3,0	3,2	11,4	Н/д
1979	Февраль	6,4	3,4	3,8	12,5	Н/д
	Сентябрь	6,5	4,1	3,7	12,5	Н/д
1980	Февраль	6,4	3,7	3,4	12,1	Н/д
	Сентябрь	5,9	4,5	2,8	12,0	Н/д
1985	Февраль	6,3	4,7	3,6	14,3	Н/д
	Сентябрь	6,4	2,6	4,1	12,0	Н/д
1989	Февраль	8,4	4,7	5,0	16,8	Н/д
	Сентябрь	8,6	5,2	5,8	15,8	Н/д
1999	Февраль	6,9	6,9	6,6	9,8	8,5
	Сентябрь	7,3	7,4	6,1	11,2	10,4
2000	Февраль	7,8	7,7	7,3	14,7	9,4
	Сентябрь	6,8	6,5	5,5	16,1	10,2
2001	Февраль	8,0	8,4	7,5	20,0	9,9
	Сентябрь	6,9	6,5	6,1	15,7	9,7
2002	Февраль	6,7	8,0	6,4	14,2	7,7
	Сентябрь	6,1	5,4	5,6	10,3	8,6
2003	Февраль	7,2	4,8	6,8	40,9	13,6
	Сентябрь	5,1	4,0	4,5	13,9	8,8
2004	Февраль	7,4	5,8	7,4	49,6	11,4

Источник: Источник: Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.

Не будем здесь заострять внимание на том, что в 1998 г. произошло изменение системы определения нормативов сроков доставки или как пишут железнодорожники «усовершенствование системы нормирования времени доставки», что немного улучшило показатели российских железных дорог в 1999-2000 гг.

Таблица 10

Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой
в 2005-2008 гг., %

Год	**Все отправки**	**В том числе по категориям отправок**			
		Маршрут-ные	Повагон-ные	Мелкие	Контей-нерные
2005	9,2	17,4	8,0	4,3	7,0
2006	10,8	16,7	9,2	6,6	11,2
2007	11,2	16,3	10,0	9,1	11,2
2008	14,1	19,8	13,0	12,4	12,4

В 2008 году доля отправок, прибывших с превышением сроков доставки, возросла по отношению к показателям 2006-2007 гг. по всем категориям отправок, но при этом она остаётся существенно ниже (лучше) показателей 1979-2002 годов (см. табл. 10).

Железные дороги США действительно 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. Надёжность доставки (т.е. доля отправок, прибывших в срок), т.е. 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 %[1]. На современных российских железных дорогах этот показатель хуже, чем в США, но существенно лучше, чем на дорогах СССР в условиях централизованного управления вагонными парками (подробнее об этом см. в п. 2.7. настоящего доклада) .

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.

Поэтому к аргументации, базирующийся на эксплуатационных показателях работы железных дорог необходимо подходить с большой осторожностью.

[1] Срок доставки на железных дорогах США не устанавливается правительственными нормативными актами (как в СССР и в России), а указывается сторонами в договоре перевозки. Поэтому понятие просрочки срока доставки имеет немного другую природу: это доля отправок, доставленных медленнее, чем должно быть в среднем для данного расстояния перевозки. Вместе тем, с точки зрения качества транспортного обслуживания, эти показатели можно сопоставлять, т.к. они являются измерителями удовлетворённости качеством перевозки.

Приведу такую аллегорию. Представьте – Вы едете в поезде. Вы заказываете у проводника чай, а вам приносят его в грязном стакане и говорят: пейте быстро и через две минуты отдайте в соседнее купе. При этом проводник будет искренне считать, что оказанная им услуга чрезвычайно хороша: по итогам квартала он улучшил показатель «оборот стакана». И возможно, что он будет удивлён, если Вы оцените качество услуги иначе.

Когда же речь заходит о такой услуге как перевозка грузов железнодорожным транспортом, то почему-то оценивается работа железных дорог по таким ничего не значащим для грузоотправителя показателям, как оборот вагона, коэффициент порожнего пробега, вес поезда брутто и т.д. Вспоминаются строки из песни группы «Наутилус Помпилиус»: «Здесь мерилом работы считают усталость».

Проблемы усугублялись технической отсталостью отрасли. В статье заместителя министра путей сообщения[1] А.Г. 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 российского производства - 100 тыс. км»[2].

Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся, главным образом, массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта. Вместе с тем на таком сегменте, как перевозка «дорогих» мелкопартионных грузов железная дорога проигрывает автомобильному транспорту. По объему размер таких перевозок невелик, всего 3-5% от всего объема перевозок, но по их стоимости он составляет не менее 15-20%. В настоящее время эти грузы перевозятся, главным образом, автомобильным транспортом.

Качество транспортной продукции характеризуется следующими показателями (средние данные за 2003-2008 гг.):

- невысокая, сравнительно с автомобилями, скорость доставки грузов (по всем видам отправок – 267-284 км./сут, для повагонных – 254-274 км./сут.);

- низкий уровень выполнения сроков доставки;

- низкая степень сохранности перевозимых грузов (потери грузов на российских железных дорогах в несколько раз превышают установленные

[1] Здесь и далее, если не оговорено иное, должности приводятся на момент публикации цитируемой статьи или интервью.

[2] Белова А.Г. Вопросы управления железнодорожным транспортом в период реформирования // Экономика железных дорог. – 2002. - № 11. – С.10-18.

нормы убыли на 1 т. Груза, например, нормативные потери угля определены в размере 0,7 %, а фактические составляют 3%, руды – соответственно 0,9 % и 3,5 %, цемента – 1,2 и 4,0 %, зерна – 0,1 и 0,2 %, кирпича – 1,3 и 7,0 %).

Таким образом, можно отметить, что наряду с высокими показателями качества эксплуатационной работы железнодорожный транспорт характеризуется низким качеством транспортной продукции. Это обусловлено как объективными (технологическими) факторами, так и отсутствием полноценной конкуренции с другими видами транспорта, особенно при перевозках на дальние и сверхдальние расстояния.

Первый вариант концепции реформирования железнодорожного транспорта был утверждён правительством С.В. 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»[1]. 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 д.э.н., профессор Е.Г.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»[2].

Действительно, спустя некоторое время МПС само предложило к обсуждению новый вариант концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта. Причём, в новой «Концепции развития структурной реформы…»[3] было уже однозначно прописано, что российские железные дороги будут открытым акционерным обществом.

В интервью газете «Труд» первый заместитель министра путей сообщения РФ А.С.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

[1] О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта. Постановление правительства РФ от 15 мая 1998 г. № 448 // Бюллетень транспортной информации. 2000. - №4.- С.4.

[2] Ясин Е.Г. Компания не решит всех проблем // Гудок. 2000.- 3 октября

[3] Концепция развития структурной реформы железнодорожного транспорта // Гудок. - 2000. - № 166 от 8 сентября.- С. 3-4.

дефицит инвестиций на их обновление – около 50-60 миллиардов рублей в год. По нашим подсчетам со временем он будет лишь увеличиваться»[1].

За период с 1995 по 1999 г.г. 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 г. по 2000 г. вырос с 36% до 55%[2]. Если в 1987 г. все 100 % капитальных вложений в железнодорожный транспорт были сделаны из государственного бюджета, то, начиная с 1992 г., отрасль осуществляла инвестиции, главным образом, за счёт собственных средств. На железных дорогах эксплуатируется 30% технических средств, уже выработавших установленные сроки службы, в т.ч. 22% электровозов, 31 % тепловозов, 22% полувагонов[3].

Таким образом, к концу 90-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[4]), но и возникнет угроза безопасности жизни пассажиров.

Специалисты МПС отмечали, что отрасль могла бы решить подобные инвестиционные задачи в случае двукратного увеличения доходов и трёхкратного увеличения тарифов[5]. 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.Б.Чубайс, инвестор «знает, что если вложить свои средства в приватизированное предприятие, то у него будет соответствующая доля. Попробуйте его убедить это же сделать с государственным предприятием. Непонятно кому и непонятно зачем»[6].

Вслед за А.Б.Чубайсом, те же мысли в беседе с корреспондентом журнала «РЖД-Партнер» высказал и начальник департамента экономики МПС России

---

[1] Мишарин А.С. Семилетка реформирования стальных магистралей // Труд. – 2000. - 4 октября.

[2] Аксёненко Н.Е. В интересах государства и отрасли // Железнодорожный транспорт – 2000. - № 9. – С.2-11.; Аксёненко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.; Фадеев Г.М. Состояние отрасли накануне реформы // Экспедирование и логистика. – 2002. - № 3. – С.3-5.

[3] Фадеев Г.М. Состояние отрасли накануне реформы // Экспедирование и логистика. – 2002. - № 3. – С.3-5.

[4] См. об этом Виньков А.И. Жизнь без вагонов: МПС не в состоянии обеспечить вагонами всех желающих // Эксперт. – 2001. - № 40. – С.20-22.

[5] Лапидус Б.М. Реформирование отрасли - социально-экономическая потребность государства и железных дорог// Железнодорожный транспорт. - 2000. - №9.- С.24-28.; см. так же Аксёненко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. указ. соч.

[6] Чубайс А.Б. Итоги приватизации в России и задачи следующего этапа // Вопросы экономики. - 1994. - № 6. - С.4-9.

д.э.н., профессор Б.М.Лапидус[1]: «Надежды на частных инвесторов почти нереальны: кто станет вкладывать средства в унитарное госпредприятие, каковым являются Российские железные дороги?»[2]. Тогда же, в 2000 г., на конференции, посвящённой реформированию МПС, руководитель Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ, д.э.н. В.А. Мау заметил: «Я, честно говоря, не вижу серьёзных путей привлечения инвестиций без продажи хотя бы части акций будущего открытого акционерного общества Компании РЖД»[3]. Заместитель руководителя департамента экономики МПС[4], д.э.н. И.А.Николаев писал в 2000 г., что «если и реализуется идея 100%-ного учредительства со стороны государства, то, как переходная форма на пути к созданию нормального акционерного общества»[5].

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 - путём полного отделения владения инфраструктурой железных дорог от перевозочной деятельности). В пользу этой модели так же географический фактор: сеть российских железных дорог построена по радиальному принципу, что затрудняет 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 сильные 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

---

[1] В настоящее время – Генеральный директор ОАО « ВНИИЖТ».

[2] Лапидус Б.М. Локомотив экономики нуждается в энергии: приватизация российских железных дорог нецелесообразна. Однако без реструктуризации не обойтись // РЖД-Партнер. - 2000. -№ 6. - С.4 - 6

[3] Мау В.А. У России свой путь // Гудок. - 2000. - 3 октября.

[4] В настоящее время - директор Департамента стратегического анализа ФБК

[5] Николаев И.А. Необходимость и пути реформирования отношений собственности на федеральном железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. - 2000.-№ 6.- С.31-41.

регулятора бывает настолько сильной, что механизмов антимонопольной защиты грузоотправителя от «диктата монополиста», т.е. 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»)[1].

Следует заметить, 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. 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 не только отсутствует возможность выбора перевозчика, но даже нет основы для сравнения. Но когда появляются конкурирующие перевозчики, у которых оборот не 9 суток, а например, 7, то появляется основа для сравнения. И в этом случае участники рынка начинают понимать, что, в этом 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.

[1] 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 http://f-husainov.narod.ru).

2.2. Программа структурной реформы и её обсуждение

Наконец, 18 мая 2001 г. Постановлением Правительства РФ № 384 была утверждена «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте» (далее – Программа), 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»[1].

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 первом (подготовительном) 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);

[1] Программа структурной реформы на железнодорожнои транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лапидус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносов, Д.А. Мачерет. – М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.

- 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.

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 закрепляется Программой за новым субъектом транспортного рынка, имеющего форму открытого акционерного общества.

На долю же обновлённого МПС (судьба которого на момент формирования программы ещё не была ясна окончательно и которое, заметим, забегая вперёд, впоследствии будет ликвидировано с передачей нормотворческих функций в Минтранс), оставались 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 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 демонополизация 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 так же 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, конкурирующие между собой, предоставляя услуги по ремонту компаниям-операторам подвижного состава[1]. В разработанной МПС «Концепции развития структурной реформы…»

[1] Мелитт Б. Режим эксплуатации на железных дорогах Великобритании после приватизации // Железные дороги мира. 1998.-№ 9. –С.15-19.

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, продажу пассажирских билетов.

Одно из наиболее важных положений концепции разделения конкурентного и монопольного секторов – это создание компаний – операторов подвижного состава. Предполагалось, что компании-операторы будут двух типов, отличающихся 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 злоупотреблениями. Это, как если бы один из футболистов, был бы по совместительству и судьёй матча. Эта проблема должна решаться 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»[1].

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;

[1] Программа структурной реформы на железнодорожнои транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лапидус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносов, Д.А. Мачерет. – М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.

- 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 учёных-транспортников. Особенно негативное отношение вызывал институт операторов подвижного состава – частных компаний, владеющих вагонами и независимых от МПС. Так, по мнению проф. Д.э.н. В.А. 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»[1]. Проф. д.т.н. Ю.М. Дьяков высказывал сомнения в том, будут ли частные операторские компании осуществлять инвестиции в подвижной состав[2].

Вместе с тем, если Н.С. 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»[3], то в исследованиях Л.А. Мазо и В.И. Лукашева выявлены сегменты с высоким уровнем конкуренции (перевозка нефтеналивных грузов, контейнеров)[4]. В более поздних работах, например в статье вице-президента ОАО «РЖД», д.э.н. Б.М. Лапидуса (опубликованной в 2006 г) уже не только зафиксировано наличие, наряду с межотраслевой, и внутриотраслевой конкуренции, но сделаны предложения по либерализации тарифов в ряде рыночных сегментов: «в сегментах, где конкуренция обеспечивается лишь внутри железнодорожного транспорта за счёт частных собственников подвижного состава, дерегулироваться должна вагонная составляющая тарифа. А в сегментах, где железнодорожный транспорт конкурирует с альтернативными видами транспорта, необходимо дерегулировать полный тариф»[5].

Разные точки зрения вызывала и сама идея разделения «министерских» и «хозяйственных» функций МПС. Н.С. Конарев считал, что нецелесообразно разделение хозяйственных и государственных функций: «Эффективное управление железнодорожным транспортом возможно только при наличии

---

[1] Персианов В.А. Страсть к реформам добралась до МПС // Российская газета. – 2000. – 17 июня.

[2] Чибисов В. Вагонный парк и «независимые перевозчики». Беседа с В.А. Буяновым, Ю.В. Дьяковым и В.А. Шаровым // Гудок. – 1998. – 13 января.

[3] Конарев Н.С. К чему приведёт приватизационное раздробление транспортного комплекса страны? // Российский экономический журнал. – 1998. - № 5. –С.11-16.

[4] Мазо Л.А., Лукашев В.И. Конкурентные отношения на железнодорожном рынке // Железнодорожный транспорт. – 1999. - № 12. – С.25-30.

[5] Лапидус Б.М. Регулирование тарифов и развитие конкуренции в условиях реализации третьего этапа структурного реформирования железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. – 2006. - № 6. – С.9-20.

единого органа, наделённого функциями и государственного и хозяйственного управления»[1]. Кроме того, Н.С. Конарев активно выступал в защиту сохранения действовавшей в СССР системы управления: «Железнодорожный транспорт должен функционировать как единый государственный комплекс»[2]. С противоположной точкой зрения выступал один из авторитетных авторов - Президент национальной ассоциации транспортников д.э.н. Г.Е. Давыдов, который писал: «Надо ли отделить функции хозяйственного ведения от функций государственного управления, соединяемые сейчас в лице МПС России? Бесспорно надо»[3].

В статье к.э.н. А.Л. Браславского, д.э.н. В.Н. Лившица и д.т.н. Э.И. Позамантира, утверждается, что потенциальная сфера конкуренции на железнодорожном транспорте ограничена, что «делает эффективность использования собственных локомотивов весьма сомнительной»[4]. Аналогична, по мнению авторов, ситуация с использованием собственных вагонов вследствие того, что «сторонние вагоновладельцы практически не имеют преимуществ»[5].

В работе д.э.н. А.Г. Мартынова высказывалось предположение, что «создание компаний-перевозчиков груза не принесёт снижения транспортных издержек», кроме того, этот автор полагает, что вследствие создания операторских компаний (или перевозчиков) «и сами компании-перевозчики и дороги окажутся на грани банкротства»[6].

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

Значительная часть ученых-транспортников (Н.С. Конарев, В.А. Персианов, Л.С. Фёдоров) выступали за государственную собственность и управление. В противоположность этому, как писал д.э.н. А.А. Зайцев «в Санкт-Петербурге фактически возродилась школа рыночников на транспорте»[7], транспорте»[7], считающих, что «оптимальной для железнодорожного

---

[1] Конарев Н.С. указ. соч.

[2] Там же

[3] Давыдов Г.Е. Программа реформ: нужны реальные цели // Бюллетень транспортной информации. - 2001. - № 5. - С.27-35.

[4] Браславский А.Л., Лившиц В.Н., Позамантир Э.И. Реформирование федерального железнодорожного транспорта: либерально-рыночный или социально-рыночный вариант? // Бюллетень транспортной информации.- 2001. - № 5. - С.14-26.

[5] Там же

[6] Мартынов А.Г. Структурная реформа федерального железнодорожного транспорта (Комментарии к Постановлению Правительства РФ) // Бюллетень транспортной информации. – 1999. - № 4. – С.2-4.

[7] Зайцев А.А. Экономическая стратегия управления железными дорогами – СПб.: СПГУПС, 1995. – 126 с.

транспорта является акционерная форма собственности»[1]. 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»[2] .

Таким образом, за несколько лет, в процессе дискуссии, радикально изменилась парадигма, в которой существовала экономика железнодорожного транспорта как наука. На смену этатистским представлениям о роли государства пришло понимание того, что в 2000 г. 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»[3].

Несмотря на то, что без приватизации невозможна демонополизация (т.е. субъекты транспортного рынка должны иметь разных собственников), приватизация сама по себе, без внесения элементов конкуренции, не обязательно приведёт к росту эффективности, т.к. государственный монополизм может быть просто заменён 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»[4]. В действительности же, по всей видимости, невозможно добиться высокого качества работы, не прибегая к механизму конкуренции.

---

[1] Зайцев А.А., Ефанов А.Н., Третьяк В.П. Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений – М.: ЦНТБ МПС РФ, 1994. – 236 с.; Третьяк В.П. Железнодорожные акции – это реально // Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта – М.: Издательский дом «Парус», 1998. – Т.1. - С.362-364.

[2] Зайцев А.А., указ. соч.

[3] 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.

[4] Ослунд А. Строительство капитализма. Рыночная трансформация стран бывшего советского блока / Пер. с англ. под ред. И.М. Осадчей. – М.: Логос, 2003. – 720 с.

2.3. Демонополизация и становление операторского бизнеса

Процесс создания конкурентной рыночной среды, предусмотренный Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, заключался в демонополизации отдельных сфер его деятельности и 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. Операторы получили своё название, потому что они *оперируют* или управляют парком вагонов. При этом необходимо понимать, что управление (или оперирование) здесь означает определение станции отправления и назначения вагона. Управление же эксплуатационной работой (организация работы станций, пропуска и переработки вагонопотока, накопление, формирование и отправка поездов и т.д.) по прежнему, остаётся в руках собственника инфраструктуры, у которого для этих целей существует диспетчерский аппарат и автоматизированные системы управления движением поездов и маневровой работой.

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»[1].

Первой чётко выраженной операторской компанией было ООО «Линк Ойл Спб», начавшее свою работу в декабре 1997 г.

В книге А.И. Гурьева «Из тупика» история создания первого оператора описана следующим образом:

> *Ко второй половине 90-х годов завершились процессы, связанные с приватизацией ряда причастных компаний, и выстроилась цепочка от производства нефти «Сургутнефтегазом» через поставки её на завод «Киришинефтеоргсинтез» к потребителю нефтепродуктов на западном рынке. Возник вопрос их бесперебойной доставки из Киришей в порт. Поскольку в ближайшем порту Санкт-Петербург была неразбериха с организацией работы, дорогие судозаходы и обстановка «вплоть до бандитизма», то стали искать альтернативу и нашли её в Эстонии.*

[1] Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

Начались планомерные инвестиции в Муугу, с тем чтобы усилить там инфраструктуру и обеспечить перевалку. Завод был готов предлагать всё большие объёмы, 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 довезёт поезд до Новолисино, 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 шёл трое суток, и ещё трое суток возвращались порожние вагоны. Таким образом, оборот вагона составлял 6 суток. Н.Е. Аксёненко[1] предложил отобрать необходимое количество пригодных цистерн и закольцевать их между Киришами и Муугой. Кроме того, он предложил работать одним тепловозом на всём 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.Е. Аксёненко предложил создать коммерческую структуру, которая и займётся 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, возможно, было перевозить в Муугу не более 350-400 тыс. тонн груза в месяц, то к 2000 г. вышли уже на 1 млн. тонн, а потребное количество вагонов при этом уменьшилось в три раза. Впоследствии, в 2000 г. аналогичным образом возникла вторая операторская компания – ООО «БалтТрансСервис»[2].

27 мая 1998 г. прошёл Всероссийский тарифный съезд-конференция потребителей услуг и работников железных дорог, на котором Н.Е. Аксёненко впервые объявил о создании частных операторских компаний – владельцев подвижного состава. В начале 2001 г. в МПС разработали и приняли проект Положения о порядке создания компаний-операторов на федеральном железнодорожном транспорте.

[1] Н.Е. Аксёненко – министр путей сообщения РФ в 1997-2002 гг. (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). Скончался 20.07.2005 г. в Мюнхене (Германия) в возрасте 57 лет после продолжительной болезни (лейкоз крови).

[2] Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. – 800 с.

В марте 2001 г. первый заместитель министра путей сообщения А.В. Целько выдал свидетельства оператора первым 15 компаниям: «БалтТрансСервис», «Дальневосточная лестранссервисная компания», «Дальнефтетранс», «ЗапСиб-Транссервис», «Линк Ойл СПб», «Межтранс-1», «ММК-Транс», «МТК Юнитранс», «ТК Новотранс», «Транс-Арсенал», «Фирма Трансгарант», «Русский мир», «КрасОперГруз», «Северстальтранс», «Магистральнефте-оргсинтез». Через месяц статус оператора был присвоен ещё 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 г. губернатор Красноярского края А.И. Лебедь, выступая на итоговой коллегии МПС заявлял: «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»[1]. И действительно, дефицит вагонов стал в эти годы главной проблемой отрасли.

Так, дефицит полувагонов, в которых перевозится более половины всех грузов, составил в 2001 г. 1,5 тыс. единиц в сутки[2]. Если в 1980-м году МПС было приобретено 17 тыс. вагонов, то в конце девяностых МПС приобретало: в 1999 г. – 1557 вагонов, в 2000 г. – 1000 вагонов, в 2001 г. – 104 вагона и в 2002 г. – 1440 вагонов)[3]. Динамика закупки грузовых вагонов Министерством путей сообщения в 1994-2003 гг. приведена в табл. 11.

Проблемы, вызванные нехваткой подвижного состава, были смягчены благодаря приобретению вагонов компаниями-операторами. В 2002 г. компании-операторы приобрели в 10 раз больше вагонов, чем МПС (14,6 тыс. против 1,4 тыс. единиц), разрешив тем самым спор о том, будут ли частные компании осуществлять инвестиции в приобретение подвижного состава.

[1] Цит. по Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. – 800 с..
[2] Виньков А.И. Жизнь без вагонов. МПС не в состоянии обеспечить вагонами всех желающих // Эксперт. – 2001. - № 40. – С.20-22.
[3] Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Монография – Саратов, Издательство «Новый ветер», 2009. – 322 с. [электронная версия http://f-husainov.narod.ru/monogr]

Таблица 11

Закупка новых грузовых вагонов МПС[1]
в 1994–2003 гг., 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	-	-	-	-

Вследствие дефицита подвижного состава предприятия-грузоотправители несли убытки и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Этот дефицит ещё более обострился на фоне начавшегося в 1999 г. роста промышленного производства и увеличения объёмов продукции, предъявляемой к перевозке железнодорожным транспортом (рис. 8).

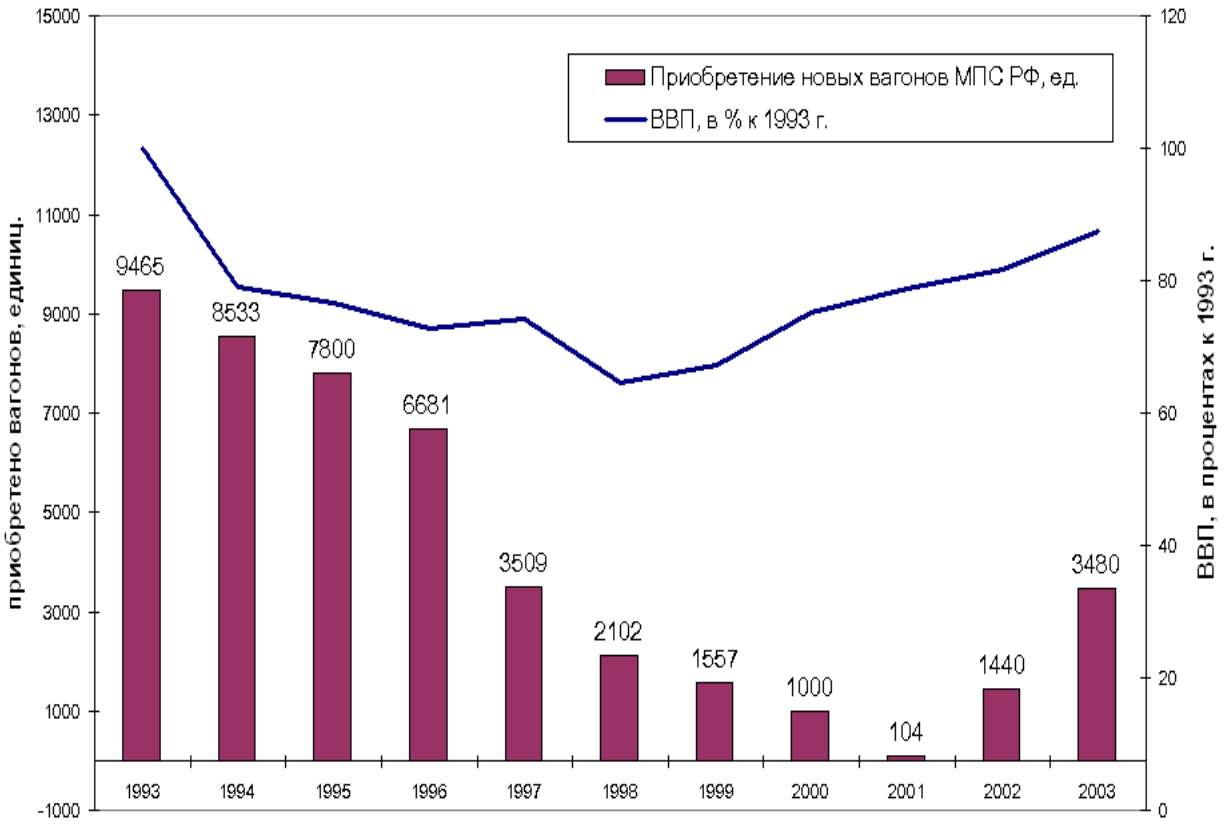


Рис. 8. Динамика ВВП и приобретения новых вагонов МПС России в 1993-2003 гг.

[1] С 2003 г. – ОАО «РЖД»

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

В последние годы динамичный рост перевозок в целом по сети обеспечивался в основном за счёт увеличения объёмов перевозок в приватных 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 приватный 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 учётом 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.И. Гурьев, «ОАО «РЖД» работало ещё при социализме, то есть по Прейскуранту 10-01, который регулировало государство, а собственники уже жили при капитализме, используя свободные тарифы в части вагонной составляющей»[1].

Здесь необходимо сказать несколько слов о тарифах. Одной из целей, заявленных в программе реформ в 2001 г. было «снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом» т.е. 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 неудовлетворённом платёжеспособном спросе, можно ожидать, что в краткосрочной перспективе цены на перевозки возрастут, до тех пор, пока в результате действия рыночных механизмов не увеличится предложение (т.е. количество вагонов на рынке), которое, наряду с конкуренцией должно в

[1] 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.

долгосрочной перспективе привести к снижению тарифов.

Именно этот стандартный процесс мы и наблюдали в последние годы. Сначала рост тарифов, который приводил к тому, что капитал устремлялся в этот, ставший более доходным сектор, затем рост спроса на подвижной состав, который привёл 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 сегментах, которые были насыщены подвижным составом.

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 пропускных и провозных способностей.[1] Он может выражаться в «брошенных» поездах, в загруженности станционной инфраструктуры отстаивающимися вагонами, в повышении коэффициентов использования пропускной способности до аномально высоких уровней, в неоптимальном развитии и неравномерной загрузке инфраструктуры: с пробками на одних направлениях и малодеятельными участками – на других[2].

С увеличением количества приватных 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 своё 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 объёмов вывоза продукции. В 2001-м было принято решение о создании собственной ремонтной базы, поскольку вагоноремонтные структуры тогда ещё 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

[1] **Пропускной** способностью называется максимальное число поездов или пар поездов, которое может пропустить железнодорожная линия (участок) в единицу времени (обычно, в сутки); **провозной** способностью называется максимальное количество груза в тоннах, которое может быть перевезено по данной линии в единицу времени. При увеличении веса и длины поезда, провозная способность увеличивается при той же пропускной способности

[2] Например, в 1999 г. общая протяжённость малодеятельных убыточных линий составляла, по данным МПС РФ 12,5 тыс. км. или 14 % от всей эксплуатационной длины железных дорог.

эксплуатационного депо. В 2005-м был осуществлён пуск в эксплуатацию участка по ремонту механизмов разгрузочных устройств в объёме деповского ремонта, а также участок по ремонту колёсных пар»[1].

По этому пути пошли многие собственники вагонов. Причём, как отмечают операторы, собственная ремонтная база сегодня даёт ощутимый экономический эффект. На частных вагоноремонтных предприятиях удалось добиться снижения затрат на обслуживание вагонов, улучшить качество и сократить сроки ремонтных работ. «В результате мы смогли снизить количество отцепок вагонов в пути следования из-за некачественного ремонта, а так же уменьшить затраты на содержание подвижного состава» - говорит В. Маслаков[2]. 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 г., на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство», вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов отметил:

«*За последние пять лет в результате реформирования отрасли доля приватных вагонов в общем парке увеличилась и продолжает расти. Это системный результат реформы, который дал отрасли целый ряд позитивных эффектов. В условиях динамичного роста объёмов 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*.»[3].

[1] Меркушева В. Грузовое вагоностроение в тисках зависимости // РЖД-Партнёр. – 2008. - № 11. – С.6-13.
[2] Там же
[3] Морозов В.Н. Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами // Железнодорожный транспорт. – 2008. - № 12. – С.8-12.

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 г. 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 гг. прирост вагонного парка операторских компаний соответствовал темпам роста объёмов предъявляемого к перевозке груза и обеспечивал прирост грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически весь прирост объёмов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны. В сентябре 2008 г. 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 своём 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 счёт инвестиций в вагонный парк компаний операторов, не относящихся к железнодорожному транспорту общего пользования»[1].

При этом доля приватных вагонов в погрузке грузов в 2008 г. продолжала активно увеличиваться, в т.ч. по важнейшим грузам:

по нефти и нефтепродуктам: с 78% в 2007 г. до 99 % в 2008 г. (на 21 п.п.);

по чёрным 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.).

[1] Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов. Доклад Федеральной антимонопольной службы РФ. [http://fas.gov.ru/competition/goods/analisys/ a_8382. shtml]

Как отмечалось выше, на этапе зарождения операторских компаний многими учёными-транспортниками высказывалось мнение, что частные компании не будут инвестировать в приобретение подвижного состава. Данные, приведённые в табл. 12, однозначно свидетельствуют об обратном: именно операторские компании стали теми субъектами экономики, которые спасли промышленность от экономического коллапса.

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

Таблица 12

Приобретение вагонов ОАО «РЖД»(МПС РФ)[1] и операторскими компаниями в 2001-2010 гг.[2], ед.

	годы									
	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
РЖД /МПС*	104	1440	3480	6000	8000	8569	15406	21296	8800	15500
Операторы и собственники	9824	14692	23000	25000	н.д.	13300	40930	45000	23900	60000

* в 2008-2010 гг. с учётом ДЗО

В 2009 г. 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 приватных вагонов.

Кроме того, благодаря частным инвестициям вагоностроительная отрасль, которая к концу 90-х простаивала практически без заказов (загрузка некоторых заводов упала пятикратно), начиная с 2003 г. показывает устойчивые темпы роста производства. Развитие системы операторских компаний стало катализатором бурного роста вагоностроительной отрасли в России и странах СНГ.

[1] ОАО «РЖД» учреждено 18.09.2003 г., а с 01.10.2003 г. официально приняло функции управления всем имущественным комплексом бывшего МПС.

[2] Данные о приобретении вагонов приведены из ежегодных статистических сборников ОИ ЦНИИ ТЭИ и отчётов МПС и ОАО «РЖД». Существуют альтернативные данные («Info-Line – Аналитика»), которые отличаются от приведённых в настоящей работе.

2.4. Реформа тарифной системы: дерегулирование вагонной составляющей

2.4.1. Структура железнодорожного тарифа

Здесь необходимо сделать небольшое отступление, посвящённое реформе системы железнодорожных грузовых тарифов, проведённой в 2003 г., поскольку она сыграла важную роль в развитии конкуренции в сфере предоставления подвижного состава[1].

Одной из главных целей, разработанной МПС России и поддержанной МАП России[2] Методологии формирования Прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры стало создание условий для развития конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта и демонополизация рынка аренды подвижного состава, привлекающая инвестиции операторов и перевозчиков в создание собственного вагонного парка.

Методика разработки грузовых тарифов обсуждена и одобрена на Тарифной конференции в 2000 г. с участием пользователей услугами железнодорожного транспорта. Основные подходы к построению нового Прейскуранта обсуждены и одобрены 17 апреля 2002 г. на Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте[3].

С 28 августа 2003 г. вступил в силу новый Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»[4]. Принципиальное отличие Прейскуранта 2003 г. от предыдущих заключалось в том, что с целью создания конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок впервые тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог разделен на две следующие составляющие:

- за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог;
- за использование вагонного парка железных дорог.

Для развития конкуренции важным вопросом было определение

---

[1] Тема железнодорожных тарифов так же неисчерпаема, как атом. Подробный анализ тарифной системы выходит за пределы настоящего доклада. Здесь рассмотрены лишь те аспекты, которые оказали влияние на развитие внутриотраслевой конкуренции между операторами подвижного состава и «РЖД».

[2] Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства существовало с 1998 по 2004 г. В марте 2004 г. МАП было упразднено, а антимонопольные функции переданы Федеральной антимонопольной службе (ФАС)

[3] Рогачёва Л.С., Мазо Л.А., Шмелёв А.В. Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами // Бюллетень транспортной информации. – 2002. - №10. – С.5-8.

[4] Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»" (Тарифное руководство № 1). Разработан коллективом учёных ВНИИЖТ под руководством д.э.н. Л.А. Мазо.

соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих в тарифе. Заниженный уровень вагонной составляющей приводил бы к повышенному износу вагонного парка и отсутствию экономических стимулов к его оздоровлению, что и происходило с вагонным парком МПС во 2-ой половине 90-х годов[1]. С другой стороны, слишком завышенный уровень, резко снижал бы доходы МПС (РЖД) при перевозках приватных вагонов других собственников. При этом, в условиях отсутствия рынка не было хорошего критерия какую величину считать «завышенной», а какую – «заниженной».

В результате дискуссий, в 2002 году было принято решение, исходить, при формировании ставок Прейскуранта из средней величины вагонной составляющей в 15,4 %. Эта величина с одной стороны несколько ниже, чем в других странах, но, вместе с тем, она достаточна для создания объективных условий для конкуренции: ведь для приватных вагонов эта составляющая дерегулирована.

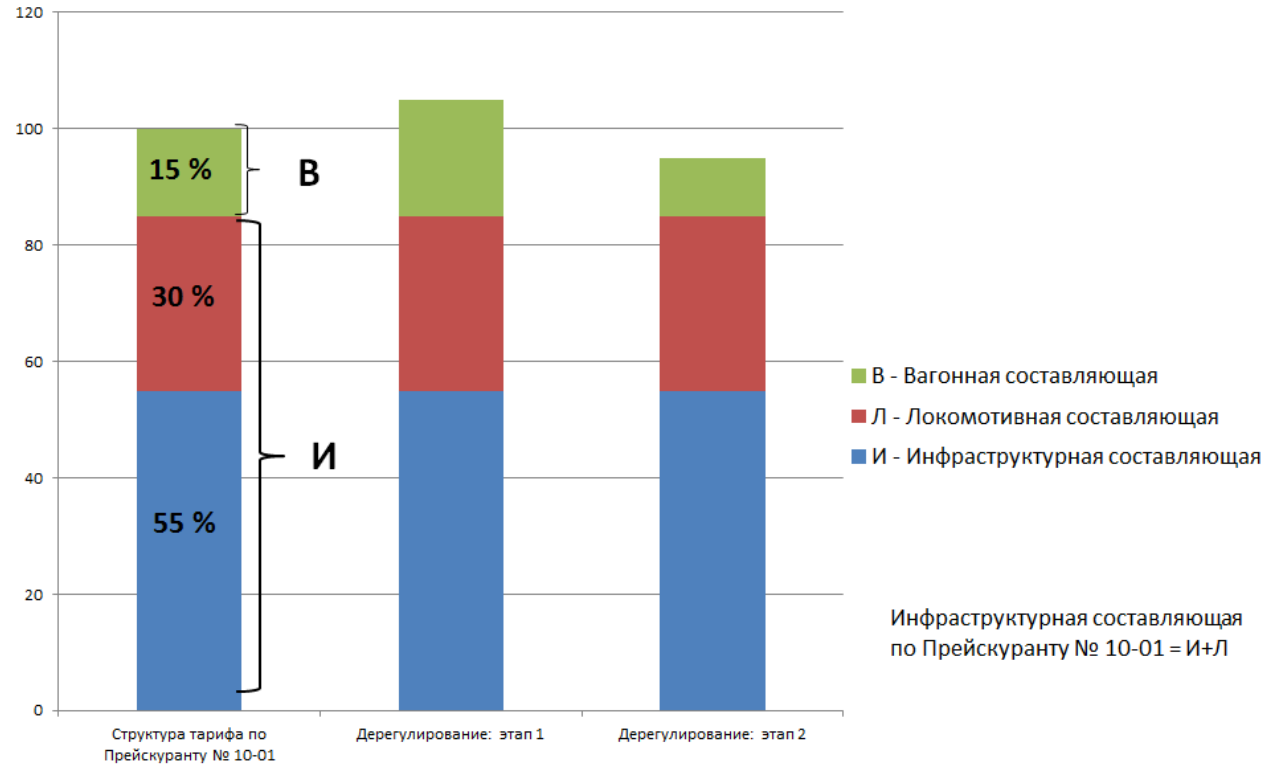


Рис. 9. Структура железнодорожного грузового тарифа в России

Стоит отметить, что вагонная составляющая в европейских странах на момент принятия прейскуранта (в 2003 г.) составляла от 20 до 30%, что делает

[1] Беседин И.С. О Методологии формирования Прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами // Бюллетень транспортной информации. – 2002. - №10. – С.3-4.

перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными.

Рис. 10. Примерная структура железнодорожного грузового тарифа в России, США и странах Европы и Балтии

Подобное построение тарифа создает экономические условия для

возможности выбора доставки грузов между вагонным парком ОАО «РЖД» и вагонами других собственников. Прейскурант содержит также отдельный раздел, предусматривающий тарификацию перевозки грузов при использовании собственных (арендованных) локомотивов.

2.4.2. «Невидимая рука рынка» в действии

Одной из целей программы структурной реформы было «снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом», то есть снижение стоимости перевозок. Это породило у части общества необоснованные ожидания, что с началом реформы цены на железнодорожные перевозки сразу начнут снижаться. Прежде всего — на счет вагонной составляющей тарифа, которая в ходе тарифной реформы 2003 года была дерегулирована. Но недофинансированный в условиях монополии государства вид деятельности, как правило, не в состоянии сократить свои расходы при либерализации экономики. Кроме того, учитывая дефицит подвижного состава, можно было ожидать, что в краткосрочной перспективе цены на перевозки возрастут — с тем чтобы через какое-то время, когда инвестиции начнут давать отдачу, снизиться. Именно этот процесс мы и наблюдали в последние годы.

Итак, вначале был дефицит.

После либерализации вагонной составляющей тарифы начали расти за счёт именно этой составляющей (см. рис 9, «Дерегулирование: Этап 1»). Естественно, капитал устремился в этот ставший более доходным сегмент рынка. Далее капитал «увидел», что при наличии вагонов можно получать сверхдоходы, и предъявил спрос на подвижной состав.

Вагоностроительные заводы, которые «лежали на боку» (все 1990-е годы много говорилось о необходимости государственного заказа, о государственных инвестициях в эту отрасль), стали получать огромные заказы, и поскольку производственные мощности были ограничены, цена на новые вагоны пошла вверх (о том, как подстегнули этот рост цены на вагонное литье, производители которого были защищены от иностранной конкуренции протекционистскими пошлинами, здесь мы писать не будем). В результате, производством грузовых вагонов занялись даже предприятия, которые этого никогда не делали (а производили ранее, например, снегоуборочные вагоны или иную спецтехнику).

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 гг. рост производства грузовых вагонов привёл к тому,

что уже в 2008 г. их выпуск (по всем странам СНГ) достиг 73,9 тыс. единиц, из которых 42,7 тыс. единиц произведено в России. К 2010 году пиковый уровень производства вагонов в СССР был превышен: всего в 2010 г. в СНГ было произведено 89,9 тыс. вагонов, из них 50,5 тыс. единиц – в России и 38,4 тыс. единиц в Украине. И все это без каких-либо государственных инвестиций, исключительно на рыночной основе[1].

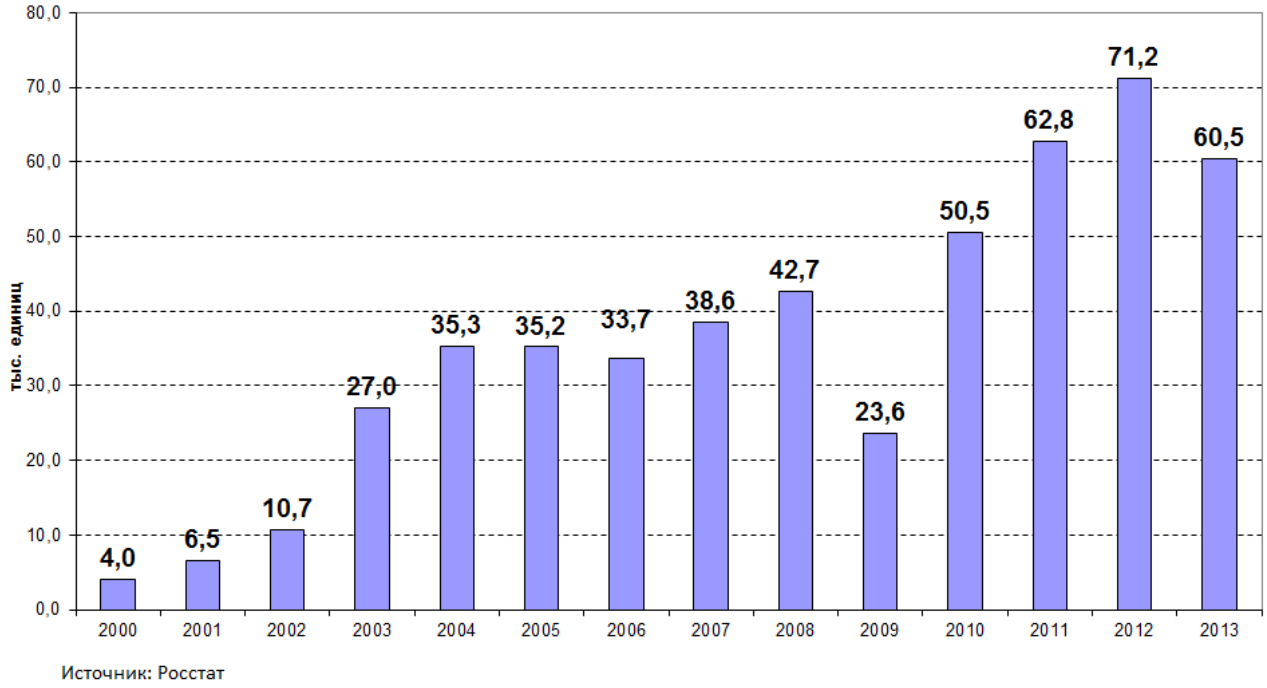


Рис. 11. Производство грузовых вагонов в России в 2000-2013 гг., *тыс. единиц*

Стремительный рост вагонного парка привёл к постепенному снижению тарифов в тех сегментах, которые оказались насыщены подвижным составом. Уже к 2009 году тарифы многих независимых операторов были ниже, чем тариф РЖД (см. на рис 9, «Дерегулирование: Этап 2»).

Здесь интересно рассмотреть и сопоставить динамику тарифов в регулируемом сегменте (инфраструктурная составляющая, регулируемая ФСТ[2]) и в дерегулированном сегменте (ставки операторов, которые определяются соотношением спроса и предложения в сфере предоставления подвижного состава).

В табл. 13 приведены данные об индексации тарифов «РЖД» с момента

[1] О том, как вагоностроители, набравшие «административный вес» начали лоббировать свои интересы в 2013 и 2014 гг. с целью искусственной загрузки своих мощностей речь пойдёт в главе 4 настоящего доклада.
[2] Федеральная служба по тарифам

ввода в действие Прейскуранта № 10-01 в 2003 г. по 2013 год.

Таблица 13

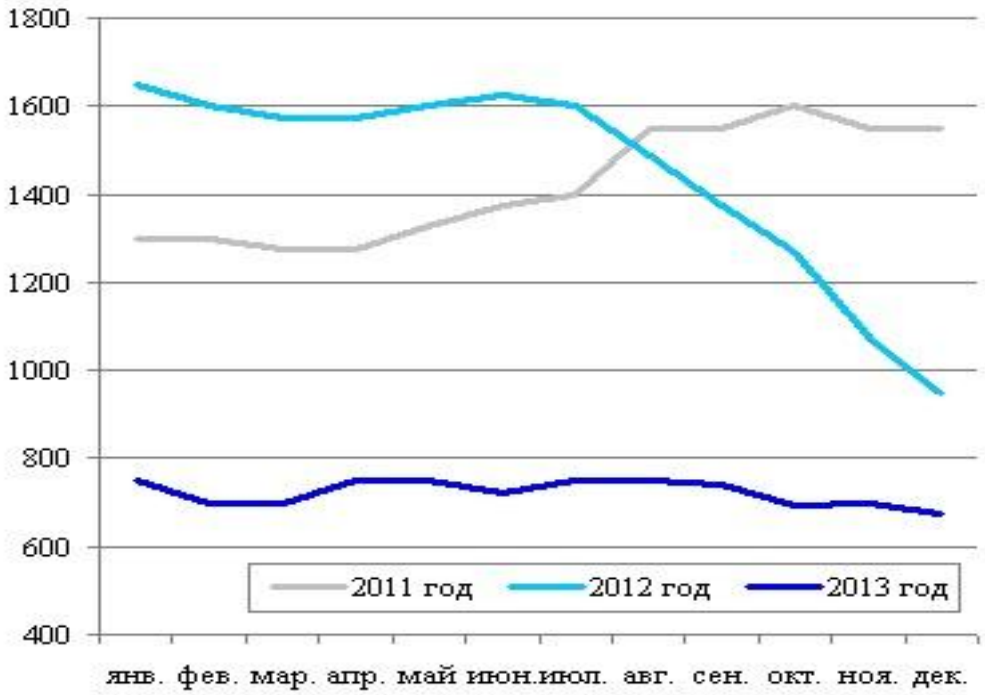
Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01

Год	Даты индексации	Общая индексация (коэффициент к уровню предыдущей индексации)	в том числе, по направлениям		
			Внутрироссийские перевозки	Экспорт и импорт через российские порты	Экспорт и импорт через погранпереходы
2004	с 01.01.2004 г.	1,120	1,120	1,120	1,120
2005	с 01.01.2005 г.	1,080	1,125	1,125	1,000
	с 01.08.2005 г.	1,021	1,054	1,054	1,000
2006	с 01.01.2006 г.	1,075	1,128	1,128	1,000
2007	с 01.01.2007 г.	1,080	1,109	1,109	1,016
2008	с 01.01.2008 г.	1,1109	1,148	1,148	1,000
	с 02.04.2008 г.	1,0101	1,0125	0,0125	1,000
	с 01.07.2008 г.	1,080	1,100	1,100	1,000
2009	с 10.01.2009 г.	1,050	1,050	1,050	1,050
	с 01.07.2009 г.	1,057	1,057	1,057	1,057
2010	с 01.01.2010 г.	1,094	1,094	1,094	1,094
2011	с 01.01.2011 г.	1,080	1,080	1,080	1,080
2012	с 01.01.2012 г.	1,060	1,060	1,060	1,060
2013	с 01.01.2013 г.	1,070	1,070	1,070	1,070

Динамику вагонной (операторской) составляющей можно оценить с помощью динамики ставки аренды вагонов. Например, с середины 2012 г. к началу 2013 г. частные операторские компании снижали свои цены. В частности, это снижение по полувагонам было почти двукратным – с 1600 рублей за вагон в сутки в июне 2012 года до уровня 700–800 рублей в сутки к январю – марту 2013 года (см. рис. 12)[1]. И, даже несмотря на некоторый рост в апреле (связанный с увеличением ставок на перевозки строительных грузов), этот уровень остается в 2–2,5 раза ниже, чем уровень ставок в первой половине 2012 года.

Вагонная составляющая операторов по большинству грузов сегодня составляет от 7 до 20 % от общих затрат по железнодорожной перевозке.

[1] Еженедельно обновляемая информация о ставках операторов доступна на сайте «Промышленные грузы» [http://www.pg-online.ru]



Источник: «Промышленные грузы» www.pg-online.ru

Рис.12. Средняя ставка аренды полувагона в 2011-2013 гг, *рублей за вагон в сутки*

Подобное снижение ставок сопровождалось снижением уровня рентабельности операторских компаний и сокращением их издержек. Связано это было с двумя факторами – отсутствием роста грузовой базы и увеличением количества вагонов на рынке, в результате чего рынок оперирования стал довольно конкурентным.

При этом, в условиях, когда одна составляющая тарифа – вагонная, операторская, рыночная, нерегулируемая – снижалась, вторая составляющая, сформированная РЖД, регулируемая ФСТ, – не только не снижалась, но даже чуть-чуть подросла (в январе 2012 года на 6% и в январе 2013 года – на 7%). То есть тарифы РЖД росли опережающими темпами, относительно тарифов остальных участников рынка.

В последние годы в РЖД практически не работали «антизатратные механизмы». Так, в 2011 году расходы РЖД выросли на 1,5 % к предыдущему году, в 2012 году – на 6,8%, в 2013-м – на 17,8 %. Другими словами, и тарифы, и расходы (издержки) РЖД росли опережающими темпами по сравнению остальными игроками в железнодорожной отрасли.

В принципе, в самом по себе росте тарифов и даже издержек нет ничего плохого. На растущем рынке могут расти и издержки, и прибыль. Проблема в другом. Эти издержки у РЖД не снижаются в условиях, когда в целом рынок грузовых перевозок находится в фазе спада. И собственно, в этом – гвоздь проблемы государственной монополии. Рыночная компания в такой ситуации снижает и тарифы, и издержки. РЖД просят повысить тарифы и еще дать немного денег из бюджета.

Обратим внимание на важный момент: **тарифы снижаются в той части железнодорожной отрасли, где они не регулируются государством и где работают частные компании.** А там, где их регулирует правительство, и собственником является государство - тарифы растут.

Важно понимать, что когда речь идет о долгосрочной перспективе, главное не сам по себе уровень тарифов или цен, а формирование фундаментальных институтов рынка, механизмов, обеспечивающих саморегулирующийся переток капитала и иных ресурсов из одного сегмента рынка в другой.

На российском примере мы увидели, как хайековская концепция «рассеянного знания», согласно которой цены есть важнейший механизм передачи информации в экономике, работает даже в такой вязкой и зарегулированной среде, как железнодорожный транспорт.

Сторонники государственного вмешательства в ценообразование часто указывают на «несправедливость» тех или иных цен, из чего делается вывод о необходимости их регулирования (такие архаичные, донаучные представления отнюдь не редко влияют на принятие решений). Так, со стороны ряда регуляторов (например, Минтранса) звучали предложения[1] о регулировании ставок операторов за предоставление вагонов. Анализ процессов ценообразования в отрасли свидетельствует о том, что в конкурентной сфере услуг операторов по предоставлению вагонов «невидимая рука рынка» справляется со своими обязанностями лучше, чем регулирующие органы.

[1] См. Челпанова М. РЖД выедет на частниках // Ведомости. – 2013. – 14 ноября. [http://www.vedomosti.ru/companies/news/18742501/rzhd-vyedet-na-chastnikah]

2.5.Современное состояние рынка предоставления подвижного состава

Но вернёмся к рынку железнодорожных грузовых перевозок. В конце 2010 г. на рынке предоставления железнодорожных грузовых вагонов действовало множество компаний, независимых от «РЖД». Из них 98 компаний – располагало парком более 1 тысячи единиц (у 89 компаний от 1 тыс вагонов до 10 тыс., ещё у 9 самых крупных компаний парк превышал 10 тыс. единиц; в сумме 9 крупнейших независимых компаний владели парком 140 тыс. вагонов). В собственности этих компаний, а так же 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 г.). Крупнейшими собственниками вагонов являются так же дочерние общества ОАО «РЖД» - ОАО «ПГК[1]» и формирующаяся ОАО «ВГК»[2]. 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[3].

Вследствие увеличения парка приватных вагонов общий парк российской принадлежности уже к 2008 г. превысил 1 млн. единиц, а по состоянию на конец 2013 г. составил 1200,5 тыс. единиц (см. рис. 13).

С 2001 по 2010 г. доля инвентарного парка ОАО «РЖД» в общем парке российских вагонов уменьшилась с 80 % до 21 % (без учёта вагонов ДЗО). Доля вагонов независимых собственников в общем парке, напротив, возросла – с 20,1 % в 2001 г. до 49 % в 2010 г.(см. рис.14).

28 октября 2011 года был проведён аукцион по продаже 75 % минус 2 акций ОАО «ПГК» (победителем стала предложившая 125,5 млрд руб. «Независимая транспортная компания», входящая в транспортный холдинг UCLH). 16 октября 2012 года РЖД на «конкурентных переговорах» продала оставшиеся 25 % + 1 акцию «Первой грузовой компании» все той же «Независимой транспортной компании» за 50 млрд руб. В связи с этим, в статистике вагонных парков произошёл скачок: доля парка ДЗО с 35,8 % в 2011 г. упала до 17,2 % на конец 2012 г. А доля парка независимых собственников

[1] ОАО «Первая грузовая компания» зарегистрировано в налоговой службе 26 июля 2007 г. и начало работу с 26 октября 2007 г.

[2] ОАО «Вторая грузовая компания» зарегистрировано 24 сентября 2010 г. и начало работу с 1 октября 2010 г. В ноябре 2012 г. ,, переименовано в ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК).

[3] Хусаинов Ф.И., Плисова Е.И. Частная собственность на железнодорожный подвижной состав как фактор развития вагоностроения // Бюллетень транспортной информации. – 2010. - № 8. – С.22-27.

соответственно возросла с 55,3 % в 2011 г. до 77,4 % на конец 2012 г. (см. рис 14).

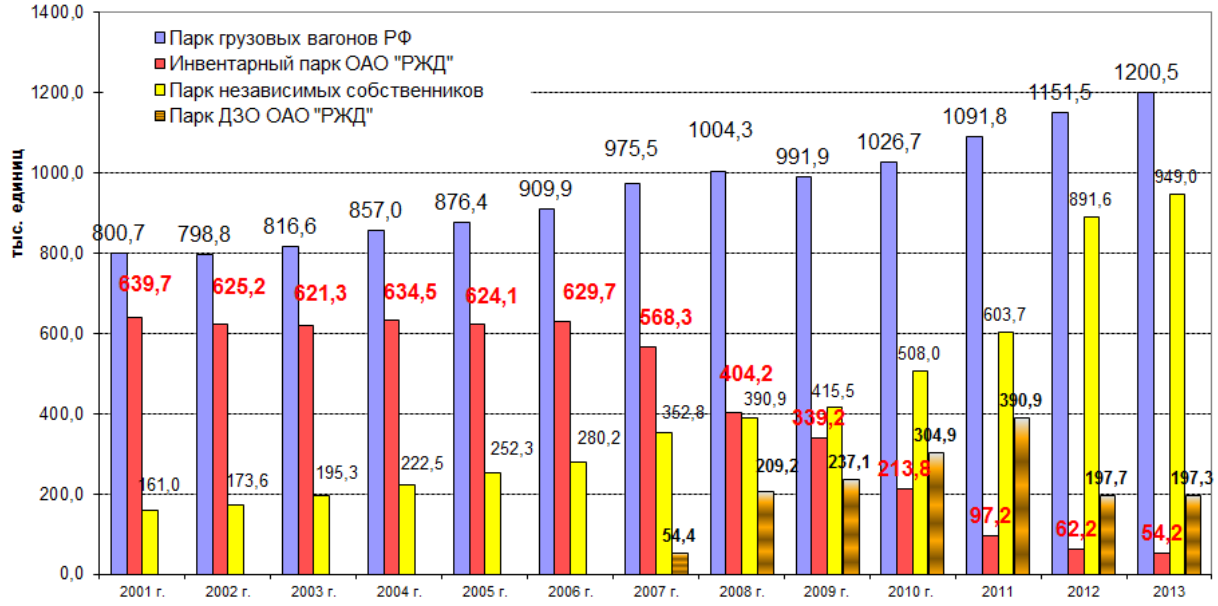
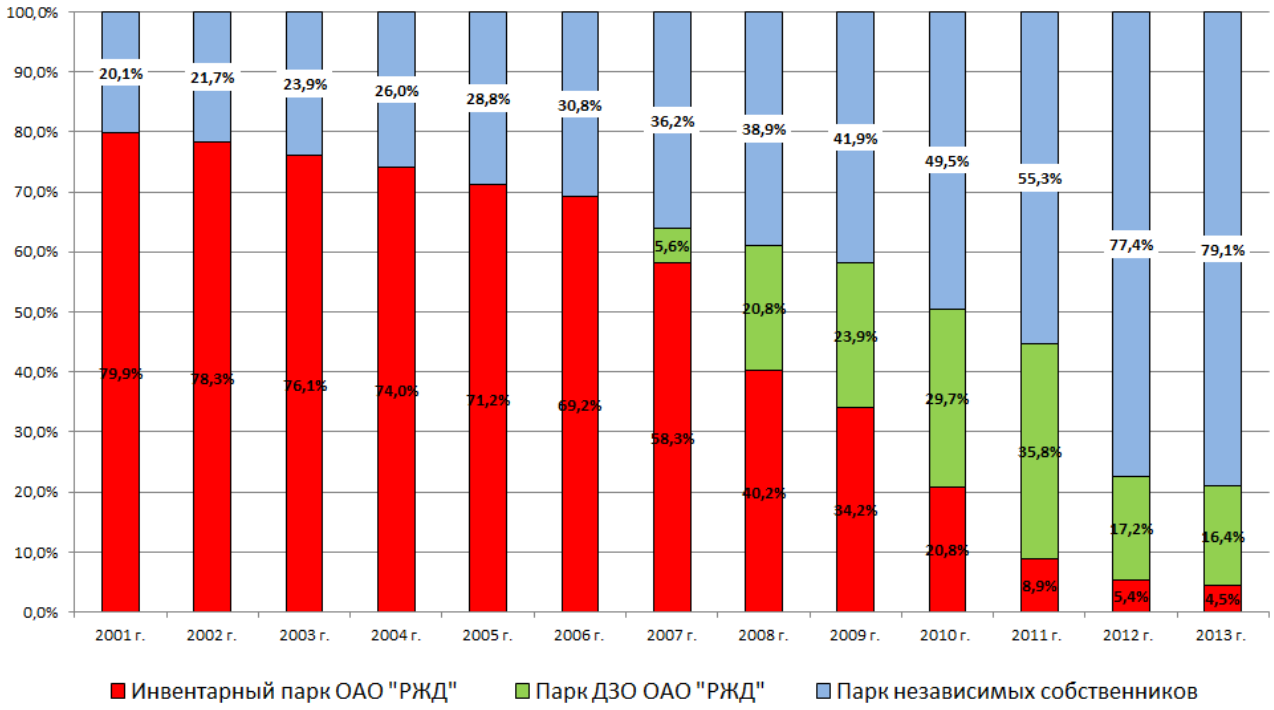


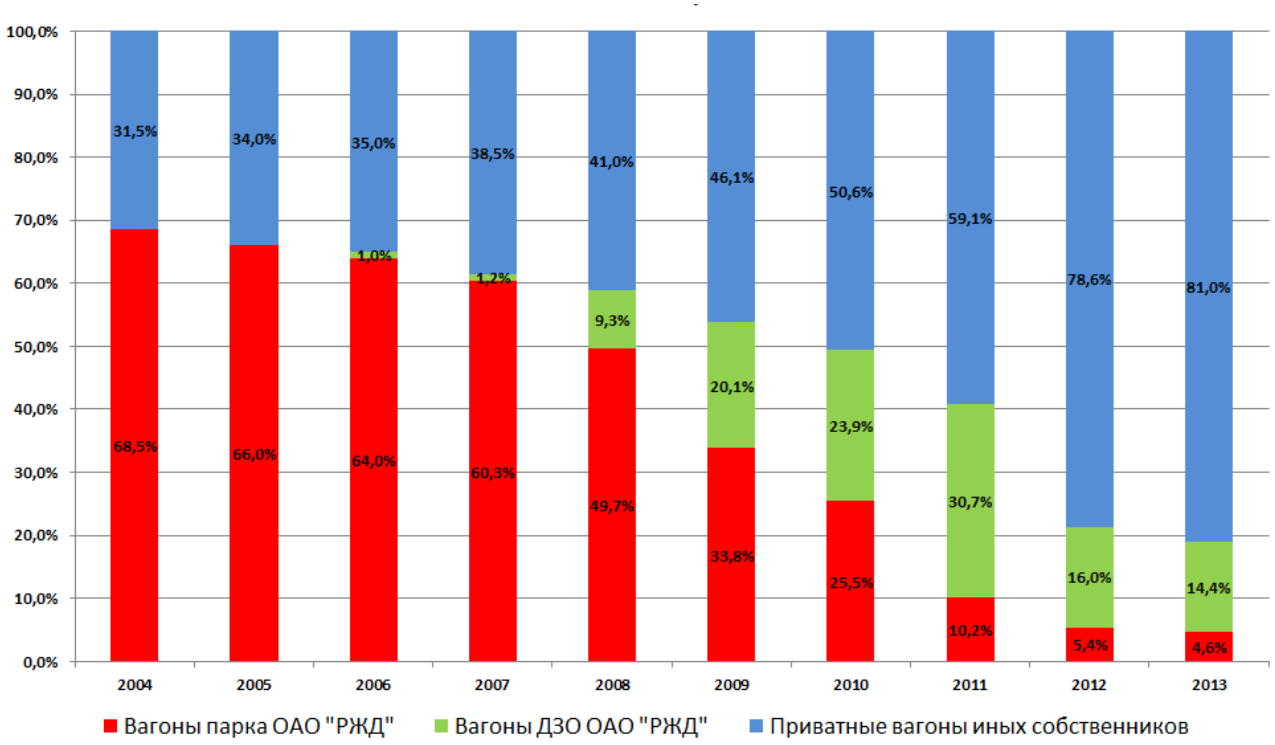
Рис. 13. Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности, в т.ч. парка ОАО «РЖД», парка дочерних обществ и независимых частных компаний в 2001-2010 гг. (по состоянию на конец года), тыс. единиц



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

Рис. 14. Динамика долей вагонных парков ОАО «РЖД», ДЗО и независимых собственников в 2001-2013 гг.

За период с 2004 по 2009 гг. доля перевозок грузов в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД» уменьшилась с 68,5 % в 2004 г. до 33,8 % в 2009 г. и 25,5 % в 2010 г. При этом, доля перевозок грузов в вагонах независимых частных компаний за тот же период возросла с 31,5 % до 46,1 % в 2009 и до 50,6 % в 2010 г. Затем, после продажи «ПГК» объём перевозок в вагонах которой стал учитываться в «парке независимых собственников» этот показатель вырос до 81 %. Перевозки в вагонах Холдинга РЖД на конец 2013 г. составили 19 % (см. рис. 15), из которых 14,4 % - в парке ДЗО РЖД, а остальные 4,6 % - непосредственно в парке «РЖД»..



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

Рис. 15. Изменение структуры объёмов перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2004-2013 гг., в процентах

По состоянию конец 2013 г. парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации составил 1200,5 тыс. единиц. Парк Холдинга «РЖД» (т.е. суммарный парк «РЖД» и дочерних и зависимых обществ) насчитывал 251,5 тыс. единиц или 21 % от всего российского парка.

Парк вагонов независимых собственников – составил на конец 2013 г., 949,0 тыс. ед. или 79 % от общего количества российских вагонов (см. рис. 17).

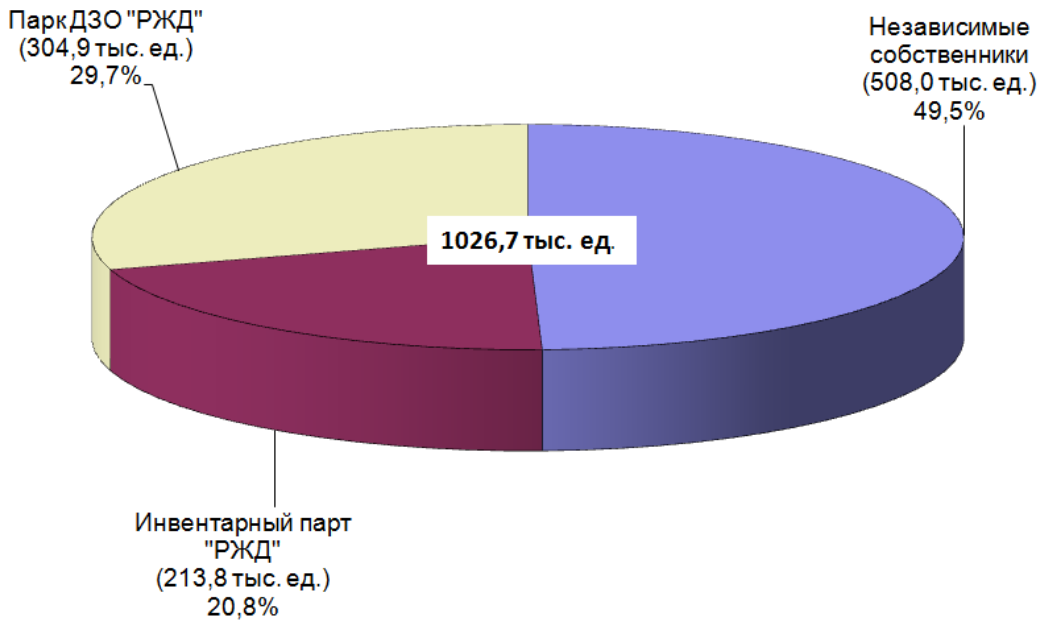


Рис.16. Структура парка российских грузовых вагонов на 31.12.2010 г.

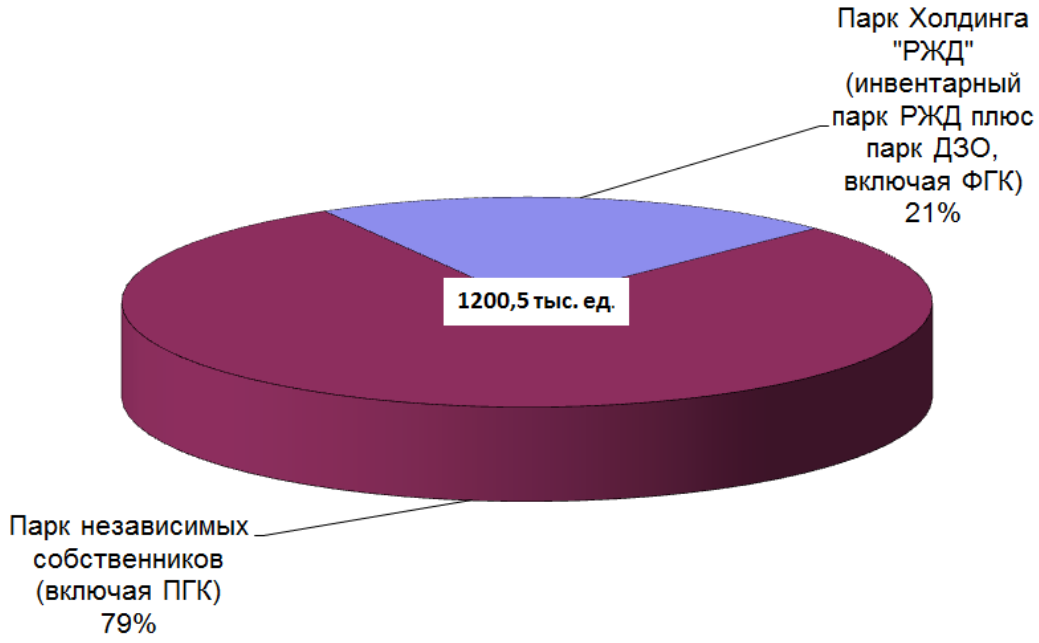


Рис.17. Структура парка российских грузовых вагонов на 31.12.2013 г.

Таким образом, пункт Программы реформ, касающийся доли приватных вагонов был выполнен (и даже – перевыполнен).

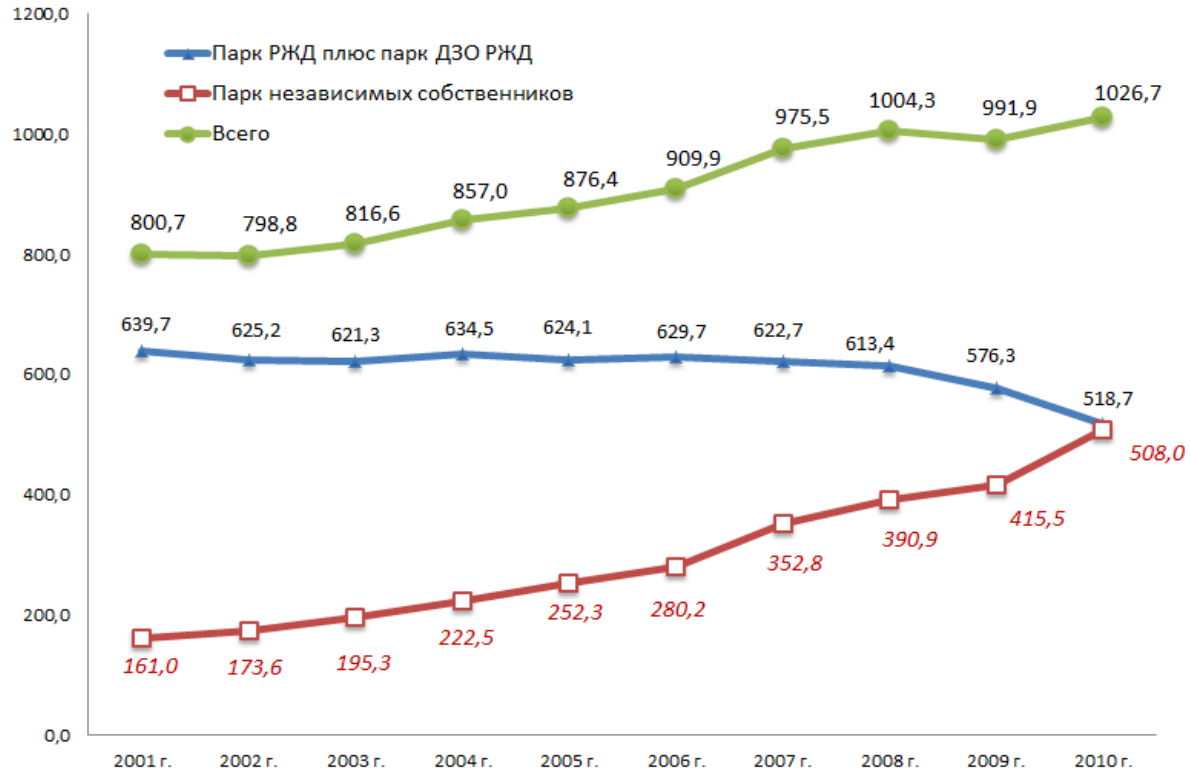
2.6. Особенности инвестиционного поведения в отрасли: вагонов – много, путей - мало

Реализация Программы структурной реформы и последовательная политика на развитие конкуренции в сфере оперирования вагонами привели у бурному росту вагонного парка.

Выделим из общего вагонного парка российской принадлежности парк независимых собственников и рассмотрим его динамику в сравнении с динамикой парка РЖД и ДЗО РЖД (включая вагоны «ПГК» и «ВГК») в период с 2001 по 2010 гг.

Смысл подобного выделения (рис. 18) заключается в том, чтобы выявить различия в инвестиционном поведении частных независимых компаний, покупавших вагоны на рынке, и компаний, которым весь вагонный парк достался «в наследство» от МПС-РЖД.

Мы видим, что основной прирост вагонного парка произошёл в сегменте независимых собственников (рост с 161 тыс. вагонов на 31.12.2001 г. до 508,0 тыс. ед. на 31.12.2010 г.). При этом парк вагонов Холдинга РЖД (т.е. вагоны инвентарного парка РЖД плюс вагоны ДЗО) – сокращается. В итоге, общий парк вагонов вырос с 800 тыс. ед. в 2001 г. до 1026,7 тыс. ед. на 31.12.2010 г.



Источник: Годовые отчёты ОАО «РЖД»

Рис. 18. Динамика парка вагонов в 2001-2010 гг. (на конец года)

Общий парк российских вагонов в 2013 г. превысил показатель 2001 г. на 49,9 %, при этом грузооборот в 2013 г. был выше 2001 г. на 53,2 %.

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[1].

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

С 1996 по 2009 г. число раздельных пунктов с путевым развитием на сети «РЖД» сократилось на 1065 или на 17,1 %, в т.ч. разъездов – на 52,9 %, обгонных пунктов – на 75,7 %[2].

Таким образом, в той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, т.е. в сфере оперирования вагонными парками, куда был допущен частный капитал и либерализована система ценообразования– все последние годы наблюдается бурный рост: растут инвестиции, увеличивается парк вагонов, растёт грузооборот, повышается качество транспортного обслуживания. Кроме того, благодаря конкуренции, снижаются тарифы (нерегулируемая вагонная составляющая).

А в сферах инфраструктуры и локомотивного хозяйства, до которых реформы пока не дошли, наблюдается стагнация, дефицит и отсутствие стимулов к развитию. И если (в условиях отсутствия масштабных государственных инвестиций) мы не хотим, что бы железнодорожная отрасль стала «узким звеном», лимитирующим элементом, который сдерживает экономическое развитие страны, то у отрасли – один выход: создавать условия для развития самостоятельно, используя традиционные для рыночной экономики механизмы.

Почему в тех сегментах транспортного рынка, где появилась частная собственность и свободное ценообразование проблема дефицита вагонов была решена, а там, где сохраняется государственная собственность – в сфере инфраструктуры – по-прежнему остро ощущается дефицит? Согласно Я. Корнаи, дефицит является неустранимым атрибутом любого

[1] Вторушина Н. Публичный диалог по приватному вопросу//РЖД-Партнер. – 2008. - № 21; аналогичные данные приведены в работе: Тихонов А.А. Управление грузовым вагонным парком на завершающем этапе реформирования железных дорог России: Автореф. дисс. … канд. экон. наук / ГУУ – М.: 2009. – 26 с.

[2] Бородин А.Ф., Сотников Е.А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учётом увеличения доли приватных вагонов // Железнодорожный транспорт. – 2011. - № 3. – С.8-19.

централизованного управления, а избыток является непременным атрибутом децентрализованной рыночной экономики. При этом избыток не всегда вещь приятная: избыток продукции в рыночной экономике приводит к кризисам перепроизводств, избыток трудовых ресурсов – к безработице.

Таким образом, теория подсказывает нам, что в сегментах, где наличествует 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 объём 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 т.ч. и главным образом – собственника инфраструктуры) о недоразвитости инфраструктуры но не видим её развития.

Развитие железнодорожного транспорта требует решения следующих задач:

1. Допуск частного капитала в инфраструктуру.

2. Развития рынка тяги и соответственно, наличия конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства (пока ОАО «РЖД» выступает против этого[1]).

Механизм привлечения инвестиций необходимо обсуждать, и пока в транспортной науке отсутствует консенсус о том какой вариант структуры отрасли предпочтительнее.

Есть радикальные (по меркам отечественной железнодорожной отрасли) предложения С. Гуриева и Р. Питтмана[2] о создании 3-4 вертикально-интегрированных компаний в европейской части России.

Существует так же интересный промежуточный вариант, умеренно-осторожный, предложенный в статье проф. ПГУПС А.Красковским и Е.Жуковым, согласно которому предлагается все отдельные дороги сделать дочерними компаниями, акции которых могут покупать инвесторы. «Главное достоинство новой модели – пишут Красковский и Жуков – заключается в том,

[1] Точка зрения «РЖД» на проблему развития рынка локомотивной тяги сформулирована, в частности, в статье: Якунин В.И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. – 2009. - № 33 (от 31.08.09). – С.36-42.

[2] См., например: Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы – М.: ЦЭФИР, 2003. – 30 с.; Питтман Р. Конкуренция на железных дорогах: что выбирать России? // Эко. – 2001. - № 8. – С.13-29.

что на рынок выводятся как услуги железнодорожных перевозок, так и услуги инфраструктуры, которые предоставляются уже не монополией, а конкурирующими между собой по ряду направлений железными дорогами»[1].

Есть вариант, предложенный в 2009 г. «McKinsey & Company» и поддержанный ОАО «РЖД» с конкуренцией «за маршрут»[2], причём только для определённого перечня тупиковых участков. Так, президент ОАО «РЖД» В.Якунин в своей программной статье «Десять шагов к эффективности» пишет: «есть два пути: либо создавать конкуренцию нескольких локальных перевозчиков на одном маршруте, либо формировать конкуренцию «за маршрут», когда на конкурс выставляется право обслуживать какой-то участок сети по установленным государством условиям на срок пять–десять лет. Аналоги такой организации работы в России уже существуют — это Железные дороги Якутии, Ямальская железнодорожная компания. Такую модель можно опробовать на «тупиковых» направлениях железных дорог протяженностью до 1000 километров, где существуют меньшие риски для безопасности движения и наибольший потенциал повышения эффективности за счет реорганизации работы в локальном географическом сегменте»[3].

Впрочем, большинство независимых от «РЖД» экспертов оценили эти идеи В.Якунина, «РЖД» и ««McKinsey & Company», негативно. Так, Председатель Президиума СОЖТ[4] С.В. Мальцев отметил, что «Конкуренция за маршрут, по сути, конкуренцией не является, поскольку не предполагает соперничества между оператором и ОАО «РЖД». Это приведёт к образованию ещё одной монополии, только теперь локальной. А монополисты формируют свои тарифы, исходя из затрат, а не из общественно необходимых издержек» [5]. Так же точку зрения ОАО «РЖД» подверг критике в своём выступлении на Парламентских слушаниях в ГД Президент НААТ[6] д.э.н. Г.Е. Давыдов[7].

До недавнего времени считалось, что европейская модель (т.е. модель, в которой есть компания – владелец инфраструктуры, по которой осуществляют перевозки различные конкурирующие друг с другом операторы или собственники вагонов и локомотивов) предпочтительнее, т.к. несмотря на

[1] Красковский А., Жуков Е. Ключ к успеху РЖД – хозяйствующие дороги // РЖД-Партнёр. – 2014. -№ 3. – С.31-33.

[2] Дмитриева М., Кузьминов М. Рынок транспортных услуг на пятилетку: государственный контракт и конкуренция с эффектом масштаба. Беседа с Е. Солженицыным и Д. Колобовым // РЖД-Партнёр. – 2009. - № 20. (октяюрь) – С.37-40.

[3] Якунин В.И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. – 2009. - № 33 (от 31.08.09). – С. 36-42. [http://expert.ru/expert/2009/33/10_shagov_k_effektivnosti/]

[4] СРО НП СОЖТ – Саморегулируемая организация Некоммерческое партнёрство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

[5] Цит. по: Плетнёв С. Совет да маршрут // Гудок. – 2009. – 2 декабря.

[6] НААТ-Национальная ассоциация транспортников

[7] Выступление Г.Е. Давыдова на Парламентских слушаниях в Комиссии по естественным монополиям Совета Федерации ФС РФ [http://www.natrans.ru/editor_column.asp?ecnum=4]

плохие стимулы к инвестициям 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.

Вероятно, оптимальное направление развития отрасли заключается в создании 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 2011 года Президентом России Д.А. 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 придётся не только друг с другом, но 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 даёт возможности появления независимых перевозчиков со своими локомотивами (есть исключения[1], но они работают на очень ограниченном полигоне), то завтра российским операторам, не получившим навыков работы с приватными локомотивами, придётся 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

[1] По данным «Коммерсант-Busines Guide» от 11.10.2011 г., это следующие компании: «Трансойл», «Балттранс-сервис», «Новая перевозочная компания» (две последние входят в «Globalerans»), «Нефтетранссервис», «Акрон-Транс» и ЗАО «Путь».

выбрать иностранных перевозчиков, если отечественные не обеспечат соответствующего уровня качества транспортного обслуживания.

Ещё одним важным элементом дальнейшего развития железнодорожного транспорта является реформирование системы железнодорожных грузовых тарифов, которое должно проводиться в увязке со структурными реформами. Точнее – их инфраструктурной составляющей (вагонная составляющая дерегулирована для всех приватных вагонов). Без свободного ценообразования на услуги инфраструктуры невозможно привлечение частного капитала. Инвестор захочет инвестировать в неё тогда, когда увидит, что может управлять доходами от её эксплуатации. На «популярных» и потому всегда перегруженных направлениях тарифы должны увеличиваться, что и будет сигналом к тому, что именно здесь необходимо развивать инфраструктуру: строить дополнительные главные пути, развивать станционную инфраструктуру.

Но подобное дерегулирование несёт в себе ряд рисков и поэтому должно быть дополнено некоторыми структурными реформами, связанными с проблемами вертикального разделения и вертикальной интеграции.

Кроме того, в условиях дефицита пропускных способностей инфраструктуры очень велик соблазн вместо выработки механизма её развития вернуться к советским, «плановым» методам управления отрасли. В последнее время всё чаще звучат голоса сторонников возвращения (в той или иной форме) к методам управления железными дорогами «хорошо зарекомендовавшими себя в советские годы» [1].

Подобные идеи поддерживаются частью транспортной науки, которая всегда воспринимала «анархические» желания грузоотправителей и различных операторских компаний, как досадную помеху своим красивым математическим моделям.

[1] Подробнее о дискуссии, посвящённое 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: грядёт революция // РЖД-Партнёр. - 2010. - № 20(октябрь) - С.34-38.

2.7. Дальнейшее развитие реформ: ещё две четверти пути[1]

Итак, по результатам трёх этапов реформ мы имеем один реформированный, либерализованный сегмент, который бурно развивается, а рядом смежные – нереформированные, которые не только отстают в своём развитии, но и тормозят развитие всей отрасли.

Очевидно, что долго так продолжаться не может. В последние годы в транспортной науке активизировалась дискуссия на тему – что делать дальше в такой ситуации? Одни предлагают развивать инфраструктуру, другие - улучшать использование вагонных парков за счёт более жёсткого месячного планирования, третьи – вернуться к советской модели управления. Появилось несколько научных работ, в которой авторы утверждают, что раз частная собственность привела к тому, что вагонов стало слишком много, надо их отобрать у частных компаний, передать в РЖД и централизованно управлять всем парком по аналогии с МПС.

Появившиеся на рынке частные компании, словно вылупившийся из яйца цыпленок, вдребезги разбивают скорлупу старой системы управления вагонными парками, рассчитанной на централизованное управление вагонопотоками. Дискуссия о том, загнать ли цыплёнка обратно в яйцо или выработать новые принципы его существования – одна из самых острых дискуссий, идущих в отрасли в последние два-три года.

Пагубная самонадеянность и невидимая рука рынка

Сразу выступить в защиту «возвращения в СССР» руководители РЖД постеснялись, поэтому были предложены меры, которые должны были стать консенсусом между рынком и тягой к планированию.

В 2009-2010 гг. стали обсуждаться разные идеи, как совместить централизованное управление вагонным парком с тем, что у вагонов есть собственники с разными интересами, разной специализацией по направлениям и доходностью. Но история с кризисом, возникшим на железной дороге в августе-сентябре 2011 г., показала, что такое совмещение невозможно.

Вспомним хронологию событий[2].

---

[1] Материалы настоящего параграфа публиковались ранее: Хусаинов Ф.И. Реформы на железнодорожном транспорте: ещё две четверти пути // Вектор транспорта. - 2014. - № 1 (январь). - С.22-28. Кроме того, в параграфе использованы материалы доклада, сделанного автором на научном семинаре Е.Г. Ясина «Секреты академической кухни» в ВШЭ 23 мая 2013 г. Презентация к докладу доступна по ссылке [http://f-husainov.livejournal.com/240976.html].

[2] См. пост автора на Slon.ru: «Как РЖД решили частично вернуть СССР и почему эксперимент не удался» [http://slon.ru/economics/kak_rzhd_reshili_chastichno_vernut_sssr_i_pochemu_eksperiment_ne_udalsya-745569.xhtml]

В 2010 г. было принято решение о переходе на централизованное управлении парком полувагонов, принадлежавших «Первой грузовой компании» (в то время компания была «дочкой» РЖД) и «Второй грузовой компании».

С 1 апреля 2011 г. эти полувагоны были переданы в управление ЦФТО РЖД, по т.н. «агентской схеме» (т.н. «парк АГ»). В результате, примерно к июлю обострилась проблема т.н. «технологического дефицита» (ситуации при которой вагонов в принципе в избытке, но вследствие различных причин технологического характера подаются они несвоевременно и грузоотправитель испытывает их нехватку), а к августу-сентябрю она стала критической. Затем, вместо того, чтобы отказаться от порочной идеи, РЖД принимает решение не просто управлять парком «дочек», а передать их себе в аренду — отсюда один шаг до полной национализации. Эксплуатационные показатели действительно улучшилось: порожний пробег немного сократился, а оборот вагона уменьшился на 0,8 суток или на 5 % (в октябре 2011 г., когда вагоны передали в аренду РЖД, по сравнению с сентябрем). Но вот ведь незадача: на фоне этого улучшения еще быстрее стал расти «технологический дефицит» (вагонов, как в начале 2000-х стало не хватать, притом, что дефицита вагонов не было) и катастрофически снизилась экономическая эффективность работы вагонного парка.

Журнал «РЖД-Партнер» в редакционной статье транспортного аналитика и журналиста Е.Ушковой «Процесс пошёл» от 20.10.2011 г. приводит следующую оценку: «После передачи с 1 апреля 2011 года вагонов ПГК и ВГК в управление ЦФТО» вновь вернулся старый, забытый «острый дефицит объединенного парка»[1]; обозреватель газеты «Ведомости» А. Непомнящий писал: «Сейчас полувагоны «дочек» РЖД управляются по агентским договорам специальным подразделением монополии - центром фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО). Предполагалось, что схема будет временной. Но именно она, по мнению участников рынка, вызвала коллапс»[2].

Аналогичную оценку ситуации дал в интервью газете «Гудок» президент ОАО «РЖД» В. Якунин: «Мы ожидали, что нас будут нещадно критиковать за некачественно отработанный алгоритм управления парком… мы уже предлагали и пытались на практике организовать работу консолидированным

[1] Ушкова Е. Процесс пошёл // Сайт «РЖД-Партнер» 20.10.2011. [http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/370553/], см. так же Ушкова Е. Уголь преткновения // РЖД-Партнер. – 2011. - № 20 (октябрь). – С.26-27.

[2] Непомнящий А. РЖД вернёт вагоны // Ведомости от 11.10.2011 г. [http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/268915/rzhd_vernet_vagony]

парком в ряде форм (например, с помощью агентских соглашений), но они в силу совокупности причин не дали нужного результата»[1].

Тут уж и закоренелым ретроградам стало понятно, что «построение социализма в отдельно взятой отрасли» - не лучший выход. И в начале февраля 2012 г. на сайтах «РЖД» и «ПГК» появляется пресс-релиз, где было сказано, что «в целях повышения эффективности управления собственным подвижным составом и снижения финансовых издержек, связанных с распределением порожних вагонов, с 1 февраля 2012 года ОАО «ПГК» переходит к самостоятельному управлению парком полувагонов, переданным ранее в управление ОАО «РЖД» по условиям агентского соглашения». Фактически вагоны передавались не единовременно 1 февраля, а на протяжении всего февраля и частично - в марте. К концу марта 2012 г. всеми своими вагонами вновь управляло само ОАО «ПГК», а в управлении у ЦФТО РЖД остались только вагоны "ВГК". После возвращения из управления РЖД под управление ПГК эксплуатация вагонов вновь перестала быть убыточной и стала прибыльной.

Самое интересное, что как только число вагонов, централизованно управляемых РЖД уменьшилось, сразу же исчезла проблема «технологического дефицита» — сработала «невидимая рука рынка». Уже в июне 2012 г. журнал «РЖД-Партнер» писал: «Ситуация с вывозом грузов малого и среднего бизнеса по железной дороге в РФ существенно улучшилась по сравнению с осенью 2011 г., считают в Министерстве экономического развития РФ. «Буквально на днях мы разговаривали с "Опорой России". Уровень удовлетворения заявок — 96 % вместо 37 % в ноябре», — заявил замглавы Минэкономразвития Станислав Воскресенский в интервью телеканалу "Россия 24"»[2].

Спустя некоторое время на смену «парку АГ» пришёл «парк ВСП». Парк ВСП - это "вагоны собственные привлечённые" - подвижной состав, который временно привлекался под управление РЖД. По факту - это всё были вагоны «Федеральной грузовой компании» (дочерней компании ОАО «РЖД»), других собственников активно зазывали, но никто не отдал свои вагоны под управление РЖД. Парк ВСП существовал весь 2012 год. Общее количество вагонов, переданных ФГК под управление РЖД было 107 тыс. единиц. Затем, в 2013 г. этот парк был резко снижен, но небольшое количество вагонов ВСП (около 50 тыс. единиц) оставалось вплоть до июля 2013 г. В июле 2013 парк

[1] Якунин В.И. Делай, что должен // Гудок от 28.09.2011.[http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=692351 &archive=2011.09.28]

[2] См. материал на сайте журнала «РЖД-Партнёр: http://www.rzd-partner.ru/news/2012/ 06/07/377550.html.

ВСП официально прекратил своё существование и все вагоны вернулись под управление ФГК. Сначала ставки парка ВСП были ниже, чем средние ставки по рынку и это кое-где приводило к различным злоупотреблениям, когда доступ грузоотправителя к этим вагонам носил, деликатно выражаясь, специфический характер. Но постепенно с увеличением профицита вагонов на сети железных дорог, рыночные ставки упали ниже ставок Прейскуранта № 10-01 и грузоотправители стали отказываться от слишком дорогих вагонов парка ВСП (ФГК) в пользу приватных вагонов других собственников. Затем ФСТ разрешило ФГК снижать тариф до минус 10 % от уровня Прейскуранта № 10-01, но независимые операторы снижали чуть сильнее, например до минус 15 %. И на вагоны ФГК под управлением РЖД спрос упал. В итоге, к июню-июлю 2013 г. парк ВСП тихо прекратил своё существование, и все вагоны вернулись из под управления РЖД под управление ФГК (подробнее о проблеме управления парками см. п.3.4. настоящего доклада).

Помимо попытки централизованного управления парком полувагоном, делались и другие попытки «упростить экономический ландшафт»: принудительное укрупнение операторских компаний, путём введения ценза по количеству вагонов в собственности, снижение уровня конкуренции, например, путём поддержки идеи единого СРО[1] и т.п. Здесь необходимо отметить важный момент: дело не в том, насколько консолидирован парк, а в том — как консолидация происходит — добровольно, «снизу» по свободному выбору самих собственников вагонов (операторов) или по приказу сверху. Мировой опыт учит, что самые устойчивые системы те, что сформировались «снизу» путем естественного развития, поскольку их отличают гибкость, открытость, они гармонично учитывают интересы всех участников процесса, они гибки и открыты изменениям. Попытка насадить «сверху» единую систему, не учитывающую интересов участников рынка, скорее всего, как это всегда бывало и ранее, конечно позволит отчитаться о проделанной работе, но, увы, не сделает систему более клиенто-ориентированной.

Ошибочность «ретроградного соблазна»

Некоторые специалисты «РЖД» с советской «плановой» парадигмой в головах не устают повторять, что в возникших на железной дороге проблемах виноваты частные операторские компании, резко увеличившие парк и работающие «анархически», без мудрого управления со стороны единственного перевозчика.

[1] См. пост автора на Slon.ru «Нам бы конкуренцию – взять и отменить» [http://slon.ru/economics/nam_by_konkurentsiyu_vzyat_i_otmenit-824322.xhtml])

Под воздействием таких мнений, в отрасли в 2010-2012 гг. начался ренессанс идей, связанных с «повышением жёсткости планирования» и восторгами по поводу «хорошо зарекомендовавшего опыта плановой экономики». Можно сказать, что 2011 и 2012 годы в отрасли прошли под знаком попыток реанимации плановых начал в отрасли. Одним из самых одиозных событий стало разработка и утверждение документа с названием «Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок» (подробнее об этом см. п. 3.5. настоящего доклада), в котором предусматривается отказ от принципа непрерывного планирования (который действует с 1998 г) и возвращение к принципам месячного планирования (т.е. к нормам Устава железных дорог 1964 г.), при котором заявка подается до 20 числа каждого месяца, на следующий месяц с разбивкой по датам. При этом, такая же жёсткость планирования предусматривается не только для гружёных, но и для порожних вагонов[1].

Тезисы в защиту «усиления плановых начал» сводились к тому, что мол, раньше в СССР эксплуатационные показатели были существенно выше. Однако если мы обратимся к статистике, то убедимся, что ни участковая[2], ни техническая[3] скорость, ни средняя скорость доставки груза[4] в плановой экономике, несмотря на всю централизацию не были выше аналогичных показателей 2000—2010 гг.

На рис 19 приведена средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом[5].

Дополнительными показателями, с помощью которых можно оценить скорости доставки груза, являются данные об участковой и технической скоростях на железнодорожном транспорте (см. рис. 20).

---

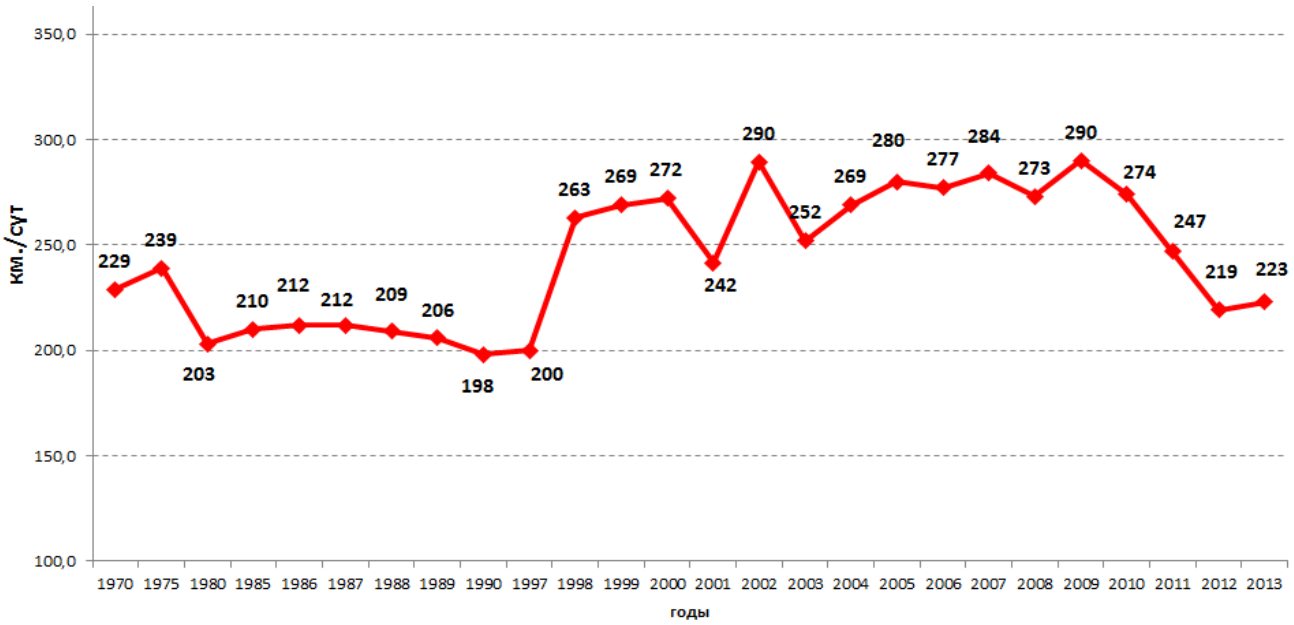
[1] Подробнее о ЕСТП см. Хусаинов Ф.И. Анализ ЕСТП: риски и угрозы для рынка транспортых услуг // Инновации транспорта. – 20013. - №2. – С.35-38. [http://f-husainov.narod.ru/husainov_inntransp2_2013.pdf]

[2] Участковая скорость – средняя скорость движения поездов в пределах участка, учитывает время хода, время разгона и замедления и время стоянок на промежуточных станциях(раздельных пунктах) участков; измеряется в км/час.

[3] Техническая скорость – средняя скорость движения поезда с учётом времени хода, времени на разгоны и замедления, но без учёта времени стоянок, измеряется в км/час.

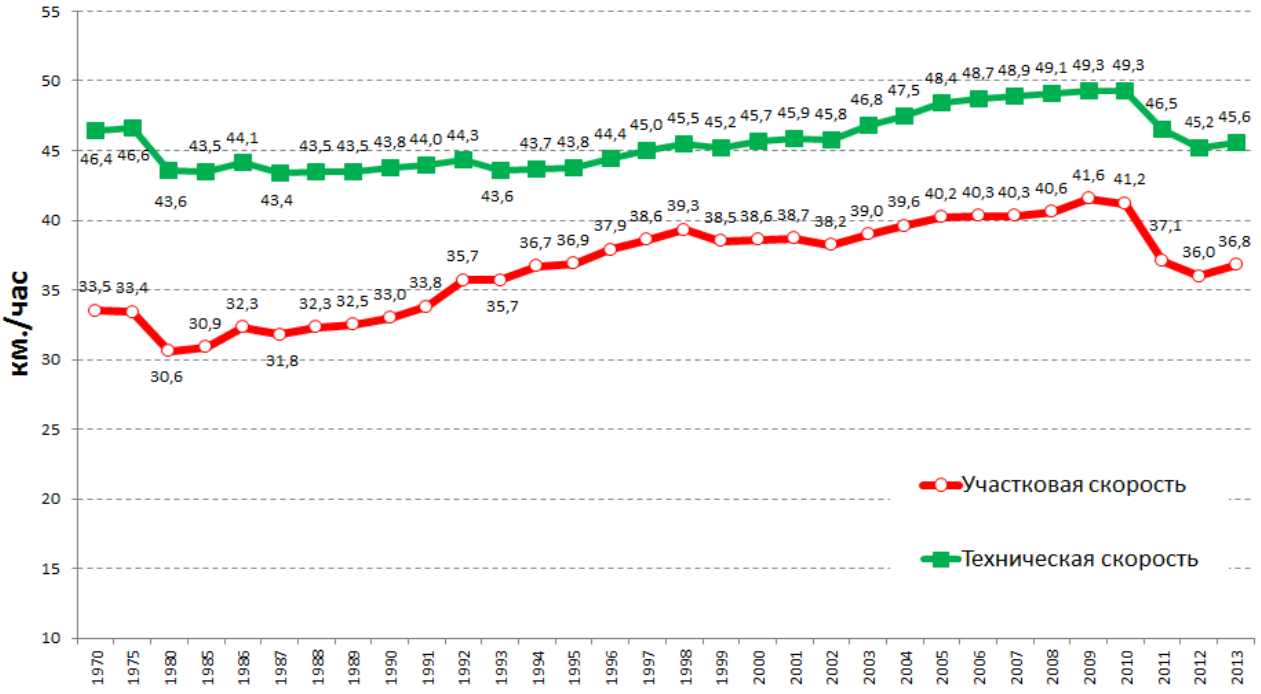
[4] Средняя скорость доставки груза (отправки) – скорость перемещения груза в процессе всей перевозки с момента принятия груза к перевозке на станции отправления до завершения перевозки на станции назначения; учитывает как время хода, так и все виды простоев в процессе перевозки, измеряется в км/сутки.

[5] При анализе скоростей в долгосрочной перспективе возникает проблема сопоставимости. Например, известно, что *маршрутные отправки* в целом перемещаются с более высокой скоростью, чем все отправки в целом, а, например, существовавшие раньше *мелкие отправки* - существенно медленнее. Прошло время, мелкие отправки (а их было 5-9 %) практически совсем исчезли, но и маршрутные существенно сократились (с 47 % в 1980 г. до 35 в 2007 г, а потом подросла до 42 % в 2012 г). Первый фактор (исчезновение мелких отправок) должен тянуть общий показатель скорости вверх, а второй (сокращение маршрутных) - должен тянуть вниз. Каков вклад каждого из этих факторов - отдельная задача. Кроме того, помимо изменения долей отправок разных категорий, скорости внутри категорий тоже менялись, причём с разными темпами. Факторный анализ влияния разных причин на изменение скоростей в долгосрочной перспективе - отдельная задача.



Источники: данные за 1970-1990 – Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. – М.: Транспорт, 1993. – 255 с.; за 1997-2002 - Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.- 240 с - средняя цифра между февралем и сентябрем; за 2003-2013 - данные по Годовым отчётам ОАО «РЖД».

Рис. 19 Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом в 1970-2013 гг., км./сутки

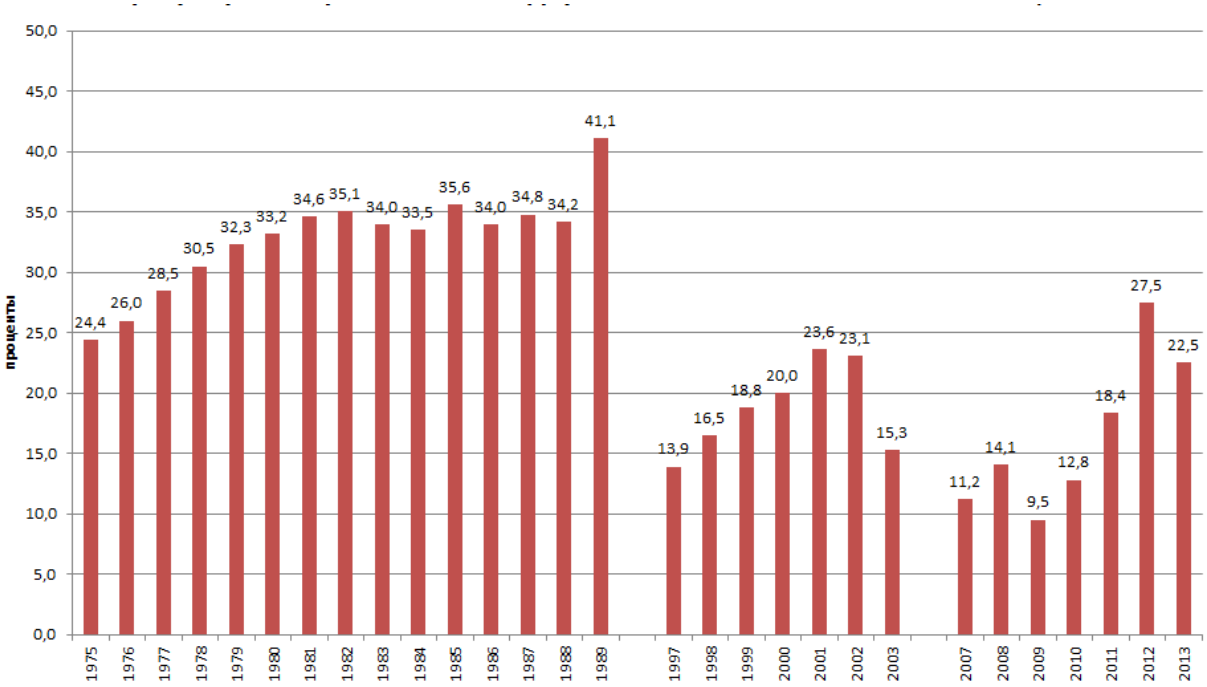


Источник: РЖД

Рис. 20. Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте СССР и России в 1970-2013 гг., км./час

Важным критерием качества транспортного обслуживания является доля отправок, прибывших с просрочкой срока доставки.

В 1975-1989 гг. доля отправок, прибывающих с просрочкой составляла от 22 % до 41 % (достигая по мелким отправкам 64 %). Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период составляло от 6,9 до 8,6 сут., по мелким отправкам достигая 16 сут. В 1998 г. произошло изменение системы определения нормативов сроков доставки (к нормативному времени добавились ещё одни сутки) или как было принято писать «усовершенствование системы нормирования времени доставки», что немного улучшило показатели российских железных дорог в 1999-2000 гг.



Источники: данные за 1975-2003 Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.- 240 с; данные за 2007-2013 - по Годовым отчётам ОАО «РЖД».

Рис. 21 Доля отправок, прибывших с просрочкой срока доставки в 1975-2013 гг[1].

Как видно из графиков, в "золотой век" плановой экономики, когда мастерству МПС не мешали ни частные операторские компании, ни рыночные отношения, ни "анархия" различных логистических схем, скорость доставки

[1] В 1975-2002 гг. доля отправок, прибывших с просрочкой, определялась два раза в год – в феврале и в сентябре (отчёт ф. ЦО-31); 2007-2013 г. - данные в целом за год по Годовым отчётам «РЖД». О методологии учёта данного показателя см. в работе: Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.- 240 с.

была существенно ниже, чем, например в 2005-2010 гг. - в период расцвета частных операторов подвижного состава.

Таким образом, призывы вернуться к «позитивному опыту управления вагонными парками 1970-80-х гг», как видно из статистических данных, отнюдь не гарантируют улучшения этих показателей.

Более того, как только в 2013 г. ОАО «РЖД» отказалось от идеи «повышения качества планирования», и разрешило подавать заявки во внутрироссийском сообщении не за 10 суток, а за одни сутки, то ситуация сразу стала улучшаться: снизилась доля отправок, прибывающих с просрочкой.

При этом, необходимо понимать, что все эти меры, по «усилению планирования» (подробнее речь о них пойдёт в следующей главе) сколь ужасны они не казались, всё равно не достигают поставленной цели. Развитие транспорта всё равно упирается в неразвитость инфраструктуры. Все механизмы, вроде месячного планирования порожнего и гружёного пробегов, объединения всех вагонов в один «пул» и т.п. рудименты плановой экономики представляют собой способ отложить проблему, но не решить её.

Решение проблемы может заключаться в создании институтов, которые могут обеспечить развитие инфраструктуры.

Частная собственность и естественный ход вещей

Железные дороги США, как уже было сказано выше имеют в 2,7 раза большую эксплуатационную длину (протяженность) железных дорог. При этом американские железные дороги – это частные компании, которым не приходится ходить в правительство и просить «Дайте денег на инфраструктуру» (за исключением государственной пассажирской компании «Amtrak»). Таким образом, в условиях частной собственности инфраструктура развивается в той мере, в какой это требуется экономике и даже «с запасом». Мы же, с нашей государственной собственностью на инфраструктуру, постоянно слышим жалобы (главным образом самого ее собственника) на недоразвитость инфраструктуры, но не видим ее развития.

Оптимальное направление развития отрасли — это создание условий для появления на рынке различных перевозчиков (а не операторы, как сегодня), являющихся собственниками как инфраструктуры, так и подвижного состава. Они должны конкурировать друг с другом, в том числе на путях друг друга.

Что же касается скептических возражений, мол, не смогут частные компании (и в т.ч. частные перевозчики) стать источником инвестиций в инфраструктуру, то исторический опыт даёт возможность сделать оптимистический вывод.

Приведу лишь два примера.

В конце 1850-х- начале 1860-х годов началось динамичное развитие железных дорог России. Специально организованная комиссия во главе с К.В. Чевкиным (и при поддержке министра финансов М.Х. Рейтерна) решительно склонилась к тому, чтобы сооружение железных дорог велось не на государственные, а на частные средства.

Принятый курс на частное железнодорожное строительство вызвал настоящий бум. Представление о масштабах подъёма в железнодорожном предпринимательстве даёт такой факт: в 1866 г. правительство выдало только одно разрешение на изыскание линий, в 1869 г. их было выдано уже 139.

С 1861 по 1873 гг. в стране возникло 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 млн. руб. Более 60% акционерного капитала, образованного в указанный период приходилось на долю железнодорожного транспорта.

За пятилетие с 1868 по 1872 гг. среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1913,8 км/год, за пятилетие 1873-1877 гг аналогичный показатель составил 1305,6 км./год. В 1877 г., подводя предварительные итоги «великих реформ» министр финансов М.Х. Рейтерн писал Александру II: «Последнее десятилетие ознаменовано сильным и небывалым у нас развитием частной предприимчивости… Всё это принесло обильные финансовые и экономические плоды: огромное возвышение доходов, возрастание торговли, увеличение цен на недвижимую собственность и проч. Можно указать на 1866 г., как на поворотный пункт в понятиях Европы о финансовой и экономической будущности России. Следующее затем десятилетие до второй половины 1875 г. стало периодом обильного притока к нам европейских капиталов, чем только и может объясняться поразительный успех сооружения железных дорог, разных других предприятий и самой промышленности и торговли»[1].

Таким образом, именно частные капиталы в дореволюционной России обеспечили такой рост строительства железных дорог, который не был превышен даже за все годы советской власти (кроме периода послевоенного восстановления).

[1] Коломиец А.Г. Финансовые реформы русских царей. От Ивана Грозного до Александра Освободителя – М.: НП Редакция журнала «Вопросы экономики», 2001. – 400 с.

Таблица 14

Строительство железных дорог в Российской империи и СССР

Период	Лет в периоде	Построено за период, км.	Построено в среднем за год, км.
1838-1867	29	5 009,0	172,7
1868-1877	10	16 097,0	1 609,7
1878-1887	10	7 167,0	716,7
1888-1897	10	12 826,0	1 282,6
1898-1907	10	21 005,0	2 100,5
1908-1917	10	14 136,0	1 413,6
За период 1868-1917	**50**	**71 231,0**	**1 424,6**
1918-1927	10	5 740,0	574,0
1928-1937	10	7 477,0	747,7
1938-1947	10	12 382,0	1 238,2
1948-1957	10	4 062,0	406,2
1958-1967	10	7 489,0	748,9
1968-1977	10	5 849,0	584,9
1978-1987	10	6 234,0	623,4
1988-1991	4	1 361,0	340,3
За период 1918-1991	**74**	**50 594,0**	**683,7**

Источник: Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. Монография / В.А. Агафонов и др. Под ред. В.В. Фортунатова – М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. – 292 с.

Другой пример – США.

В 1870 г. протяжённость железных дорог США равнялась нынешней протяжённости российских – 85 тыс. км. При этом США в те годы были страной гораздо более бедной, чем Россия сегодня. И в этих условиях, за счёт частной инициативы и частного строительства, без государственных «федеральных целевых программ» за десятилетие с 1870 по 1880 гг. протяжённость сети удвоилась. Американские железнодорожники не просили безвозмездной помощи у федерального правительства, но в строительстве участвовали отдельные штаты или муниципалитеты, например, передавая безвозмездно землю под строительство. Это было взаимовыгодное сотрудничество: таким способом штаты (децентрализованно, не спрашивая разрешения из столицы) привлекали железнодорожные компании на свою

территорию, понимая, что эти «инвестиции» с лихвой окупятся благодаря оживлению промышленности там, где пройдут частные железные дороги[1].

Да и в дальнейшем, весь XIX сеть росла, как видно из табл. 15 довольно высокими темпами. Залогом такого строительства были два фактора – частная собственность и нерегулируемые тарифы[2]. Это значит так же, что экономика выдержала тот уровень тарифов, который устанавливался на свободном рынке.

Таблица 15

Протяжённость железных дорог США в XIX веке

Годы	**Протяжённость (эксплуатационная длина),** тыс. км.
1860 г.	49
1870 г.	85
1875 г.	118
1880 г.	186
1885 г.	258
1890 г.	320
1895 г.	373
1900 г.	414

Источник: Сарычев В.Г. Экономическая история США – СПб.: Тесса, 2002. – 271 с.

Таким образом, ничто из истории не свидетельствует о том, что частный капитал хуже справится с задачами развития инфраструктуры, чем государственный, тем более, что государственное строительство в одной части сети отнюдь не противоречит частному строительству – в другой.

Течение меняется

Крупные частные железнодорожные компании-перевозчики не появятся за один день.

Но уже сегодня начинается естественный процесс превращения части операторов в настоящих, полноценных перевозчиков со своими локомотивами. В тех перевозчиков, которые были заложены в Устав жд транспорта РФ и

[1] Подробнее см. Доббин Ф. Формирование промышленной политики: Соединённые штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли – М.: Изд. Дом ВШЭ, 2013. – 368 с.

[2] Подробнее об этом см.: Хусаинов Ф.И. Эволюция тарифного регулирования на железных дорогах США// Бюллетень транспортной информации. - 2014. - № 6. - С.17-24. [http://www.hse.ru/data/2014/06/17/1309984639/husainov_tarify_usa_bti6_2014.pdf]

Правила перевозок грузов в 2003 г., но до сих пор оставались только на бумаге. Теперь они будут обретают «плоть и кровь».

Эти два сегмента – локомотивы и инфраструктура железных дорог – последний осколок неэффективной плановой экономики, последний рубеж социалистического идеала –под названием «Не пущать и регулировать». Последний фрагмент недозатонувшей централизованной социалистической «Атлантиды».

Все сферы, в которых с начала 90-х прошла либерализация забыли о таком понятии, как дефицит. В России осталось только два сегмента, в которых потребители продукции (услуг) ощущают дефицит: локомотивная тяга и железнодорожная инфраструктура общего пользования. Благотворные реформы 90-х не коснулись этой тихой заводи. В том числе потому, что «РЖД» жестко противостояло попыткам войти на этот рынок. Работать с собственными локомотивами получили возможность лишь несколько компаний, но это была совершенно мизерная величина (около 1 %) по сравнению с рынком в целом.

Сейчас мы наблюдаем, как компании, вставшие на ноги в операторском бизнесе, понимают, что в его рамках им тесно и готовы стать полноценными перевозчиками.

Следующим этапом логически становится то, что частные перевозчики (со своими локомотивами, разумеется) в процессе своего роста «упрутся в потолок» из неразвивающейся инфраструктуры, проблема инфраструктуры ещё более обострится и эти новые перевозчики будут вынуждены пробить этот потолок – начать инвестиции в строительство инфраструктуры в различной форме.

И вот тогда возникнут все предпосылки к развитию инфраструктуры и ликвидации её дефицита и можно будет сказать, что нормальный рынок в отрасли создан. Если считать первым шагом реформы – отделение хозяйственных функций от регуляторных («министерских»), а вторым шагом либерализацию сферы предоставления вагонов, то либерализация рынка локомотивной тяги - это третий шаг реформы.

Пока «РЖД» удалось отстоять монополизм компании в сфере локомотивной тяги. Сопротивление «РЖД» дальнейшей либерализации сохраняется.

Но, как говорил Наполеон Бонапарт «Ни одна армия не сможет остановить идею, время которой пришло». А время либерализации рынка тяги – пришло.

Подводя итог, можно следующим образом резюмировать предварительные итоги трёх этапов реформы:

1. Переход железнодорожной отрасли из состояния советского министерства в состояние рынка транспортных услуг пока не завершён; этот

рынок пока деформирован высокой степенью государственного регулирования. Реформа оказалась половинчатой и осторожной. Возможно, что осторожность применительно к таким большим системам, как железнодорожный транспорт не является недостатком, но сегодня очевидно, что именно там, где была «осторожность», наблюдаются самые негативные результаты.

2. 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 объёмов 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 объёмов перевозок и растущего вагонного парка, что приводит к повышенной загрузке пропускных и провозных мощностей и к тому, что неразвивающаяся инфраструктура становится тормозом промышленного роста

3. Основные проблемы функционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не столько реформами и демонополизацией, сколько недореформированием и незавершённостью проводимых реформ, а так же несистемностью отдельных решений (когда в одном сегменте уже действуют рыночные силы, а в соседнем – архаичное государственное регулирование);

4. Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта должно заключаться в либерализации недореформированных сегментов, реформировании формы собственности на инфраструктуру железнодорожного транспорта и формировании рынка железнодорожных грузовых перевозок и рынка тяги, как наиболее эффективного механизма балансирования спроса и предложения на транспортные услуги.

Глава 3. Современные проблемы железнодорожного транспорта

3.1. Проблемы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок[1]

В последнее время проблема «оттока» грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт (особенно обостривнаяся в 2010-2012 гг.) стала активно обсуждаться, как среди отраслевых экспертов, участников транспортного рынка, так и среди специалистов и руководителей «РЖД».

В связи с этим, важным вопросом является обсуждение перспектив конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта на современном этапе. В настоящем параграфе проанализированы факторы сравнительной конкурентоспособности автомобильного и железнодорожного транспорта, на основе статистических данных обрисована ситуацию в этой сфере и в конце высказаны некоторые выводы и предложения, касающиеся конкуренции между этими видами транспорта.

Но прежде чем переходить к прикладной транспортной тематике, необходимо сделать небольшое теоретическое введение, которое может быть полезным при дальнейшем рассмотрении указанных проблем.

3.1.1. Немного теории: «выход», «голос» и «верность»

В 1970 г. вышла небольшая книжка экономиста Альберта Хиршмана «Выход, голос и верность»[2], посвящённая анализу того, какие стратегии может выбрать потребитель, который сталкивается с ухудшением качества потребляемой продукции или услуги.

Спустя какое-то время оказалось, что тот интеллектуальный инструментарий, который предложил Хиршман вышел далеко за пределы области, для которой он был изначально придуман и активно используется не только в рамках экономической науки. По некоторым оценкам, эта работа

[1] Материалы настоящего параграфа публиковались ранее: Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. Перспективы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта // Бюллетень транспортной информации. – 2013. - №11. – С.3-14;: Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. О конкуренции автомобильного и железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок // Вектор транспорта. – 2014. - № 2. – С.28-43. По результатам работы Ф.И. Хусаиновым были сделаны доклады на конференции в Государственном университете управления 30.10.2013 г. («Проблемы "ухода" грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный сквозь призму концепции А.Хиршмана.») и на семинаре Е.Г. Ясина в НИУ «Высшая школа экономики» 14.11.2013 г. («Проблемы конкурентоспособности железнодорожного транспорта на современном этапе. Почему грузы "бегут" от РЖД?»). Материал с семинара доступен по ссылке: http://f-husainov.livejournal.com/256449.html. Репортаж о семинаре на сайте НИУ ВШЭ: http://www.hse.ru/org/hse/expert/news/103070495.html.

[2] На русском языке книга вышла через 39 лет: Хиршман А. Выход, голос и верность: Реакция на упадок фирм, организаций и государств / Пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2009. – 156 с.

Хиршмана «один из наиболее значимых в интеллектуальном отношении текстов второй половины XX века»[1].

Как понятно из названия, при столкновении с ухудшением качества продукции или услуг у покупателя есть три варианта действий – выход, голос и верность.

«Выход» (или уход) означает, что потребитель просто переключается с продукции (услуг) одной компании на продукцию другой. «Верность» означает, что покупатель сохраняет лояльность этой фирме, в надежде, что «завтра будет лучше, чем вчера». Традиционная, классическая экономическая наука до Хиршмана рассмотрением этих двух стратегий и ограничивалась. Если потребители уходят, то фирма становится банкротом и её место на рынке занимает другая фирма.

Но в реальной экономике между лояльностью, при которой сохраняется статус-кво и «уходом», вслед за которым фирма, от которой уходит потребитель становится банкротом, есть ещё одна стратегия.

Потребитель может не отказываться от продукции производителя, даже в условиях ухудшения её качества, а громко высказывать критику, подавать голос, протестовать против этого, в надежде, что будет услышан и уровень качества вновь повысится. Хиршман использует для её обозначения слово «голос». Другой вариант обозначения этой стратегии – «протест» (кстати, политолог В.Гельман предлагал перевести название этой книги[2] как «Уход, протест, лояльность», что представляется вариантом, более точно отражающим суть этих стратегий). Хиршман определяет «голос» как «любую попытку не уйти, но изменить нежелательное состояние дел с помощью индивидуального или колективного призыва к непосредственному руководству, к более высокой власти, способной повлиять на это руководство, или с помощью различных типов действий и протеста, в том числе направленных на мобилизацию общественного мнения»[3].

Символично, что Хиршман наткнулся на эту чрезвычайно продуктивную идею наблюдая за железными дорогами Нигерии, которые проигрывали в конкурентной борьбе автотранспорту. Но экономистов удивило не это, а то, что несмотря на наличие сильной конкуренции, руководство Нигерийских железных дорог не делало ничего для того, что бы изменить ситуацию, что бы устранить хотя бы самые вопиющие недостатки в работе.

---

[1] Сонин К.И. Защита экономиста // Выход, голос и верность: Реакция на упадок фирм, организаций и государств / Пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2009. – С. 149-154.

[2] В оригинале – «Exit, Voice and Loyalty»

[3] Хиршман А. Выход, голос и верность: Реакция на упадок фирм, организаций и государств / Пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2009. – 156 с.

В Нигерии железные дороги принадлежат государству и получают дотации из бюджета. И обычные рыночные стимулы, вроде снижения доли рынка или уменьшения выручки не слишком сильно влияют на поведение менеджмента.

Сначала, в работе «Development projects Observed»(1967) Хиршман дал следующее объяснение этому: «*Наличие альтернативы железнодорожному транспорту не повышает, а понижает вероятность того, что кто-нибудь возьмётся за борьбу с ухудшением качества железнодорожных перевозок. Вот если бы железные дороги обладали монополией на перевозки … тогда другое дело. А так, когда под рукой есть грузовики и автобусы, недостатки железнодорожного транспорта перестают быть серьёзной проблемой – их можно терпеть сколь угодно долго, избегая политически трудных и даже грозящих серьёзными неприятностями административных и управленческих реформ. Именно по этой причине не только в Нигерии, но и во многих других странах государственные предприятия работают особенно плохо в таких отраслях, как транспорт и образование, где присутствует серьёзная конкуренция частного сектора. (…) Дело в том, что руководство государственного предприятия, абсолютно уверенное в том, что Минфин не даст ему погибнуть, может не обращать внимание на падение доходов, вызываемое переключением клиентов на услуги частного сектора, а вот к протестам разъярённой общественности, которой некуда деваться в условиях монополии, оно должно было бы прислушаться*»[1].

А затем, уже в рассматриваемой книге «Выход, голос и верность», развил эту мысль: «*Соотношение «голоса» и «выхода», с которым я столкнулся в Нигерии, оказалось особенно безнадёжным с точки зрения перспектив улучшения ситуации: бегство клиентов никого не беспокоило, потому что руководству было, вообще говоря, плевать на падение доходов, а «голос» не работал, потому что самые заинтересованные и потенциально самые докучливые клиенты первыми покинули железную дорогу и пересели на грузовики*»[2].

Важнейшей чертой «выхода» является то, что первыми в подобных ситуациях уходят те потребители, для которых качество услуг наиболее важно.

После примера с железными дорогами Хиршман приводит пример с государственными и частными школами в США, отмечая, что первыми покидают государственные школы именно те «клиенты», которые наиболее заинтересованы в повышении качества образования. Но когда они «переходят» в частные школы, то в государственных остаются клиенты менее

[1] Цит. по Хиршман А. Выход, голос и верность: Реакция на упадок фирм, организаций и государств / Пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2009. – 156 с.
[2] Там же

требовательные к качеству и поэтому руководство государственных школ не получает «сигнала» о необходимых изменениях. Если бы не было никакой альтернативы в виде частных школ, то родители, не удовлетворённые качеством образования подняли бы шум и начали влиять на руководство государственных школ.

Почему же опцию «выход» выбирают не все группы потребителей равномерно (с равной вероятностью), а в первую очередь именно те, кто требователен к изменению качества гораздо в большей степени, чем к изменению цены? На первый взгляд, т.к. изменение качества может быть представлено в виде какого-то эквивалентного изменения цены, кажется, что эластичность спроса по цене должна быть важнейшим фактором. Но дело в том, что изменение цены, эквивалентное изменению качества может быть разной для разных потребителей, «поскольку – как отмечает Хиршман - потребители по разному воспринимают и оценивают качественные различия»[1].

Например, если даже страховые выплаты за просрочку сроков доставки выплачены, у потребителя могут быть дополнительные издержки, которые не компенсируются этими выплатами, например, дополнительное беспокойство, ухудшение репутации надёжного поставщика и ряд других, которые не всегда можно напрямую, объективно оценить в денежной форме и которые носят субъективный характер.

Таким образом, «потребитель не особо чувствительный к росту цен, зачастую оказывается крайне чувствительным к падению качества» - делает вывод Хиршман.

Ещё один фактор, влияющий на выбор «голоса» вместо «выхода» и дополняющий концепцию Хиршмана – это излишек потребителя[2]. «Потребительский излишек – отмечает Хиршман – измеряет выгоду, извлекаемую потребителем из того факта, что он может приобретать продукт по его рыночной цене: чем больше эта выгода, тем вероятнее, что потребитель захочет "что-то сделать", что бы её сохранить или восстановить». Именно эта часть потребителей и становится теми «крикунами», которые не уходят с рынка, а хотят влиять на качество товара (услуги).

Концепция Хиршмана оказалась невероятно плодотворной не только для анализа экономических проблем, но и стала активно использоваться в политологии и психологии.

---

[1] Там же

[2] Под «излишком потребителя» в экономической теории понимается разница между тем максимумом, который потребитель готов заплатить за товар (приобретенной полезностью товара), и рыночной ценой этого товара. Для совокупности потребителей излишек равен площади фигуры, ограниченной кривой спроса и линией рыночной цены.

Пример из политологии. Избиратели являются потребителями услуг государства и если те из них, кто хочет повышения «качества государства» не хотят эмигрировать из страны, то они вынуждены выходить на митинги и требовать изменений. И наоборот – для диктатора, который заинтересован в том, что бы «крикуны» его не критиковали и при этом не имеет возможностей улучшить качество государственных услуг, оптимальной стратегией будет держать открытыми границы, так как первыми эмигрируют именно те, кто испытывает потребность в улучшении институтов. А когда они уедут – останутся те, кто готов терпеть низкое качество государственного управления. Аналогично, сквозь призму этой концепции можно рассмотреть отношения работника крупной компании и работодателя.

Таким образом, Хиршман дал в руки исследователям эффективный аналитический инструментарий, с помощью которого можно анализировать широкий спектр проблем, связанных с поведением потребителей и углубил наше понимание многих экономических процессов.

3.1.2. Факторы конкурентоспособности железнодорожного и автомобильного транспорта

Но вернёмся от теории к прикладным вопросам сравнительной конкурентоспособности различных видов транспорта на российском рынке транспортных услуг.

Как известно, основными преимуществами автомобильного транспорта являются: высокая маневренность, возможность осуществления перевозок "от двери до двери", гибкая тарифная политика, высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния, возможность отправления грузов по предъявлению, упрощенное оформление документов и более гибкая система платежей за перевозки.

Скорость доставки является, при этом, важнейшим фактором. Анализ показывает, что на расстояние до 200 км автомобильным транспортом груз можно доставить в 12 раз быстрее чем железнодорожно-автомобильным смешанным сообщением и в 5 раз быстрее чем в прямом железнодорожном; на расстояние до 500 км – доставка осуществляется быстрее в 7 и 3 раза

соответственно[1]. Однако с увеличением дальности перевозки подобное преимущество автомобильного транспорта теряется.

Цена перевозки на коротких расстояниях так же является важным фактором конкурентоспособности. При перевозках на небольшие расстояния (т.н. «короткопробежные перевозки») тариф железнодорожного транспорта (в расчёте на 1 тонно-км) выше, чем тариф автотранспорта.

Это связано с тем, что при перевозке на короткие расстояния себестоимость железнодорожных перевозок возрастает в 4-5 раз, т.к. подобные перевозки осуществляются, как правило, сборными поездами, имеющими меньшую массу и участковую скорость из-за большого числа остановок на промежуточных станциях, а также высоким удельным весом расходов на начально-конечные операции при подобных перевозках.

С другой стороны, у железнодорожного транспорта есть свои преимущества, которые, как мы сейчас увидим не совпадают с автомобильными и потому создают возможности для ориентации железнодорожного транспорта на несколько иные типы грузоотправителей.

Главными преимуществами железнодорожного транспорта являются:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог (до 80-90 млн.т по двухпутной или 20-30 млн.т по однопутной линии в год);
- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;
- возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;
- относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъёмностью железнодорожного транспорта.

Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

[1] Единая транспортная система / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. / Под ред. В.Г. Галабурды – М.: Транспорт, 1999. – 295 с.

При этом, железнодорожный транспорт характеризуется следующими основными недостатками:

- невысокая, сравнительно с автомобилями, скорость доставки грузов (по всем видам отправок - 200-280 км./сут[1], которая последние три года снижается (в 2012 составила 219 км/сут);

- низкий уровень выполнения сроков доставки (в 2011 г. 18 % отправок прибыли с просрочкой, в 2012 – 27 %);

- низкая степень сохранности перевозимых грузов (потери грузов на российских железных дорогах в несколько раз превышают установленные нормы убыли на 1 т. груза, например, нормативные потери угля определены в размере 0,7 %, а фактические составляют 3%, руды - соответственно 0,9 и 3,5 %, цемента – 1,2 и 4,0 %, зерна – 0,1 и 0,2 %, кирпича – 1,3 и 7,0 %).

Следует отметить, что недостатки железнодорожного транспорта в меньшей степени ощутимы при перевозке массовых грузов, а именно их, главным образом, и перевозят железной дорогой.

Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся, главным образом, массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта.

В 1994-1997 гг., в условиях падения производства и уменьшения объемов погрузки грузов стратегической задачей железнодорожного транспорта было привлечение дополнительных объемов грузов. Высвободившиеся, в результате промышленного спада мощности (в виде провозной и пропускной способности участков и перегонов, перерабатывающих способностей станций и т.п.) позволяли маневрировать ресурсами. С 1999 г. тенденция изменилась: в России начался промышленный рост, но железнодорожная инфраструктура не увеличивалась.

Сегодня, в условиях относительного дефицита инфраструктуры все основные традиционные конкурентные преимущества железнодорожного транспорта поставлены под сомнение.

Высокая конкурентоспособность автомобильного транспорта не в последнюю очередь связано и отказом от избыточных требований по размещению и креплению грузов. Мировой опыт свидетельствует в пользу того, что грузоотправитель, несущий финансовую ответственность за правильность размещения и крепления груза (в том числе посредством таких правовых механизмов, как страхование или договор перевозки при котором

[1] Уровень среднегодовой скорости доставки груза 280 км./сут за последние 40 лет (с 1970 по 2011 гг) был превышен лишь три раза – в 2002, 2007 и 2009 гг.

грузоотправитель несёт полную ответственность за убытки, причинённые, например, неправильно закреплённым грузом) гораздо точнее, чем перевозчик оценит риски, возникающие при перевозке и найдёт оптимальное соотношение между безопасностью и экономической эффективностью. Перевозчик, у которого подразделение, устанавливающее нормативы и технические условия, не мотивировано на увеличение объёма перевозок, но мотивировано на поиск нарушений, всегда будет стремиться к избыточному регламентированию условий перевозок[1]. Подобная ситуация имело место в США в конце 60-х годов, когда забота о безопасности крепления грузов была одним из факторов (не главным, но сыгравшим свою роль) массового «ухода» грузов на относительно либерализованный автомобильный транспорт и массовому банкротству железнодорожных компаний.

В конечном счёте, интегральным показателем качества транспортного обслуживания является конкурентоспособность железнодорожного транспорта, выражающаяся в том числе в динамике притока-оттока грузов с конкурирующих видов транспорта.

Попытка «захвата» сегмента короткопробежных перевозок, принадлежащих, традиционно автомобильному транспорту, в настоящее время представляется нецелесообразной, т.к. себестоимость железнодорожных перевозок в этом случае многократно возрастает, из-за увеличения доли расходов на начально-конечные операции, а получаемый доход – незначителен (на короткие расстояния чаще всего перевозятся «дешевые» или низкодоходные грузы, т.е. грузы с низкой доходной ставкой).

Еще одним важным направлением, на котором возможно повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, является перевозка «дорогих» мелкопартионных грузов[2]. По объему размер таких перевозок обычно невелик, но показатель «доля в доходах перевозчика» у такие грузов существенно (в 3-4 раза) превышают «долю в погрузке перевозчика».

В настоящее время эти грузы перевозятся, главным образом, автомобильным транспортом. Основной причиной высокой конкурентоспособности автомобильного транспорта на указанном сегменте, является простота и быстрота оформления перевозки. Большинство грузоотправителей жалуются на излишне громоздкую и бюрократическую систему оформления перевозок, и если для массовых грузов, как уже

[1] Хусаинов Ф.И. Качество работы или качество продукции ? // РЖД-Партнёр. - 2009. - № 20. - С.48-50. [http://f-husainov.narod.ru/rzdpartner20_2009.pdf]

[2] См. об этом, например в работе: Хусаинов Ф.И. Повышение эффективности железнодорожных перевозок при конкуренции с автотранспортом // Железнодорожный транспорт. – 2007. - № 1. – С.54-56.

отмечалось выше, этот фактор не является столь значимым, то для грузов, перевозимых мелкими партиями, этот фактор становится решающим.

3.1.3. Эмпирический анализ ситуации на рынке

Рассмотрим тенденции рынка грузовых перевозок, точнее двух его секторов: перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.

На первый взгляд беспокоиться не о чем: грузооборот и погрузка железнодорожного и автомобильного транспорта в 2009 – 2012 гг. стабильно увеличивается, доля и железнодорожного и автомобильного транспорта на рынке, снизившись в кризис 2008 -2009 г. в последние три года (2010-2012) медленно, но стабильно растут (табл. 16, 17)

Таблица 16

Доля железнодорожного и автомобильного транспорта в общем грузообороте

	2000	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
железнодорожного	37,7%	39,7%	40,6%	42,5%	42,8%	42,0%	42,3%	43,3%	44,5%
автомобильного	4,2%	4,1%	4,1%	4,2%	4,4%	4,1%	4,2%	4,5%	5,0%

Таблица 17

Доля железнодорожного и автомобильного транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного транспорта

	2000	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
железнодорожного	79,7 %	84,4%	84,8%	85,3%	85,2%	84,8 %	84,8%	85,3 %	85,4 %
автомобильного	8,9 %	8,8 %	8,6 %	8,4 %	8,7 %	8,2 %	8,4 %	8,9 %	9,5 %

Но темп этого увеличения различен. Более того, он меняется.

В табл. 18 приведена динамика темпов увеличения грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта к предыдущему году. Нетрудно заметить, что в предыдущие годы (за исключением кризисного 2008–го) темп роста грузооборота железнодорожного транспорта превышал аналогичный показатель автомобильного транспорта.

В 2010-2012 гг. тенденция изменилась: темпы прироста грузооборота автомобильного транспорта превысили темпы прироста железнодорожников. В 2011 и 2012 гг темп роста грузооборота автомобильного транспорта **превышал 11 %**! Ещё более наглядно это видно на рис 22.

Таблица 18

Темы роста грузооборота в 2006-2012 гг. к предыдущему году, в %

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Грузооборот транспорта	102,7%	102,4%	100,7%	89,8%	106,9%	103,4%	101,7%
в том числе:							
железнодорожный	105,0%	107,1%	101,3%	88,1%	**107,8%**	**105,8%**	**104,4%**
автомобильный	102,6%	103,5%	104,6%	83,6%	**110,6%**	**111,8%**	**111,3%**

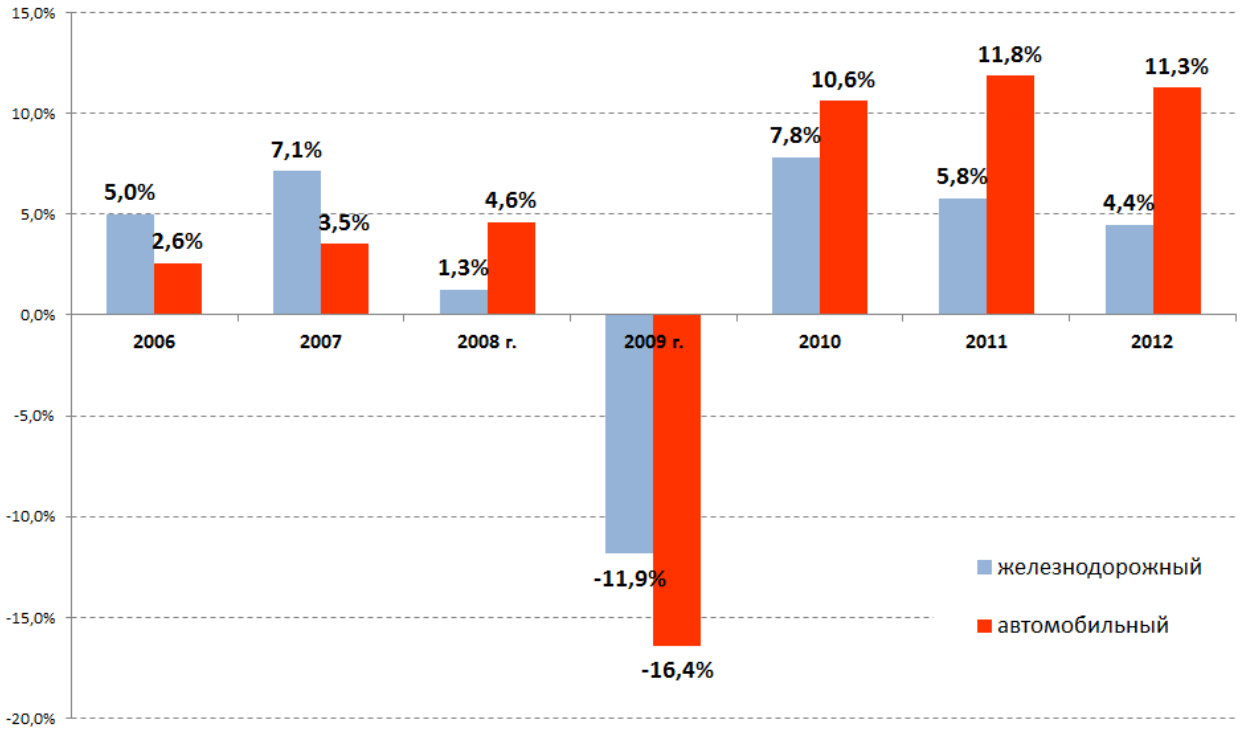


Рис.22. Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к предыдущему году)

И для железнодорожного и для автомобильного транспорта (и для транспорта РФ в целом) предкризисный 2008 г. был «пиковым». Если мы посмотрим динамику грузооборота в 2009-2011 гг. по отношению к докризисному «пику» (см. табл 19) то можно увидеть, что в 2009 и 2010 гг. железнодорожный транспорт восстанавливался быстрее, но с 2011 г. тенденция изменилась.

В 2011 г. прирост грузооборота автомобильного транспорта (+3,4 % к уровню 2008 г.) превысил аналогичный показатель для железнодорожного (который составил + 0,5 %). В 2012 г. прирост грузооборота автомобильного транспорта относительно 2008 г. в три раза превысил аналогичный темп роста для железнодорожного (+15 % против + 5 %).

Таблица 19

Увеличение грузооборота в 2009-2012 гг. по отношению к 2008 году, в %

	2009	2010	2011	2012
Грузооборот транспорта	89,8%	96,1%	99,4%	101,0%
в том числе:				
железнодорожный	88,1%	95,0%	100,5%	**105,0%**
автомобильный	83,6%	92,4%	103,4%	**115,0%**

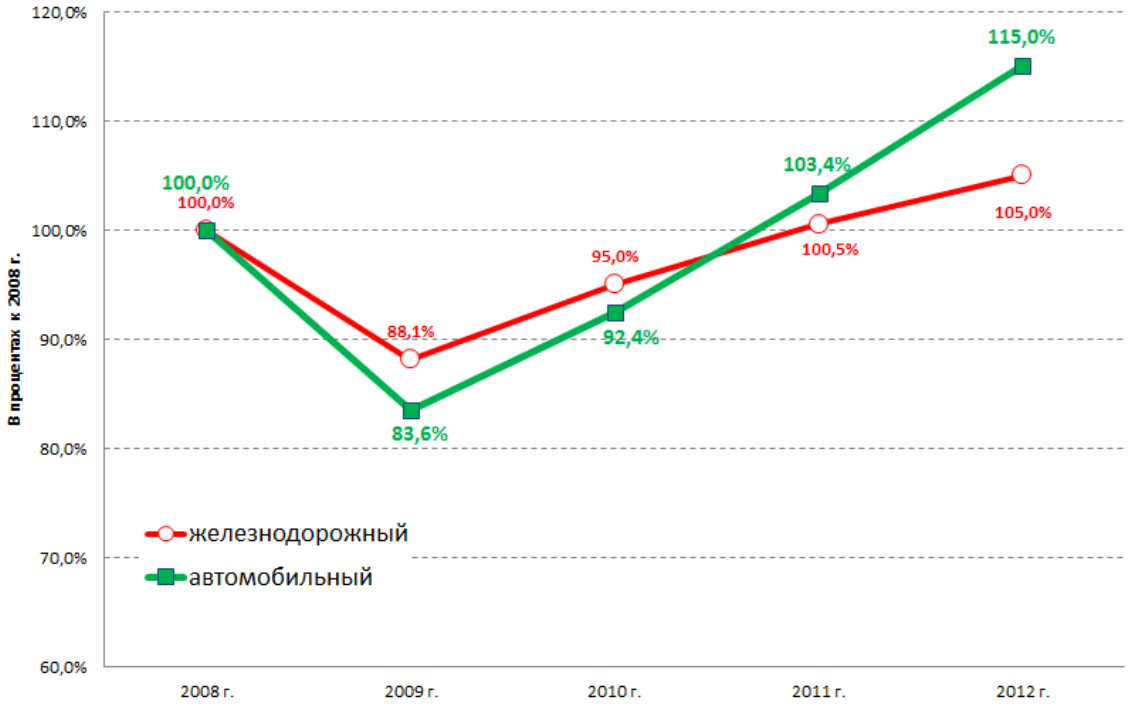


Рис. 23. Динамика роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта относительно уровня 2008 г., *в процентах к 2008 г.*

Аналогичная тенденция продолжилась и даже усилилась в 2013 году, по итогам которого темп роста грузооборота всех видов транспорта замедлился (рост на 1,7 % к 2012 г.), грузооборот автомобильного вырос на 0,8 %, а железнодорожного - ушёл в отрицательную плоскость -снизился на 1,2 %. Но т.к. причиной этого стала стагнация в экономике (т.е. экзогенный для собственно транспорта фактор), что бы сохранить «чистоту» данных, в настоящей работе мы ограничимся периодом по 2012 год[1].

[1] Период 2009–2012 гг. хорош для исследования тем, что в это время не было резких изменений экзогенных факторов и изменения темпов роста и динамики грузооборота можно было объяснить факторами внутренними для транспортной отрасли. Если проводить аналогичный анализ для 2013-2014 г., то необходимо будет учитывать влияние таких факторов, как, например, стагнация, неодинаковая по различным секторам, изменение курса рубля (поскольку девальвация рубля относительно доллара и евро, стимулирует сырьевые отрасли, экспортирующие свою продукцию железнодорожным транспортом и дестимулирует высокотехнологичное производство, которое тяготеет к работе с автомобильным транспортом). В итоге, в 2014 г. описанная тенденция вероятно изменится, но определение того, каков вклад экзогенных (внешних для отрасли) факторов, а каков – вклад самой отрасли – это более сложная задача, требующая отдельного исследования.

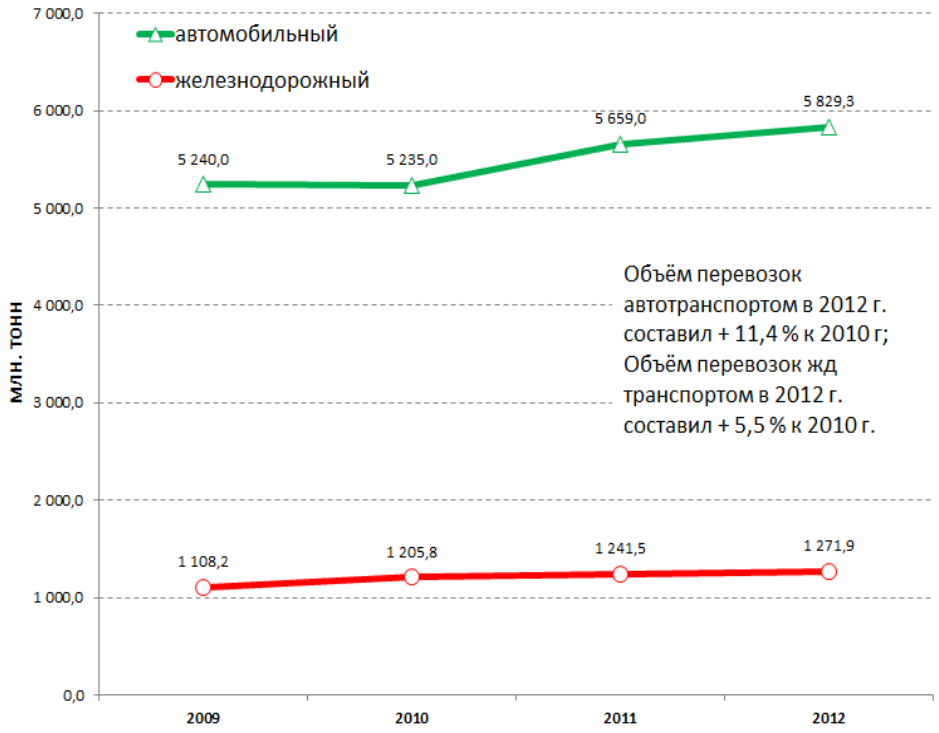
Такие темпы роста грузооборота автомобильного транспорта связаны с несколькими факторами.

Во-первых, все последние годы увеличивается средняя дальность перевозок автомобильным транспортом. С 2009 по 2012 г. средняя дальность перевозки груза автотранспортов увеличилась на 23 %. Такой рост привёл к тому, что если раньше традиционно зоной конкуренции между автомобильным и железнодорожныим транспортом были перевозки на расстояния не превышающие 500 км., то в последние 3-4 года растёт доля автоперевозок и на более дальние расстояния.

Во-вторых, если мы обратимся не только к показателю грузооборота, но и к объёмам погрузки, то здесь тоже необходимо отметить, что темп прироста объёма перевозок автомобильным транспортом в 2011 и 2012 гг. превышает аналогичные показатели для железнодорожного транспорта.

Это означает, что автомобильный транспорт не только увеличивает дальность своих перевозок, но и «отнимает» физические тонны груза из прироста, который могли бы «освоить» железнодорожники.

Ещё раз подчеркнём эту мысль: рост значения автомобильного транспорта обусловлен не только перевозками на большую дальность, но и тем, что количестве перевезённых физических тонн у него растёт более высокими темпами, чем у железнодорожного (см. рис. 24).



Источник: Росстат

Рис. 24. Динамика объёмов перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом в России в 2009-2012 гг, млн. тонн

Фактически это означает, что весь прирост грузооборота автомобильного транспорта – это грузы «упущенные» железнодорожным транспортом.

Кроме того, тот рост грузооборота и погрузки, который демонстрирует железнодорожный транспорт, в основном обеспечивается увеличением перевозок низкодоходных (а иногда и вовсе – убыточных) грузов первого тарифного класса, т.е. это то увеличение, которое может генерировать дополнительные эксплуатационные расходы, не компенсируемые соответствующим увеличением доходов.

Тот факт, что соотношение динамики добывающих производств с перевозками соответствующих грузов железной дорогой относительно стабильны, а перевозки грузов обрабатывающих производств всё больше отстаёт от темпов выпуска подтверждает выдвинутый тезис о том, что именно на автотранспорт «уходят» высокодоходные грузы.

Все опросы участников рынка, подтверждают информацию об оттоке на автомобильный транспорт грузов, которые потенциально можно было бы перевести железной дорогой при условии повышения комфортности взаимодействия её с грузоотправителями.

Но, помимо опросов, которые могут носить субъективный характер, гипотеза об оттоке подтверждается данными статистики.Графики, приведённые на рис. 25 позволяют нам произвести оценку потерь перевозок лома чёрных металлов вследствие «ухода» на автотранспорт. Верхние три линии – это динамика производства стали, проката и чугуна, нижняя линия – это динамика перевозок металлолома. С 2000 по 2010 г. кривая динамики перевозок лома повторяла основные отраслевые производственные показатели, а вот в 2011 и 2012 г «сломалось что-то в Датском королевстве». Перевозки лома, которые должны были быть такими, как показано пунктирным ответвлением от линии «отправлено лома жд транспортом» на рис. 3, вдруг резко упали вниз. Разница между пунктирным ответвлением и линией «отправлено лома жд транспортом» – и есть величина «ухода» на автотранспорт.

На рис 26 те же производственные показатели металлургической отрасли совмещены с динамикой перевозок черных металлов по железным дорогам (верхняя линия). Ситуация аналогична предыдущему слайду: перевозки черных металлов железнодорожным транспортом, которые должны были быть такими, как показано пунктирным ответвлением от линии «отправлено чёрных металлов жд транспортом», т.е. должны расти вслед за производством вдруг резко меняются: линия, характеризующая фактические объёмы перевозок «падает» и «лежит» почти горизонтально. Т.е. объём перевозок не растёт при растущем производстве! Разница между линией фактических объёмов перевозок и пунктирным ответвлением – и есть величина «ухода» на автотранспорт.

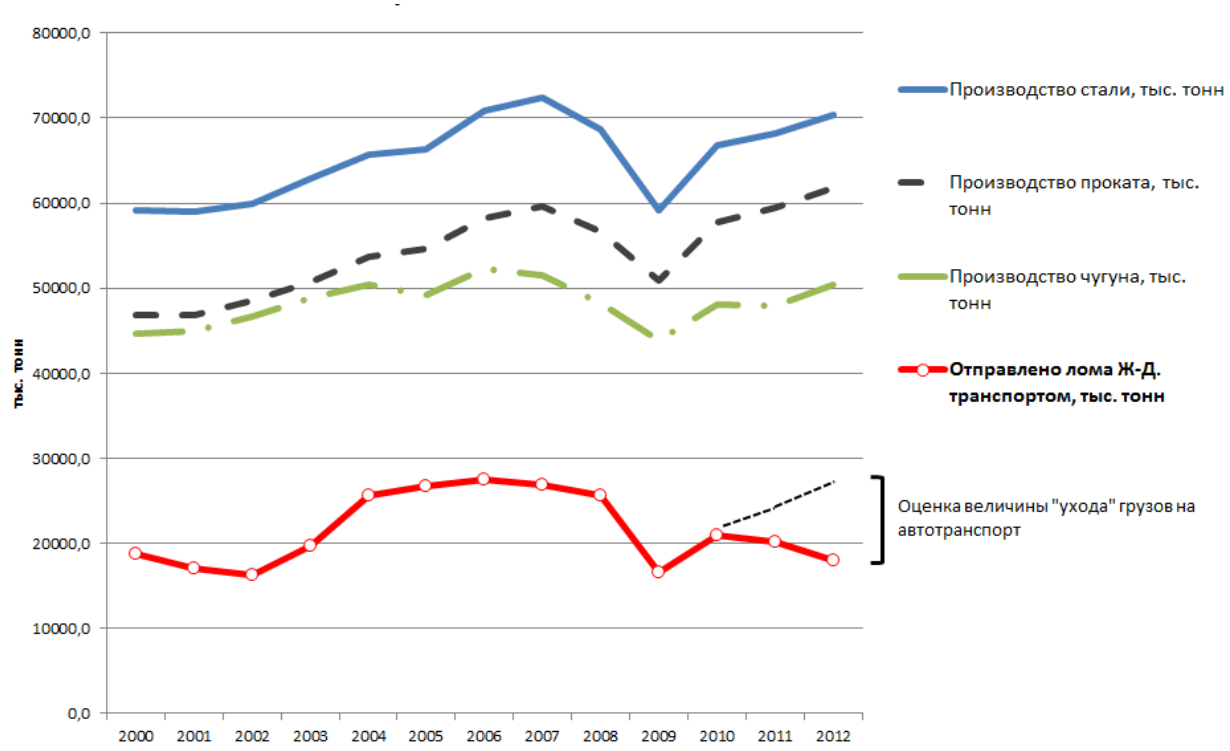


Рис. 25. Показатели металлургической отрасли России и объёмы перевозок металлолома железнодорожным транспортом в 2000-2012 гг.

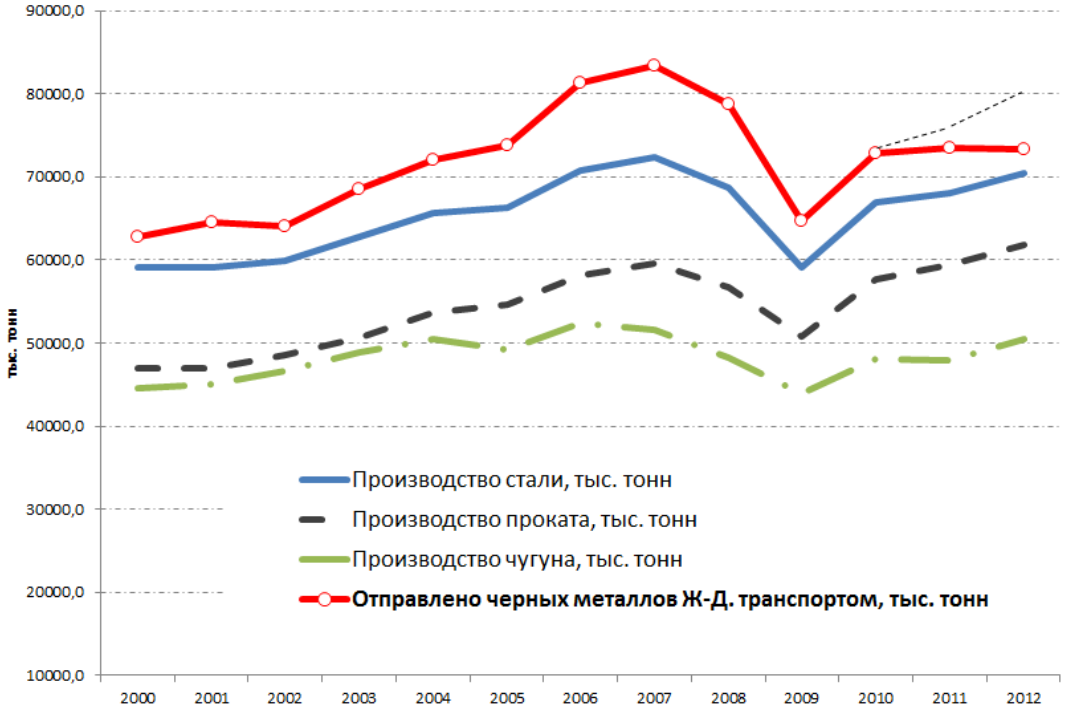


Рис. 26. Показатели металлургической отрасли России и объёмы перевозок чёрных металлов железнодорожным транспортом в 2000-2012 гг.

Особенно ярко отток с железнодорожного транспорта можно наблюдать по тем грузам, которые потребляются большим количеством потребителей (грузополучателей); на перевозку подобных грузов влияют не столько тарифы, сколько уровень сервиса: возможность оперативно подать заявку, оперативно её согласовать и - при необходимости - оперативно внести изменения. Именно подобные грузы "уходят" на автомобильный транспорт наиболее активно. Они "убегают" от т.н. "повышения качества планирования" и ещё быстрее начнут убегать при введении "месячного планирования", предлагаемого разработчиками ЕСТП.

Как известно, на автомобильный транспорт в первую очередь «переключаются» высокоценные грузы (2-го и 3-го тарифных классов) – оборудование, лом чёрных металлов, различные тарно-штучные грузы (например, бытовая техника, метизы, оборудование и т.п.). Но помимо высокодоходных грузов 3 класса, сегодня такие традиционные для жд грузы 1 класса, как например цемент, так же уходят на автотранспорт.

На рис. 27 приведены данные о производстве цемента (верхняя кривая графика) и объёмах перевозок цемента. Обратите внимание, что производство цемента восстановилось после кризиса 2008-2009 гг., но перевозки цемента железной дорогой на докризисный уровень так и не вернулись.

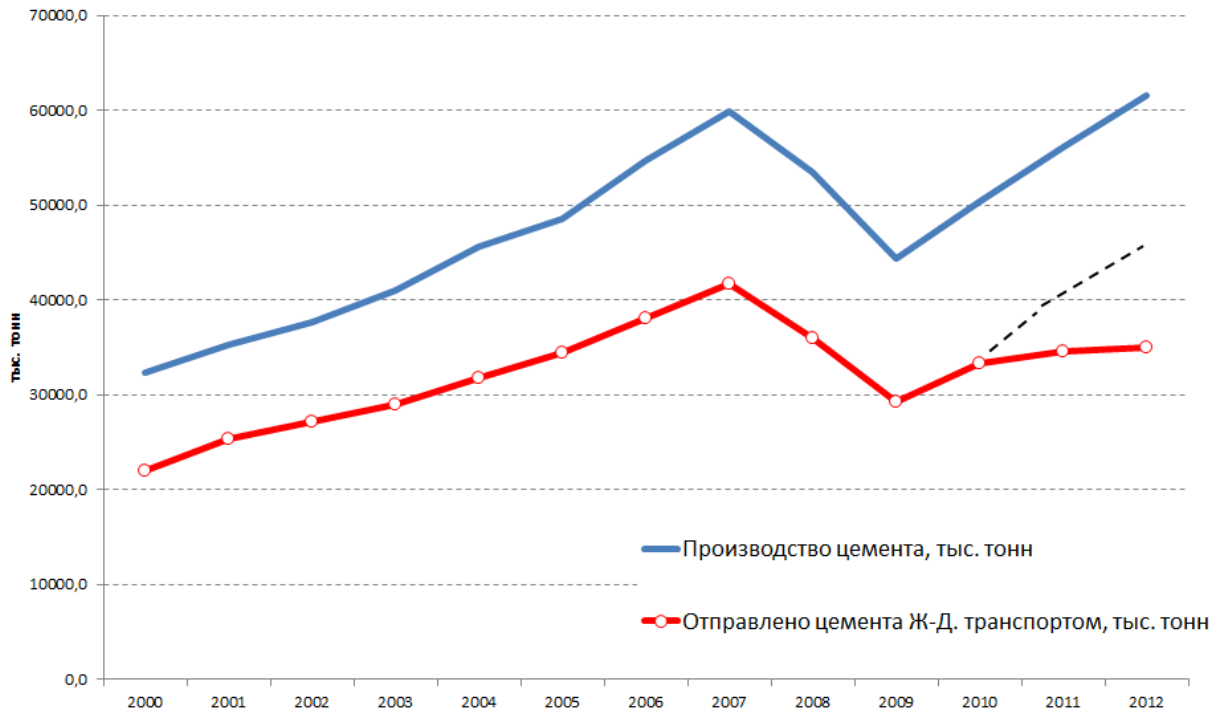


Рис. 27. Производство цемента в России и объёмы его перевозок железнодорожным транспортом в 2000-2012 гг

На рис. 28 приведены аналогичные данные по лесным грузам. Здесь наглядно видно, как сильно разошлись динамика заготовки древесины[1] (верхняя, штриховая кривая графика) и динамика объёмов перевозок лесных грузов. Справочно (пунктирная линия внизу графика) дана динамика производства пиломатериалов, которое не слишком сильно изменилась за рассматриваемый период.

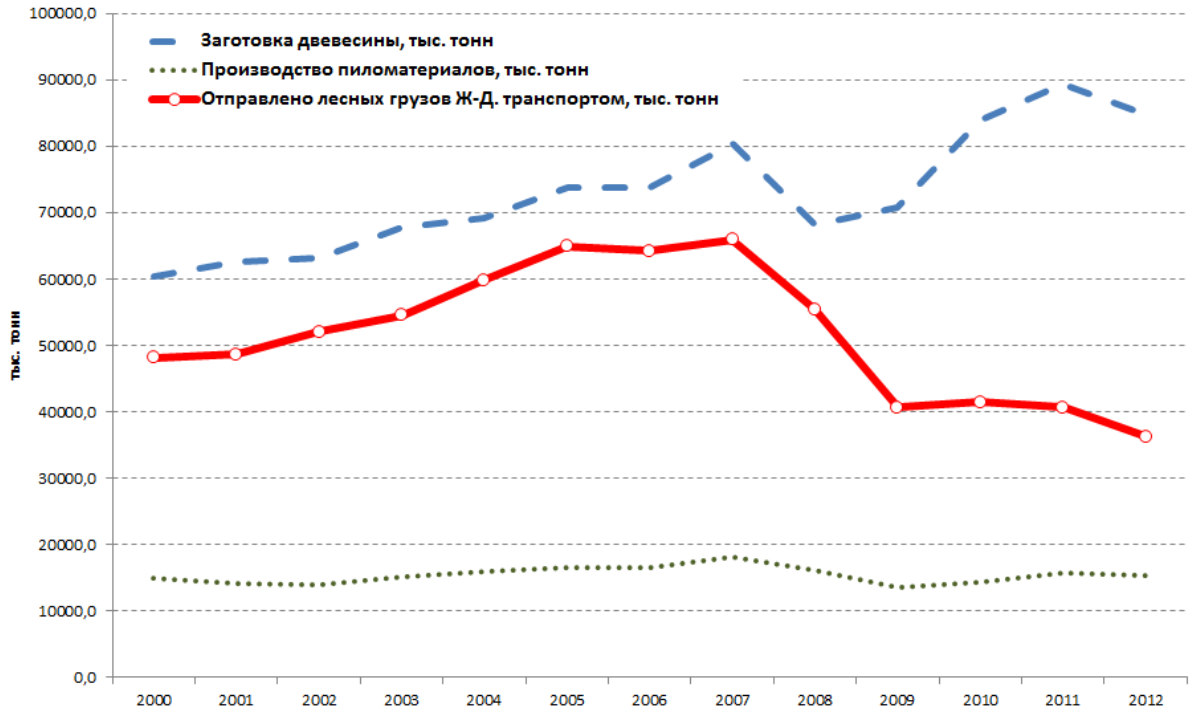


Рис. 28. Заготовка древесины, производство пиломатериалов в России и объёмы перевозок лесных грузов железнодорожным транспортом в 2000-2012 гг

Те же зависимости можно показать через динамику коэффициента перевозимости. Так, на рис. 29 приведена динамика коэффициента перевозимости лесных грузов. Видно, что в 2000-2008 гг. она стабильно с некоторыми колебаниями держалась на одном уровне: 0,6-0,7 если под коэффициентом перевозимости понимать отношение перевезённых железнодорожным транспортом лесных грузов к сумме общего объёма заготовки древесины и объёма производства пиломатериалов или 0,78-0,88, если использовать показатель отношение объёма перевезённых железнодорожным транспортом лесных грузов к общему объёму заготовки древесины. Но в 2009-2012 гг. оба эти показателя начали падать, а к 2011-2012 гг. они опустились до значений примерно в два раза ниже уровня 2000-2008 гг..

[1] Здесь используется показатель «заготовка древесины», т.к. он учитывается и публикуется Росстатом и легко доступен. Существующие более «тонкие» измерители, используемые в лесной отрасли, для упрощения не рассматриваются.

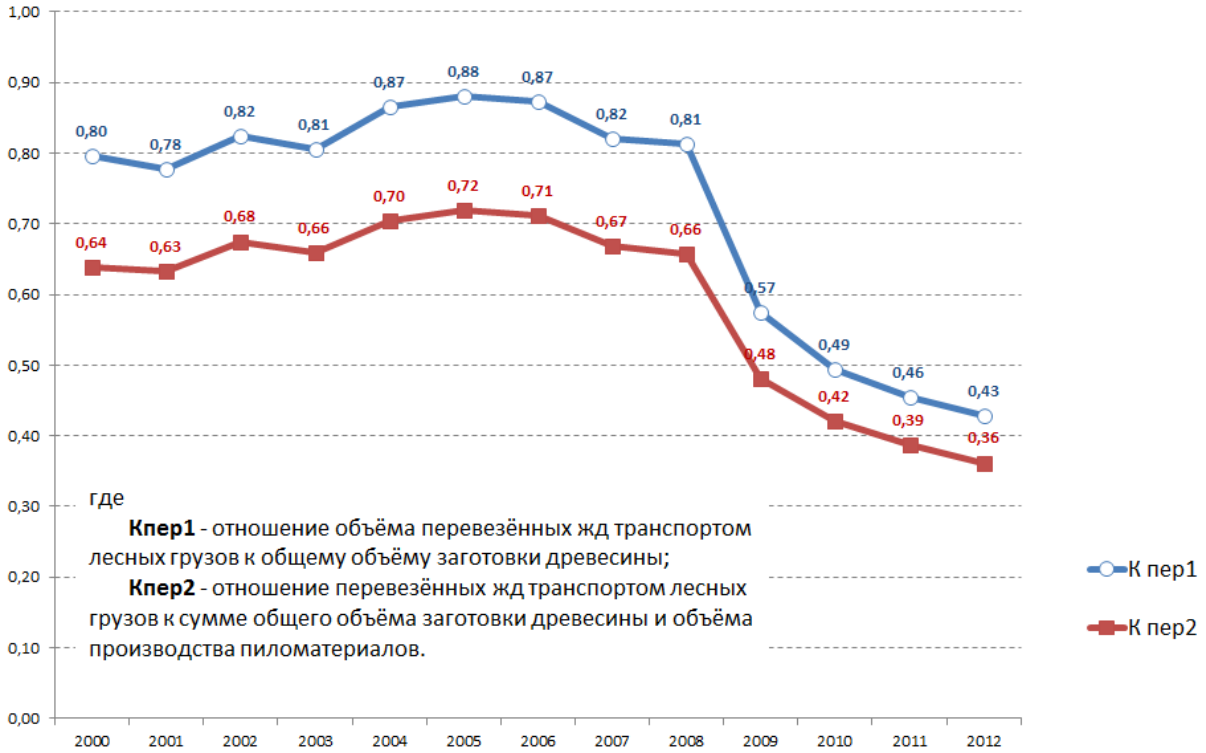


Рис. 29. Динамика коэффициента перевозимости лесных грузов в 2000-2012 гг.

На рис. 30 приведена динамика коэффициента перевозимости по относительно низкодоходному грузу – цементу, а на рис. 31 и по трём относительно высокодоходным грузам – бумаге, сахару и муке. По всем этим грузам фиксируется «уход» с железнодорожного на автотранспорт.

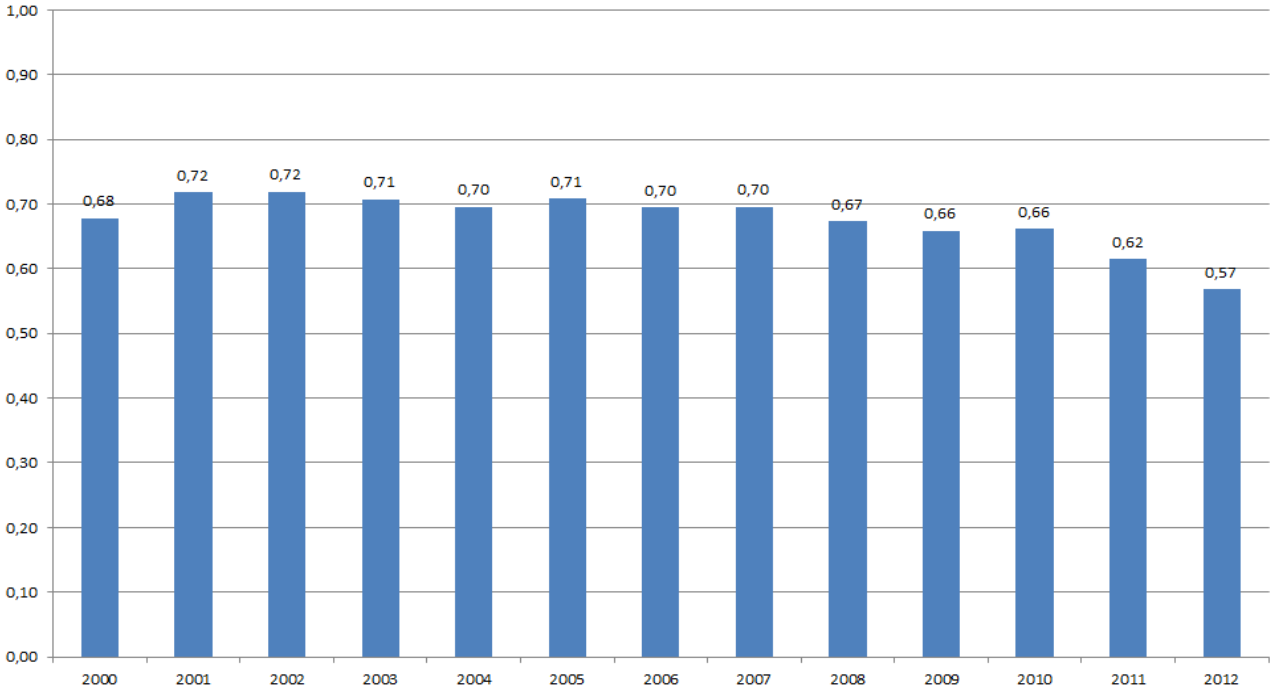


Рис.30. Динамика коэффициента перевозимости цемента железнодорожным транспортом в 2000-2012 гг.

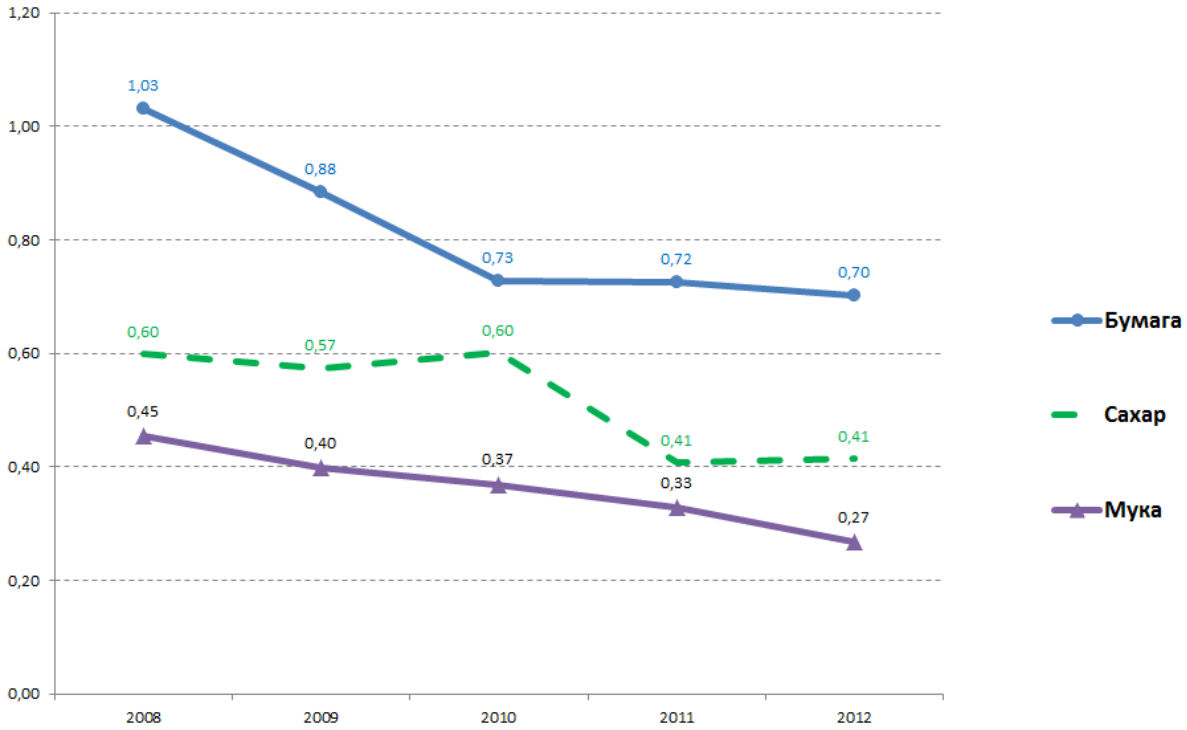


Рис.31. Динамика коэффициентов перевозимости железнодорожным транспортом некоторых товаров массового потребления в 2008-2012 гг.

Аналогичные тенденции фиксируется не только поданным Росстата, но и по данным отраслевой статистики.

По данным, которые авторам любезно предоставила Ассоциация морских портов, в 2012 г. с моря прибыло на 2 % больше грузов, чем в 2011 г. При этом перевозка импортных грузов из портов внутрь страны автомобилями увеличилась на 5,5 %, а перевозка из портов внутрь страны железнодорожным транспортом – снизилась на 7,6 %. А импортные грузы – это зачастую высокодоходный сегмент грузовой базы.

Ту же динамику мы получим анализируя графу «импорт» отчётов РЖД о погрузке. Согласно этого отчёта в 2012 г. импорт железнодорожным транспортом снизился на 10,3 % (с 11,8 млн. тонн в 2011 г. до 10,7 млн. тонн в 2012 г.). Конечно, доля импорта в совокупной погрузке «РЖД» невелика 0,8-1,0 %, но это 1 млн. тонн высокодоходных грузов.

Многие грузоотправители не раз высказывались о том, что повышение жёсткости планирования (которое сами железнодорожники называют «повышением качества планирования») приведёт к оттоку грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт (см., например, протокол круглого стола, проведённого НП ОЖдПС 20 ноября 2012 г. [1]).

Подобный отток негативно скажется на транспортном комплексе в целом: для железных дорог это чревато потерями доходов, для автомобильного

[1] Протокол открытого обсуждения проекта Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок от 20.11.2012 г. // Бюллетень транспортной информации. – 2013. - № 4. – С.33-35.

хозяйства перегрузкой автодорожной инфраструктуры, которая не рассчитана на увеличивающийся объёмы грузовых перевозок.

Таким образом, т.н. «неценовые факторы конкуренции» играют в этой сфере важную роль.

Высокая конкурентоспособность автомобильного транспорта не в последнюю очередь связано с простотой организации перевозок и отказом от избыточных требований по планированию перевозок, размещению и креплению грузов и т.п.

При этом, подавляющее большинство проводимых различными организациями опросов выявляют примерно одинаковую картину причин ухода грузов с железной дороги на автотранспорт.

Основной причиной, лидирующей во всех опросах, является не тариф и даже не имевший место до последнего времени относительный дефицит вагонов. Основной и важнейшей причиной на протяжении всех последних 10 лет (кроме кризисных 2008-2009 гг.) грузоотправители называют сервис или качество транспортного обслуживания, выражающееся, в частности в возможности гибко менять объемы заявленных грузов, график подач и т.п. факторы.

3.1.4.Выводы и рекомендации

Что же необходимо делать, что бы железнодорожный транспорт увеличивал свою конкурентоспособность?

Ответ дают анкеты, которые регулярно заполняют грузоотправители.

Если заглянуть в них, то можно увидеть, что главной причиной, по которой грузоотправитель выбирает автотранспорт, а не железную дорогу – это даже не тариф, это – уровень сервиса ОАО «РЖД». Затем идут - скорость или предсказуемость доставки груза, сохранность перевозимого груза, и уровень тарифов. И поэтому, стратегическим направлением совершенствования сбытовой системы РЖД должно стать повышение клиентоориентированности.

Что касается цены перевозки, то операторы с середины 2012 г. к началу 2013 г. уже снизили свои цены примерно в два раза (см. п. 2.4.). И весь 2013 г. ставки остаются на этом уровне. Кроме того, все опросы показывают высокий уровень удовлетворённости грузоотправителей ставками операторов.

Вагонная составляющая операторов по большинству грузов сегодня составляет от 7 до 20 % от общих затрат по железнодорожной перевозке. Основная статья затрат клиента – это как раз инфраструктурная составляющая ОАО «РЖД», особенно это заметно по грузам второго и третьего тарифных классов. ОАО «РЖД» сейчас может преодолеть эту проблему. Нужно разделить всех грузы на те, которые в силу своих свойств технологически (относительно, разумеется) привязаны к железнодорожному транспорту (бензин, уголь, цемент, щебень) и грузы, которые могут легко переориентироваться на другие виды транспорта – продукты питания, товары народного потребления, различные виды изделия, машиностроительная продукция, оборудование. Для последней категории грузов, как грузов по своим свойствам склонных к уходу

на автотранспорт и одновременно являющихся высокодоходными, необходимо сочетание ценовых и неценовых методов привлечения. Например, снижения инфрастуктурной составляющей тарифа в сочетании с повышением уровня сервиса.

В части скорости доставки грузов ОАО «РЖД» нужно оптимизировать работу с груженными вагонами на сортировочных станциях, уменьшить время, затрачиваемое на передачу груженных составов по междорожным стыкам и улучшить обработку вагонов на станциях отправления и прибытия груженных вагонов, для чего возможно потребуется либерализовать рынок услуг по маневровой работе и подаче-уборке вагонов.

Что же касается, повышения клиентоориентированности, то здесь необходима реализация следующих мер.

1. Более гибкая система планирования, что означает отказ от «месячного планирования» (предлагаемого «РЖД» в «Едином сетевом технологическом процессе…») и возможность гибко реагировать на спрос путём оперативного изменения заявок как по величине, так и по направлениям[1].

2. Упрощение процедур при оформлении «примыкания» новых путей необщего пользования к инфраструктуре «РЖД».

Мы часто слышим заявления о том, что неоспоримым преимуществом автомобильного транспорта является возможность доставки груза непосредственно со склада продавца на склад покупателя. Но вместе с тем, в случае наличия и у покупателя, и у продавца подъездных железнодорожных путей железнодорожный транспорт точно также может осуществлять доставку груза от двери до двери. Однако это преимущество железнодорожного транспорта все больше нивелируется. Позволим себе процитировать недавний доклад Росжелдора об итогах деятельности в 2012-ом году: «В части примыкания строящихся путей необщего пользования также наблюдается спад почти на 30 %, причиной которого мы считаем достаточно жесткие условия, предъявляемые владельцем инфраструктуры при формировании технических условий на примыкание. Соответственно, все меньше желающих строить свои подъездные пути, что приводит к тому, что груз уходит на альтернативные виды транспорта, прежде всего – на автомобильный»[2].

3. Повышение транспарентности (прозрачности, доступности) всех элементов системы взаимодействия перевозчика с операторами и грузоотправителями, в которых происходит согласование либо отказ либо ограничение каких либо параметров перевозки (от конвенционных запретов до согласований заявок).

4. Изменение отношения к грузоотправителям, выставляющими претензии за просрочку доставки грузов или за утрату грузов, так как возможность компенсации финансовых потерь являются достоинством

[1] Подробнее анализ рисков, связанные с системой планирования см. в работе: Хусаинов Ф.И. Анализ ЕСТП: риски и угрозы для рынка транспортных услуг // Инновации транспорта. - 2013. - № 2 (май). - С.22-25. [http://f-husainov.narod.ru/husainov_inntransp2_2013.pdf]

[2] Доклад об итогах работы Федерального агентства железнодорожного транспорта в 2012 году [www.mintrans.ru/upload/iblock/be7/chepez.doc]

железнодорожного транспорта по сравнению с иными видами транспорта. Если собственник инфраструктуры (ОАО «РЖД») преследует или дискриминирует (в части доступа к инфраструктуре) грузоотправителей или операторов, подающих претензии за просрочку доставки, то, тем самым оно лишает себя важного конкурентного преимущества, т.к. именно наличие штрафа за просрочку делает железнодорожный транспорт относительно привлекательным: грузоотправитель видит, что существует механизм, дисциплинирующий перевозчика и создающий стимулы для собственника инфраструктуры обеспечивать доставку груза в срок.

5. По каждому виду «убегающего» от железнодорожного транспорта груза нужно разработка отдельных мер по удержанию данного груза. Так, для одних грузов нужно создание унифицированной базы схем (эскизов) креплений и погрузки, чтобы снять с клиента трудозатраты по бесконечному согласованию эскизов погрузки. Для других – скоропортящихся - грузов нужна замена обязательных требований в части сроков и условий перевозки на рекомендательные требования, так как в конечном итоге ухудшение свойств груза – потери клиента и его репутация. Для третьих – важна возможность оперативно подавать и менять заявки.

Эти меры помогут возродить конкурентоспособность железных дорог.

Но здесь возникает другой вопрос. То, что клиентоориентированность – это хорошо, всем понятно. Но есть ли у «РЖД» экономические стимулы «бороться» за каждую тонну, которая могла быть перевезена железной дорогой? Существуют две точки зрения на этот вопрос.

Первая точка зрения – пессимистическая (или реалистическая). Она заключается в том, что до тех пор, пока политику «РЖД» определяют люди, для которых вес поезда и оборот вагона являются единственными критериями «добра и справедливости», компания не станет клиентоориентированной. И в этой связи, важно, что менять нужно не только технологию, но и сознание.

Вторая точка зрения – оптимистическая. Малые и средние операторы могут сыграть важнейшую роль в привлечении грузов на железнодорожный транспорт. Исследования показывают, что именно малые и средние операторы – тот сегмент, который по наибольшему числу характеристик пересекается с сегментом автоперевозок и по видам грузов и по величине отправок и по др. параметрам. Это значит, что выдавливая малых и средних операторов с рынка «РЖД» выталкивает часть грузов на автомобильный транспорт, лишая себя высокодоходных грузов. Но из этого следует, что верно и обратное – если малым и средним операторам будут созданы все условия в выигрыше окажутся все – и РЖД, за счёт того, что операторы привлекут высокодоходные грузы и грузоотправители, спрос которых удовлетворён и экономика в целом, поскольку снизится нагрузка на автомобильную инфраструктуру.

3.2. **К вопросу об «оптимальном» количестве грузовых вагонов на сети железных дорог**[1]

Одной из часто упоминаемых проблем российского железнодорожного транспорта в современных условиях является «проблема профицита» грузовых вагонов. Часто говорят, что частные компании «бездумно накупили» слишком большое количество вагонов, и от этого все беды с «пробками» на железных дорогах и проблемы с пропускной и провозной способностью инфраструктуры. В результате, зачастую делается вывод, что есть некоторое оптимальное количество вагонов (у разных авторов оно различается от 0,9 до 1,0 млн. единиц) и необходимо административное регулирование для того, что бы количество вагонов не превышало этой величины. Подробнее о расчёте профицита/дефицита подвижного состава и об относительности понятия «оптимальный» применительно к вагонному парку речь пойдёт в п. 3.3. настоящего доклада

В настоящем параграфе рассмотрена проблема «профицита/дефицита» подвижного состава и вопрос об «оптимальном» количестве вагонов в контексте некоторых показателей использования инфраструктуры железных дорог. Одна из задач параграфа, показать, что проблема более сложна и многогранна, чем об этом принято думать.

3.2.1. Вагонные парки и инфраструктура

Для начала обратим свой взор на основные статистические данные. Все цифры приводятся по открытым источникам «РЖД» и Росстата.

На Рис.32 приведены данные о парке вагонов РФ за последние 20 лет – с 1993 по 2013 гг. Как видно из диаграммы, с 2000 г. по 2013 г. вагонный парк вырос на 49 %. Так что, те, кто говорит, что операторы покупают «слишком много» вагонов, на первый взгляд, правы.

Кроме того, как видно из этого же графика, протяжённость инфраструктуры – не растёт, а даже немного сокращается. Если мы разделим значения верхней линии графика на соответствующие значения нижней - то получим количество грузовых вагонов, приходящееся на 1 километр эксплуатационной длины. Этот показатель приведён на Рис. 33. Как видно из

[1] Материалы настоящего параграфа докладывались автором на заседании Экспертного совета по железнодорожному транспорту ФАС РФ 27.03.2014 г.. Материалы доклада доступны по ссылкам: http://f-husainov.livejournal.com/277631.html, а так же на сайте Экспертного института НИУ ВШЭ: http://www.hse.ru/org/hse/expert/3674610/z_d. Материалы так же использовались в следующих публикациях: Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. К вопросу об "оптимальном" количестве вагонов на сети железных дорог // Бюллетень транспортной информации. - № 4.- С.19-27. (с уточнением статистических данных по вагонным паркам на конец 2013 г.). Так же публиковалась сокращённая версия статьи: Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. Анализ динамики вагонных парков и "проблема профицита" // Экономика железных дорог. - 2014. - № 4. - С.72-83

гистограммы, с 2000 по 2013 гг. количество вагонов на 1 км. эксплуатационной длины выросло с 9,3 до 14,0 т.е. на 50 %. Это действительно много. Но перед этим, за предыдущие 7 лет – с1993 по 2000 гг. этот показатель снизился на 24 %.

Источник: Росстат, МПС РФ, РЖД

Рис. 32. Динамика парка грузовых вагонов РФ и эксплуатационной длины сети РЖД

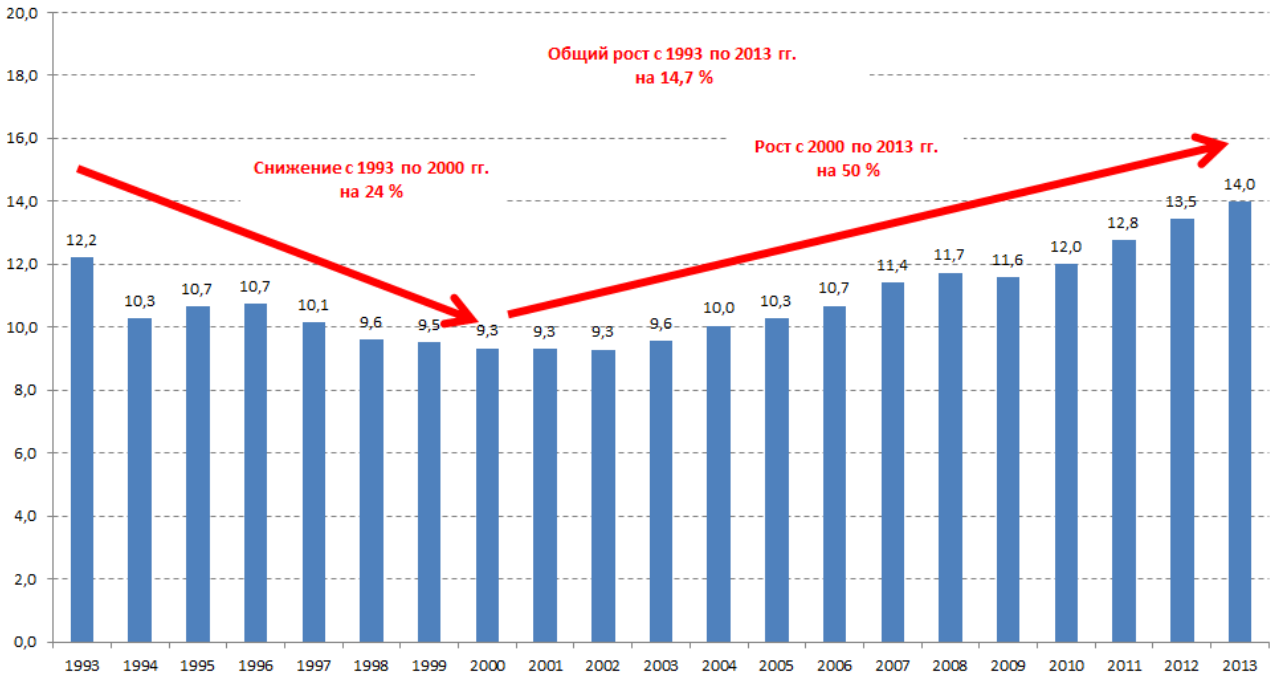


Рис.33. Количество грузовых вагонов в расчёте на 1 километр эксплуатационной длины

Если мы возьмём двадцать прошедших лет в целом, то увидим, что количество вагонов, приходящееся на 1 км. эксплуатационной длины выросло всего на 14,7 %.

Таким образом, первый тезис, который мы можем зафиксировать, заключается в том, что **количество вагонов на 1 километр эксплуатационной длины сети за два десятилетия – с 1993 по 2013 выросло на 14,7 %.**

Конечно, это не означает, что вагоны равномерно распределены по сети и этот показатель везде равен приведённой на диаграмме величине. У нас есть полигоны, перевозки по которым сильно выросли, например, - направление на Восточные порты, а есть малодеятельные линии и участки. Неоднократно приводились данные о том, что протяжённость «узких мест» составляет около 8 тыс. км[1]. Если бы сегодня эти километры были построены то показатель количества вагонов на 1 километр эксплуатационной длины снизился бы с 14,0 до 12,5 т.е. почти до уровня 1993 г. А в 1993 году не было проблемы дефицита путей.

Но эксплуатационная длина путей – это далеко не единственный фактор, оказывающий влияние на дефицитность или профицитность вагонного парка. Ещё одним фактором является грузооборот.

3.2.2. Вагонные парки и грузооборот

Для начала напомним, что есть обычный, «классический» грузооборот, учитываемый Росстатом и «РЖД», который измеряется в тонно-км. и считается как сумма произведений массы нетто отправки в тоннах на расстояние перевозки. Но с 2005 г. «РЖД» учитывает ещё один показатель – грузооборот с учётом оплаченного порожнего пробега собственных и арендованных вагонов. Этот грузооборот учитывает только «РЖД»; «Росстат» его не признаёт, т.к. он методологически является условностью (у порожнего вагона не может быть грузооборота, т.к. нулевая масса нетто, умноженная на любое расстояние, даёт ноль).

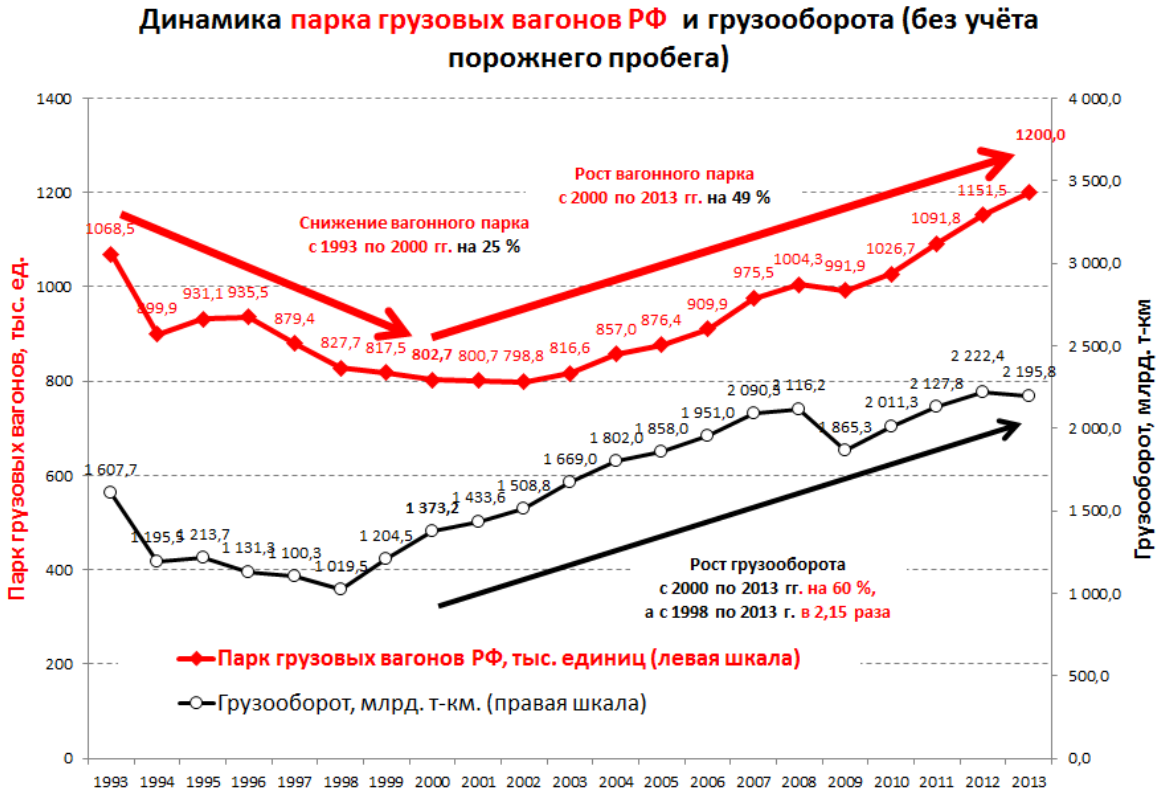
Везде далее в настоящей статье будем использовать обычный, «классический» грузооборот, учитываемый Росстатом.

Вспомним один из тезисов, который часто звучит: «операторы бездумно закупали вагоны и купили их непропорционально много».

---

[1] См., например: Пехтерев Ф.С. Актуализированная Транспортная стратегия // Экономика железных дорог. – 2013. - №6. – С.12-15.

Если мы посмотрим на динамику вагонного парка на фоне динамики грузооборота (Рис. 34), то мы можем увидеть, что если вагонный парк с 2000 г. по 2013 г. вырос на 49 %, то грузооборот за тот же период увеличился на 60 % !



Источник: Росстат, МПС РФ, РЖД

Рис. 34. Динамика парка грузовых вагонов РФ и грузооборота (без учёта порожнего пробега)

А с нижней точки спада – с 1998 г. по 2013 грузооборот вырос в 2,15 раза! Отметим также, что если бы мы использовали показатель грузооборота с учётом порожнего пробега, то величина роста грузооборота была бы ещё выше.

Таким образом, приобретение вагонов операторами не было ни «бездумным», ни «непропорциональным».

Зафиксируем второй тезис, полученный нами из анализа статистики: тот темп роста вагонного парка, который имел место в рассматриваемый период, вполне соответствовал росту грузооборота.

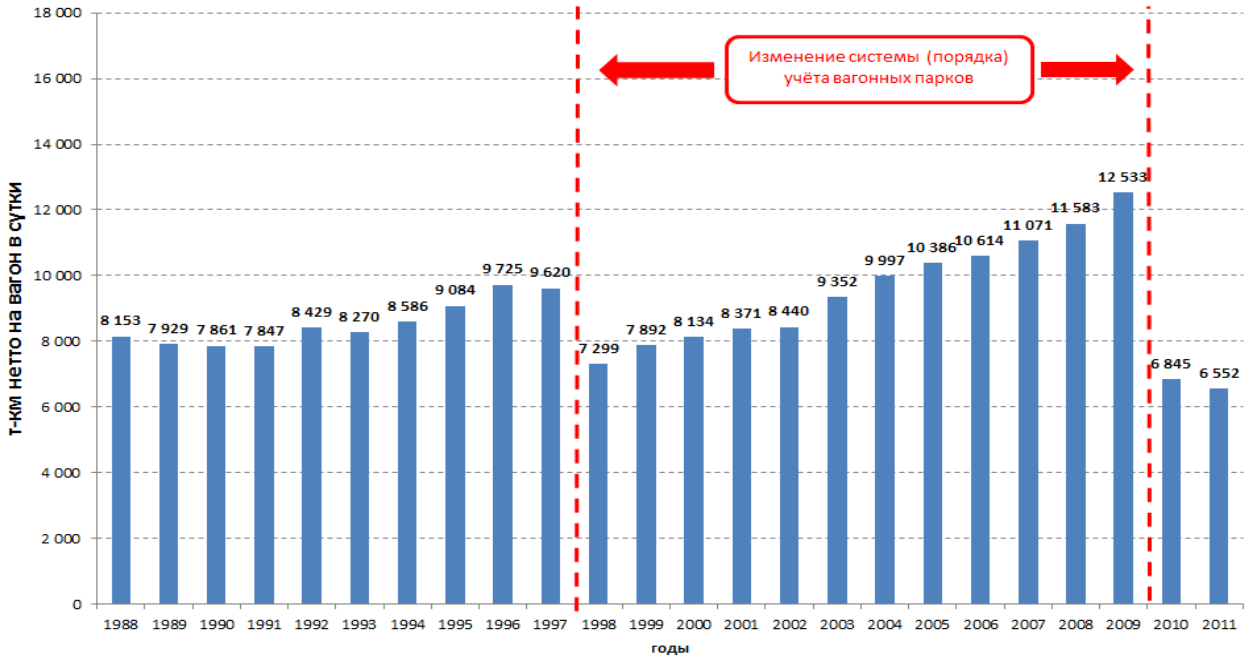
Таким образом, если говорить об общем количестве вагонов на сети, то получается, что количество вагонов по отношению как к эксплуатационной длине, так и к грузообороту представляется не таким уж и аномально высоким.

Но, помимо общего количества вагонов есть ещё параметры, характеризующие использование подвижного состава.

3.2.3.Почему показатель «производительность вагона» некорректен в долгосрочной перспективе

Одним из важных параметров такого плана является показатель *производительность вагона*. Этот показатель, рассчитываемый как частное от деления грузооборота нетто на рабочий парк вагонов, отнесённое к какому-то временному периоду (суткам или году[1]), показывает нам, сколько тонно-километровой работы нетто выполняет вагон в единицу времени. Но, к сожалению, этим показателем нельзя пользоваться корректно, поскольку за последнее время два раза менялась методология расчёта этого показателя и строить корректные ряды данных за 20 лет невозможно.

Как видно из Рис.35, в 2010 году этот показатель единовременно и резко упал.



Источник: Хусаинов Ф.И. О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации - 2013. - № 3. - С.22-31. [http://f-husainov.narod.ru/husainov_bti2013_3.pdf]

Рис. 35 Производительность грузового вагона в 1988-2011 гг., *т-км. нетто на вагон в сутки*

С чем это связано? Как было отмечено выше, производительность вагона рассчитывается как частное от деления грузооборота на рабочий парк. С января 2010 г. изменился порядок учёта рабочего парка, вследствие чего, знаменатель

[1] Чаще всего к суткам, поэтому данный показатель ещё называют *суточной производительностью вагона*; размерность этого показателя обычно выглядит так: тонно-км нетто на вагон в сутки.

этой дроби в одночасье вырос в 1,6-1,7 раза. Соответственно, если знаменатель дроби увеличился в 1,6 раза, то общее значение дроби снижается[1].

Таким образом, производительность вагона до 2009 г. не может быть напрямую сопоставлена с производительностью вагона после 2010 г.

Кстати, говоря, та же проблема и с показателем «оборот вагона». Оборот вагона рассчитывают делением рабочего парка на погрузку (или для элементов сети на суму погрузки и приёма гружёных вагонов). Если числитель этой дроби из-за изменения порядка учёта увеличивается на 60 %, то и оборот, при прочих равных условиях, тоже вырастет на 60 %.

Так что, если кто-то где-то будет показывать слайды с оборотом вагона и с производительностью вагона в, например, 2007 году и в 2013, нужно чётко понимать, что вас пытаются ввести в заблуждение.

Есть ещё одна причина, по которой использование показателя «рабочий парк» в данном контексте представляется нам неудачным, в особенности для статистических данных за 1990-е годы.

В методике учёта вагонов, действовавшей в 90-е годы в рабочем парке не учитываются не только такие группы вагонов, как , «неисправные» или «специальные и технические нужды», что вполне логично, т.к. эти вагоны не являются погрузочным ресурсом (т.е. их нельзя оперативно подать под погрузку), но и такие категории, как «резерв», «собственные на подъездных путях», «в аренде на путях арендаторов», «запас МПС» и ряд других категорий.

Доля «резерва», который находится «за балансом», т.е. не в рабочем парке, но может быть оперативно переведён из нерабочего в рабочий парк составляет от 11 до 17%. Эти вагоны формально не учитываются в рабочем парке (а это – формально –улучшает показатель оборот вагона), но фактически они готовы к погрузке. Таким образом, показатель «рабочий парк» сильно занижен относительно общего количества потенциального погрузочного ресурса.

Из табл. 20 мы можем узнать, каково было отношение рабочего парка и общего в 1993-1999 гг.

[1] Примеры расчётов рабочего парка по «старой» и «новой» методикам см. в работе: Филипченко С.А. Новые методы учёта парка грузовых вагонов и расчёта оборота вагона // Железнодорожный транспорт. – 2010. - № 4. – С.67-70.

Таблица 20

Динамика изменения структуры вагонного парка РФ в 1993-1999 гг., *тыс. единиц*

Период, годы	Общий парк, тыс. единиц	В распоряжении дорог							Не в распоряжении дорог					
		Всего	Рабочий парк вагонов	Нерабочий парк					Всего	Собственные на подъездных путях	В аренде на путях арендаторов	Запас МПС	На новостройках	За границей
				Всего	Резерв	Неисправные	Специальные и техн. нужды	Остальные нужды						
1993	1082,7	904,6	579,0	325,6	184,4	119,3	9,3	12,6	178,1	157,1	11,1	не было	1,3	8,6
1994	1047,1	865,6	578,9	286,7	139,4	130,9	8,0	8,4	181,5	164,1	8,3	не было	1,4	7,7
1995	1009,7	830,8	514,5	316,3	125,4	171,3	9,7	9,9	178,9	162,0	7,9	не было	1,0	8,0
1996	967,5	796,6	510,5	286,1	110,9	153,0	10,4	11,8	170,9	157,1	7,1	не было	0,6	6,1
1997	890,3	690,1	419,1	271,0	102,2	151,0	8,6	9,2	200,2	141,1	5,4	35,8	0,9	6,5
1998	823,9	600,4	415,4	185,0	68,4	101,4	7,9	7,3	223,5	139,2	5,3	61,3	0,7	6,5
1999	813,2	560,3	440,7	119,6	27,1	75,3	10,3	6,9	252,9	116,7	7,3	111,5	0,4	7,2

Источник: Тишкин Е.М. Автоматизация управления вагонным парком – М.: Интекст, 2000. – 224 с. (с.11)

В целом рабочий парк составлял в рассматриваемые годы 50-60 % от фактического или наличного парка. Например, в 1993 г. – рабочий парк (579,0 тыс. единиц) составлял 53 % от общего количества вагонов (1082,7 тыс. ед.), а в 1998 – 50 %.

Таким образом, рабочий парк не может быть точным измерителем потенциального погрузочного ресурса.

Есть ли у нас какие-то измерители, с помощью которых мы можем оценить лучше или хуже «работает» вагон с точки зрения проделываемой тонно-километровой работы? Интуитивно мы понимаем, что этот показатель должен был ухудшиться, но вот – насколько?

Это качественное изменение мы должны попытаться оценить количественными методами.

Если мы не можем использовать рабочий парк, мы можем пойти другим путём – использовать общее количество вагонов на сети (наличный парк). Строго говоря, это не вполне точный измеритель, т.к. часть вагонов находится в ремонте (в разные годы эта доля составляла от 9 до 17 %), а часть на территории других государств (около 1 %), но, если мы сделаем допущение, что эта доля относительно постоянна, то мы получим приемлемый уровень точности для примерной грубой оценки[1]. Главное, что подобная оценка будет заведомо более точной, чем с использованием рабочего парка.

На Рис. 36 приведён показатель – отношение грузооборота к парку грузовых вагонов за последние 20 лет. Подчеркнём, что это не «производительность вагона», поскольку грузооборот делится не на рабочий парк, а на весь наличный парк российской принадлежности.

Как видим, этот показатель действительно ухудшился : с уровня 2,10-2,14 в 2005-2008 гг. до уровня 1,85 в 2013 г. или примерно на 14-15 %. При этом, мы так же видим, что этот показатель в 2011-13 гг. тем не менее, выше, чем, например, в 1993 (за счёт того, что в середине 1990-х имел место спад грузооборота и погрузки, опережавший по темпам сокращение вагонного парка).

Какой вывод мы можем получить из этого графика? Да, количество тонно-километровой работы, приходящейся на 1 вагон несколько уменьшилось с 2,14 до 1,85.

[1] Данные о динамике вагонных парков с разложением по собственности см. в работе: Куренков П.В., Хусаинов Ф.И. Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков // Экономика железных дорог. – 2013. - № 9. – С.35-48.

Рис. 36 Отношение грузооборота к парку грузовых вагонов РФ,
млн. т-км на вагон в год

Является ли эта цифра катастрофической? Нет. Существуют страны, как с большим, так и с меньшим соотношением грузооборота и вагонного парка. Аналогичный показатель в США меньше, чем в России и составляет 1,5-1,6; а в Китае больше, чем в России и составляет 3,8.

Таким образом, если оценивать использование подвижного состава с точки зрения «освоенного» грузооборота, то никаких страшных последствий от децентрализации этой сферы не произошло.

3.2.4. Грузонапряжённость

Переходим к третьему параметру – загрузке инфраструктуры с точки зрения грузооборота. Для этой оценки есть простой показатель – грузонапряжённость. Она определяется как частное от деления грузооборота на эксплуатационную длину и измеряется в тонно-км на 1км. эксплуатационной длины (т-км/км)[1].

На Рис. 37 приведены данные о грузонапряжённости по сети РЖД за последние 23 года – с 1990 по 2013 гг.

[1] Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса – М.:ФГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2011. -676 с

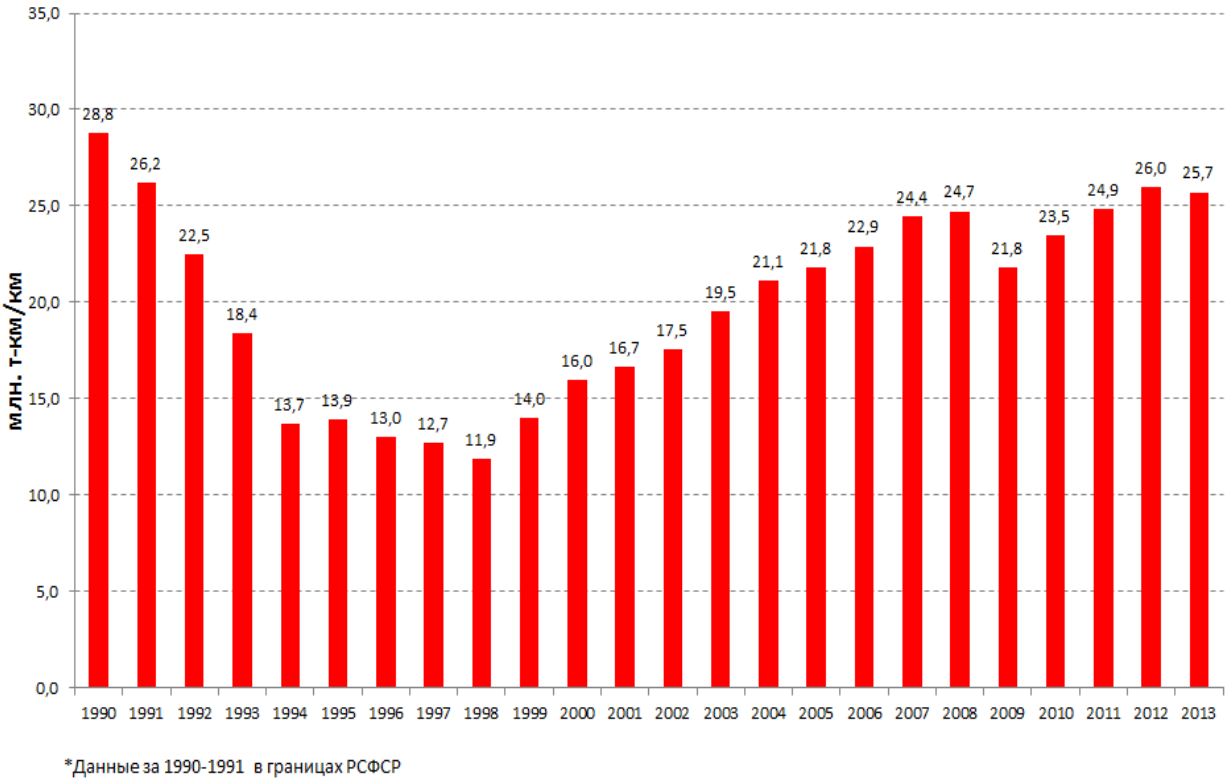
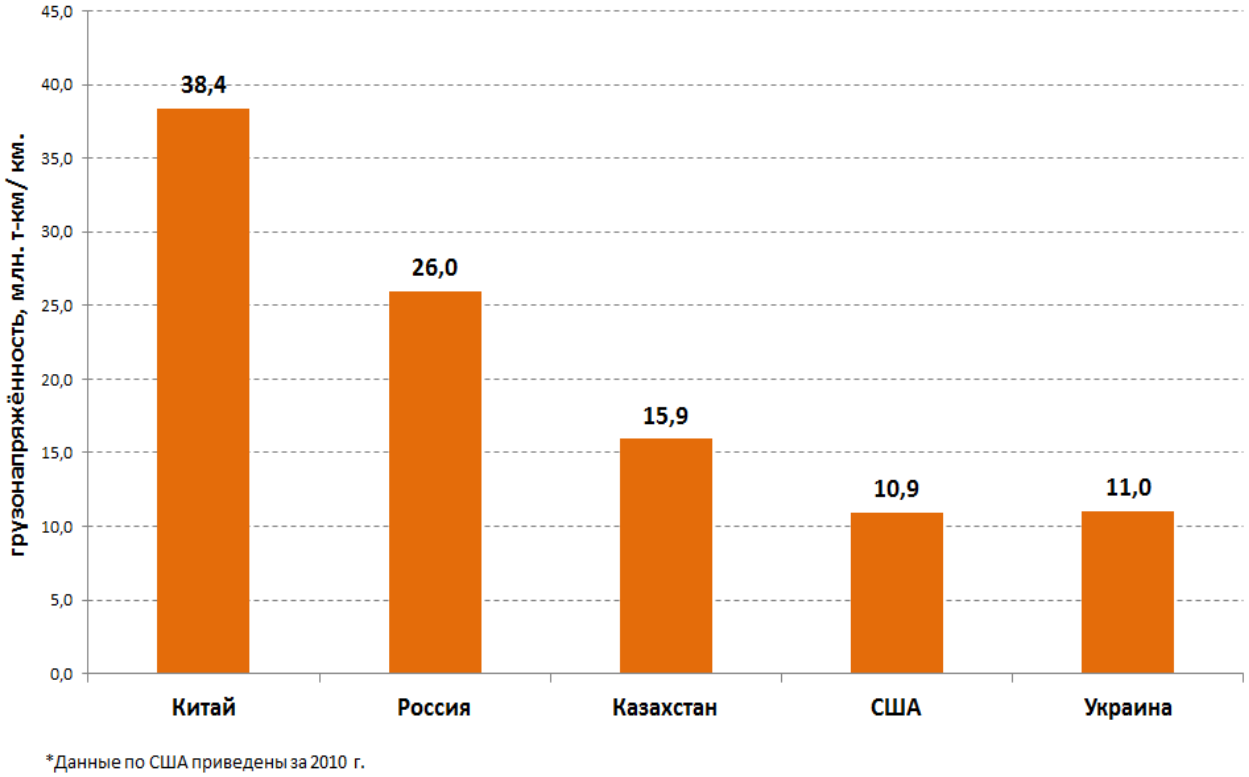


Рис. 37. Грузонапряжённость на сети РЖД в 1990-2013 гг, *млн. т-км/км.*

Как видно из графика (рис. 37), высоких значений грузонапряжённости, характерных для 1990 г., мы пока не достигли. Так что разговоры о том, что тот уровень грузонапряжённости мы превысили – не точны. С другой стороны, на графике приведены данные о средней грузонапряжённости, тогда как мы уже отмечали, что она может сильно различаться по направлениям. Посмотрим, как мы выглядим по этому показателю на фоне других стран?

На Рис. 38 приведены данные о грузонапряжённости в некоторых странах со схожими железнодорожными системами. Как видите, показатель России – один из самых высоких, уступает только Китаю. В развитых европейских странах грузонапряжённость ещё ниже: от 1,5 - в Польше до 2,5 - во Франции.

Высокий показатель грузонапряжённости свидетельствует о дефиците инфраструктуры. Таким образом, правильнее говорить не об избытке вагонов, а о дефиците инфраструктуры, которой меньше, чем должно быть при данном грузообороте.



Источник: Росстат, Статистические отчёты Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

Рис. 38 Грузонапряжённость в некоторых странах в 2012 г[1].

Кроме того, когда мы пытаемся оценить профицит вагонов с учётом грузовой базы, необходимо учесть, что погрузка железнодорожным транспортом отличается неравномерностью (разброс между месяцами с минимальной погрузкой и месяцами с максимальной погрузкой составляет в среднем около 15 % (например, в 2012 г. среднесуточная погрузка сентября превышала среднесуточную погрузку января на 13,6 %, а во время послекризисного восстановления в 2009 г. превышение сентябрьского показателя среднесуточной погрузки над январским достигло рекордной цифры – 37 %). Кроме того, необходимо принять, что, как минимум 10 % вагонного парка (используем нижний порог разброса этой величины) может находиться не в состоянии «погрузочного ресурса», например, в различных видах ремонта, на территориях других государств и т.д.

Таким образом, утверждение о том, что 1 млн. – оптимальное число вагонов, а всё, что выше – вредный излишек, представляется нам излишним упрощением. Если мы заложим в резерв половину получившегося «разброса», то получим, что примерно 12,5 % вагонов всегда должно быть в

[1] данные по США на рис. приведены за 2010 г.

резерве, для гарантированного обеспечения спроса на подвижной состав со стороны грузоотправителей.

В этом случае, получаем, что оптимальный парк (рассчитанный с учётом не только инфраструктуры, но и потребностей грузоотправителей в обеспечении вывоза их продукции) составит не 1,0, а примерно 1,25 млн. единиц при самых консервативных допущениях.

Необходимо отметить, что относительный профицит вагонов наблюдается «в целом» и касается, главным образом, парка полувагонов. При этом, есть отдельные сегменты (например, химические цистерны или рефрижераторный подвижной состав[1]), в которых наблюдается дефицит вагонов, усугубляющийся различными мерами по запрету продления сроков службы подвижного состава.

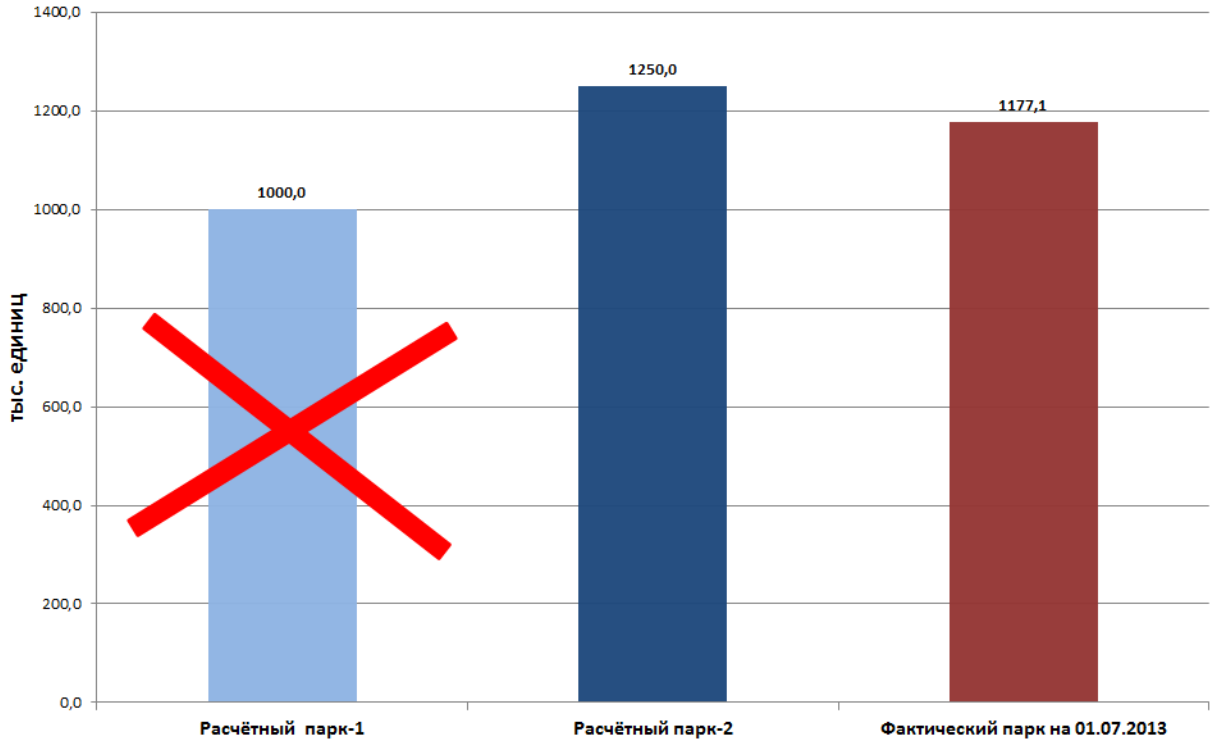


Рис. 39. Парк грузовых вагонов на территории РФ,
тыс. единиц

Кроме того, необходимо иметь в виду, что количество вагонов находящихся в каждый момент времени на путях необщего пользования тоже возросло. Оценка ёмкостей путей необщего пользования для отстоя – отдельная задача. Здесь лишь заметим, что маркетизация такого ресурса как

[1] Об этих сегментах подробнее см.: Хусаинов Ф.И. О влиянии запрета продления срока службы вагонов на перевозки грузов в химических цистернах и рефрижераторном подвижном составе // Вестник транспорта. - 2014. - № 5. - С.28-32.

пути необщего пользования для отстоя вагонов, создание площадки организованных торгов по предоставлению услуг по отстою вагонов существенно снизит загрузку инфраструктуры.

И последнее: даже если кто-то по какой-то методике посчитал «правильное» или «оптимальное» количество вагонов, нужно всегда помнить о том, что такие **расчётные оценочные цифры не могут и не должны быть основой для принятия регулятором запретительных мер, ограничивающих парки собственников.**

Все ограничения могут носить лишь естественный, самогенерируемый и самоподдерживающийся характер. Например, стоимость отстоя с ростом парка может возрасти, и это будет ограничителем, поскольку для собственника вагона вырастет «цена владения» этим вагоном, и парк перестанет расти. Либо, наоборот, увидев, что отстой приносит доход, кто-то построит множество путей для отстоя и стоимость отстоя упадёт.

И в том, и в другом случае не государственный регулятор должен определять необходимое количество вагонов, а, пользуясь формулой Адама Смита, «естественный ход вещей».

Важнейшим фактором развития отечественного вагоностроения может стать экспорт как грузовых вагонов, так и экспорт транспортных услуг (перевозки в этих вагонах) в страны СНГ.

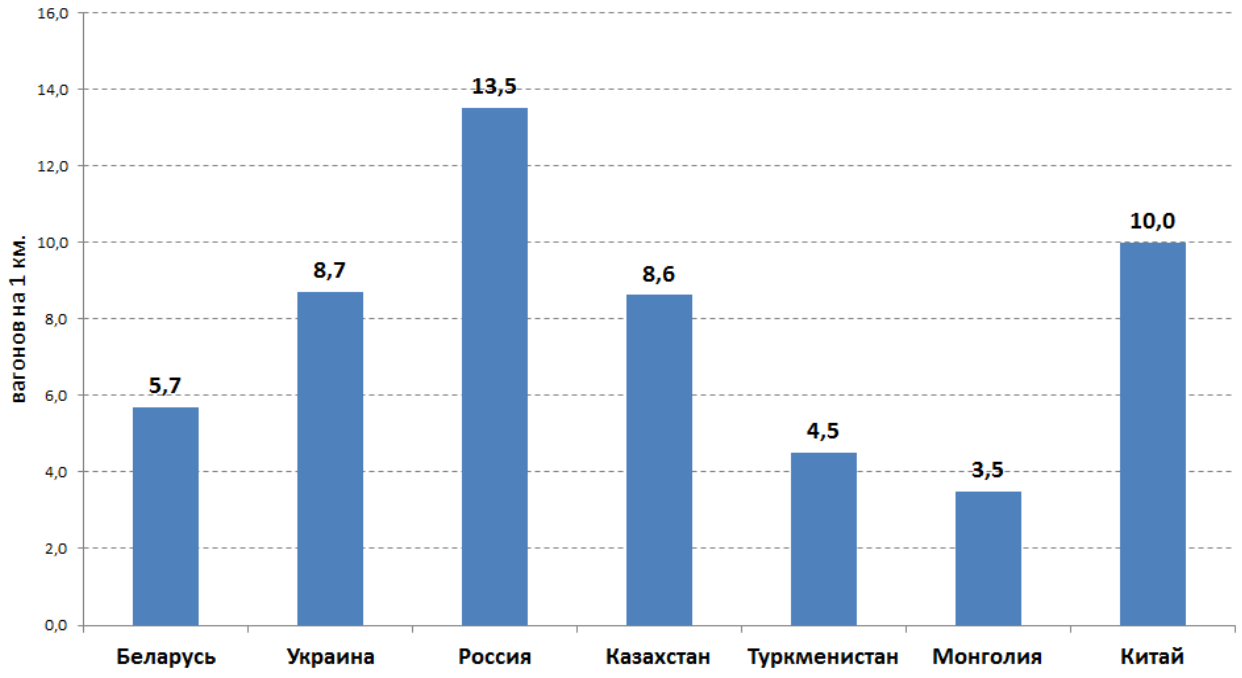


Рис. 40. Количество грузовых вагонов на 1 км. эксплуатационной длины железных дорог в некоторых странах в 2012 г.

В этом случае, именно «избыток» вагонов на сети РФ будет залогом эффективной экспансии российского транспортного бизнеса на территории сопредельных государств. Рис. 40 показывает нам, что такая экспансия возможна, во всяком случае относительное количество грузовых вагонов, приходящееся на 1 км. эксплуатационной длины в соседних странах ниже, чем в России. При этом мы знаем, что в некоторых из сопредельных стран ещё есть проблемы с обеспечением заявок грузоотправителей вагонами.

Кроме того, не нужно забывать, что прирост вагонного парка был различным по родам подвижного состава (см. рис. 41).

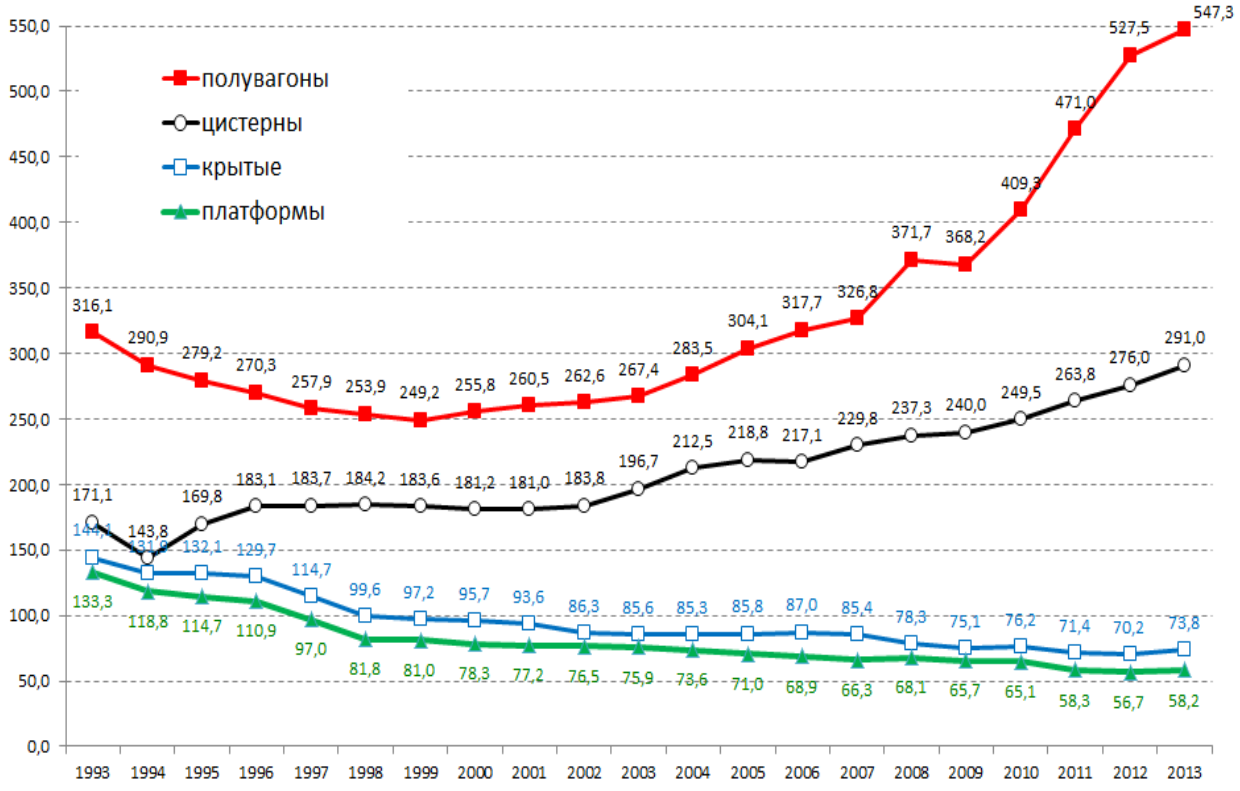


Рис. 41. Динамика вагонных парков РФ по родам подвижного состава, тыс. единиц

А это означает, что любое «лобовое» сокращение вагонного парка («отсекающее» часть парка по какому-то одному критерию, например, сроку эксплуатации) не учитывает различные особенности рынка, характерные для различных его сегментов и, очевидно приведёт к негативным последствиям.

Административные ограничительные решения не «улавливают» этих тонкостей, которые может «почувствовать» только рынок.

3.2.5.Выводы и рекомендации

Почему то, что написано выше, очень важно именно сегодня? Если отвлечься от внутриотраслевой специфики и посмотреть на отрасль «с высоты птичьего полёта» экономической теории, то дискутируемая проблема ограничений вагонного парка окажется более важной, чем обычно предполагается.

Если рассматривать услугу предоставления железнодорожной инфраструктуры, как естественно-монопольную услугу, то нужно вспомнить, что классический естественный монополист заинтересован в снижении предложения. В этих условиях задачами регуляторов является создание таких стимулов, которые бы подвигали монополиста не к сокращению инфраструктуры, а к её расширению. Применительно к железнодорожному транспорту, таких стимулов два: рост грузооборота и вагонного парка и рост выплачиваемых штрафов за просрочку сроков доставки. Первое, разумеется, связано со вторым: чем выше загрузка инфраструктуры, тем (при определённых значениях этой загрузки), ниже скорости доставки грузов.

Из экономического взгляда на монополии, следует, что только если потери от указанных штрафов будут для монополиста ощутимы и болезненны, а потребность в пропускной способности осязаема и измеряема (благодаря росту парка вагонов), он начнёт инвестировать в развитие инфраструктуры.

Таким образом, штрафы за просрочку сроков доставки и неограниченный рост вагонного парка операторов являются двумя фундаментальными основаниями антимонопольного регулирования железнодорожной отрасли.

Если сегодня регуляторы примут решение ограничить *административными* способами рост вагонного парка и снизить, предусмотренную Уставом железных дорог величину штрафа за просрочку срока доставки (сегодня она составляет 9 % от провозной платы за каждые сутки просрочки), то они «убивают» как раз те главные стимулы, которые могут способствовать развитию сети железных дорог в России.

Подобные решения в краткосрочной перспективе могут быть выгодны менеджменту монополиста, но они полностью блокируют развитие железнодорожной инфраструктуры в долгосрочной перспективе.

И последнее.

Мы должны понимать, что профицит (избыток) предложения, вообще говоря, является свойством рыночной системы. В свое время великий

венгерский экономист Янош Корнаи показал[1], что дефицит является имманентным свойством плановой, централизованной экономики, а профицит - имманентным, естественным свойством рыночной, децентрализованной экономики.

Профицит или избыток может восприниматься, как нечто плохое- профицит рабочей силы на рынке труда означает безработицу, профицит на рынке продовольствия может приводить к снижению заработка фермеров или к тому, что нераспроданная часть продуктов утилизируется, а их стоимость включается в цену распроданных.

Но необходимо понимать, что избыток предложения - важнейшая черта рыночной системы. Нельзя получить только одну сторону медали. Если мы хотим, что бы не было дефицита подвижного состава, что бы у грузоотправителя был выбор, что бы ставки операторов не росли, то нужно понимать, что все эти черты одной стороны медали обеспечивается ценой наличия второй стороны: избытка предложения подвижного состава.

[1] Корнаи Я. Дефицит М.: Наука, 1990. – 608 с.

3.3. Оценка профицита подвижного состава

Анализ «проблемы профицита» вагонов интересен не только своими прикладными аспектами, но и некоторыми неочевидными теоретико-методологическими выводами.

В связи с этим, для углубления дискуссии предложена методика[1], с помощью которой можно производить оценку величины профицита/дефицита вагонов.

3.3.1. Описание методики

Необходимо иметь в виду, что в отличие от научно-исследовательской деятельности, практическое использование тех или иных методик в работе представителей бизнеса или регуляторов, создаёт ряд дополнительных требований. Самая удачная методика, если она отличается большой громоздкостью и трудоёмкостью не применима в условиях, когда необходимо её оперативное использование.

По мнению академика Л.В. Канторовича, для подобных случаев важнейшими признаками используемой методики, должны быть: универсальность и гибкость, простота, эффективная исчисляемость[2].

Профицит подвижного состава – категория, которая будет различаться в зависимости от задач, для которых она рассчитывается.

Профицит вагонов можно рассчитать по следующей нехитрой формуле:

$$N = N\text{ф} - N\text{потр} \qquad (1)$$

где $N_ф$ – фактический парк вагонов;

$N_{потр}$ – потребный парк вагонов.

В самом общем случае, потребный парк вагонов может быть рассчитан для «идеального» случая т.е. когда вагоны не попадают в ремонт и погрузка равномерна и не изменяется от месяца к месяцу. Можно назвать этот

[1] Предложенная автором методика обсуждалась, была одобрена и рекомендована к публикации на Заседании Рабочей группы Экспертного совета по железнодорожному транспорту ФАС РФ. Протокол № 7 от 05.08.2014 г. Презентация и текст доклада в ФАС с описанием методики доступны по ссылке: http://npogdps.com/news/npogdps/rg-fas-05-08-2014/. Методика и результаты расчёта опубликованы: Хусаинов Ф.И. Новый методический подход к оценке профицита/дефицита подвижного состава // Бюллетень транспортной информации. - 2014.- № 10. - С.3-9; Хусаинов Ф.И. Методика оценки профицита/дефицита грузовых вагонов // Экономика железных дорог.- 2014. - № 10. - С. 54-62.

[2] Канторович Л.В. Математика в экономике: достижения, трудности, перспективы. Нобелевская лекция // Лауреаты Нобелевской премии по экономике: автобиографии, лекции, комментарии.- Т.1. – СПб.: Наука, 2007. – С.211-219.

показатель - *идеальный потребный парк*. Он может быть определён по следующей формуле:

$$N\ \text{потр} = \frac{U\ \text{погр}}{K\text{об}} \tag{2}$$

где $U_{погр}$ – погружено вагонов за месяц;

Коб – коэффициент оборачиваемости вагонов.

Коэффициент оборачиваемости вагона показывает количество оборотов вагона за один месяц и является, таким образом, показателем обратным обороту вагона:

$$K\text{об} = \frac{30{,}4}{\text{О в}} \tag{3}$$

где О в – оборот вагона, сут.

30,4 – среднее количество дней в месяце.

В свою очередь, при более реалистичных допущениях, потребный парк вагонов может быть рассчитан по следующей формуле:

$$N\ \text{потр} = \frac{U\ \text{погр}}{K\text{об}} * K\text{рем} * K\text{нер} \tag{4}$$

где $U_{погр}$ – погружено вагонов за месяц;

Коб – коэффициент оборачиваемости вагонов.

Крем – коэффициент ремонта (условно принимаем, равным 1,1).

Кнер – коэффициент неравномерности погрузки (условно принимаем равным 1,15).

Показатель, полученный по формуле (4) можно назвать *реальным потребным парком*.

В связи с тем, что величину профицита/дефицита можно оценивать для разных задач, представляется целесообразным рассчитать два различных показателя оптимального или потребного парка.

Соответственно, получим два разных значения профицита/дефицита подвижного состава.

Первый назовём *краткосрочно-оптимальным* парком или «*Оптимальным-1*», второй – *долгосрочно-оптимальным* парком или «*Оптимальным-2*».

Чем различаются эти два показателя?

Первый – краткосрочно-оптимальный парк - интересен с точки зрения эксплуатационной работы и краткосрочного (один-два месяца) отстоя. Он

характеризует загруженность инфраструктуры (можно рассчитать парк в расчёте на 1 км. эксплуатационной длины) и необходимые в краткосрочном периоде ёмкости путей для отстоя. Неравномерность погрузки мы здесь не учитываем, поскольку сама динамика колебаний – от месяца к месяцу этого показателя будет характеризовать эту неравномерность.

Для «оптимального-1» парка формула (4) примет такой вид:

$$N\ \text{потр} = \frac{U\ \text{погр}}{K\text{об}} * K\text{рем} \qquad (5)$$

где $U_{погр}$ – погружено вагонов за месяц;

Коб – коэффициент оборачиваемости вагонов.

Крем – коэффициент ремонта (условно принимаем, равным 1,1).

Второй – долгосрочно оптимальный парк – это показатель, характеризующий уже не столько эксплуатационные, сколько инвестиционные аспекты.

Его роль важна не для краткосрочной оценки избытка или недостатка вагонов «здесь и сейчас», а для долгосрочной оценки, например со стороны собственников вагонов, инвесторов – достаточен ли или избыточен парк вагонов в перспективе ?

Собственник не может ежемесячно то покупать то продавать вагоны, например в начале строительного сезона – приобрести 50 тыс. дополнительных полувагонов, а ближе к осени их продать. Он должен приобрести и содержать тот парк, который будет учитывать помимо прочего ещё и внутригодовую неравномерность погрузки и парк этот должен быть таким, что бы им можно было обеспечить все заявки даже при «пиковом» спросе на подвижной состав. Поэтому учёт коэффициента неравномерности погрузки для подобного показателя важен[1].

Соответственно, если у нас два показателя оптимального парка, то в результате мы получим два различных показателя «Профицита/дефицита».

«Профицит/дефицит 1» (краткосрочный) будет характеризовать избыток вагонов (или их недостаток) в краткосрочной перспективе, с точки зрения текущей эксплуатационной работы и может сигнализировать, например, – какое количество вагонов в этом месяце можно отправить в отстой.

«Профицит/дефицит 2» (долгосрочный) будет характеризовать избыток вагонов (или их недостаток) с инвестиционной точки зрения и

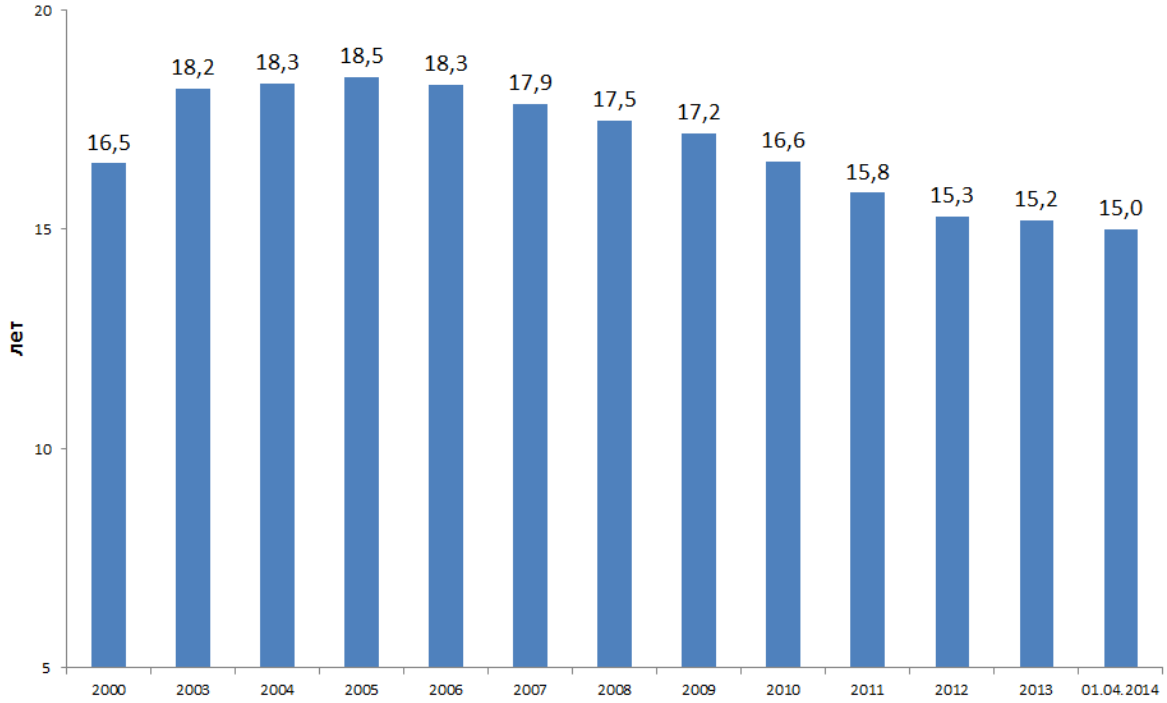
[1] Здесь необходимо иметь в виду, что учёт неравномерности может производиться двумя способами – через отношение максимальной и минимальной погрузки к среднему значению и через отношение максимальной погрузки к минимальной. Применительно к «долгосрочно-оптимальному» парку, рассчитываемому для каждого месяца наилучшим, исходя из поставленной задачи, представляется использование отношения максимальной погрузки к минимальной. В принципе, если не ставить целью анализ помесячного превышения двух различных видов профицита/дефицита, то существует более простой способ расчёта долгосрочно-оптимального парка – через покказатель максимальной за год погрузки и максимального оборота вагона.

сигнализировать инвесторам – необходимо ли дополнительное приобретение вагонов или нет, достаточно поддержание парка на существующем уровне.

Коэффициент ремонта

Коэффициент ремонта, используемый в настоящей методике, позволяет учитывать, что примерно 10 % вагонов находится в ремонте, т.е. не является «погрузочным ресурсом», не может быть подано под погрузку в краткосрочной перспективе (в текущем месяце). Фактически величина находящихся в ремонте вагонов колеблется в широком диапазоне. Например, в 1995 и 1997 гг. в состоянии несправных, находилось в среднем 17 % всего вагонного парка, а в 1999 г. – 9 %[1].

В настоящей методике взята «консервативная» оценка, близкая к минимальному порогу, тем более, что в связи со снижением возраста вагонного парка этот показатель, вероятно, не будет слишком расти. А средний «возраст» вагона в России снизился с 18,5 лет в 2005 г. до 15 лет в настоящее время (см. рис. 42). Для сравнения: средний возраст грузовых вагонов в США составлял в 2007- начале 2008 гг. 26 лет[2].



Источник: «INFO-Line - Аналитика»

Рис. 42. Динамика среднего «возраста» грузовых вагонов в России в 2000-2014 гг., лет

[1] Тишкин Е.М. Автоматизация управления вагонным парком – М.: Интекст, 2000. – 224 с.; Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. К вопросу об «оптимальном» количестве вагонов на сети железных дорог // Бюллетень транспортной информации. – 2014. - № 4. – С.19-27.

[2] Бланшар Р. Парк грузовых вагонов Северной Америки // Железные дорги мира. – 2008. - № 8. – С.49-53.

Коэффициент неравномерности

Коэффициент неравномерности погрузки учитывает внутригодовые колебания погрузки (от месяца к месяцу). Он принят, равным 1,15, т.к. в среднем разница между максимальной и минимальной среднесуточной погрузкой по месяцам составляет 15 % (хотя в отдельные годы этот разброс был существенно выше).

Фактор неравномерности погрузки имеет важнейшее значение в предлагаемой методике.

На рис. 43 приведена помесячная динамика погрузки (в вагонах) по сети РЖД за 2013 год. На рис. 44-47 приведена динамика погрузки по «главным» родам подвижного состава (полувагонам, крытым, платформам и цистернам) с указанием (в левом нижнем углу графика) показателя превышения максимальной погрузки над минимальной (в процентах).

Этот «разброс» составляет: по полувагонам – 13 %, по крытым вагонам – 43 %, по платформам – 35 %, по цистернам – 16 %. По прочим родам подвижного состава (вместе взятым) разброс составляет 33 %.

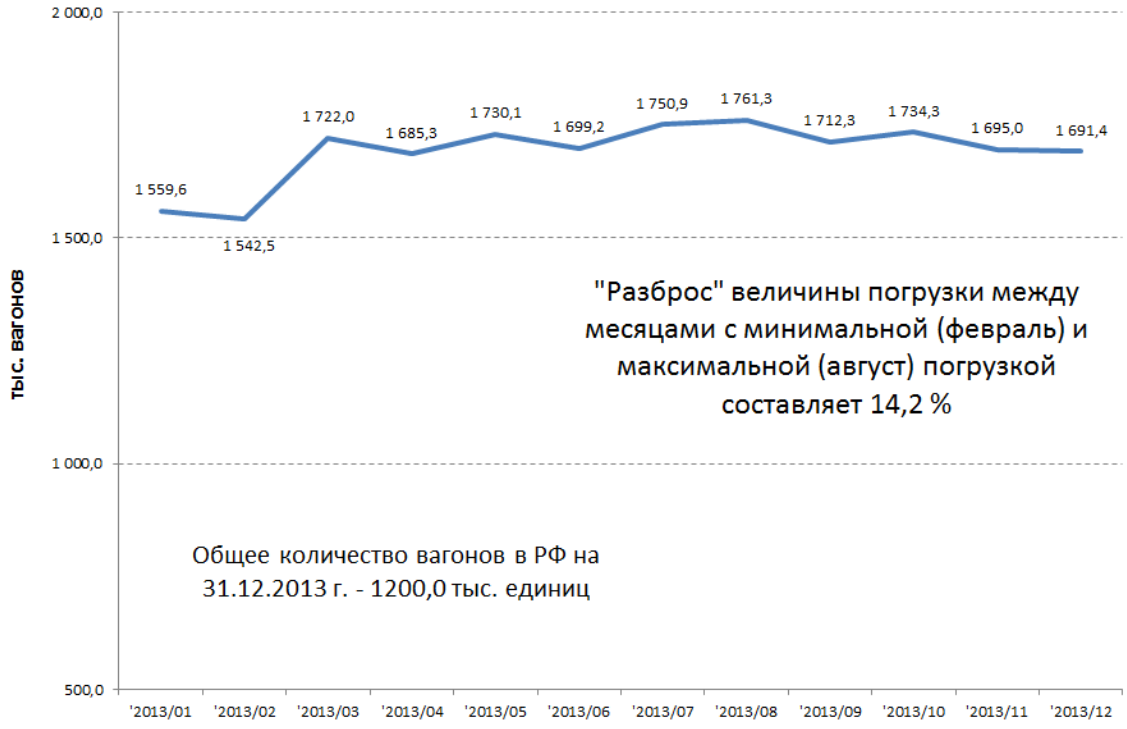


Рис.43. Помесячная динамика погрузки (все рода подвижного состава) по сети РЖД в 2013 г.,тыс. *вагонов*

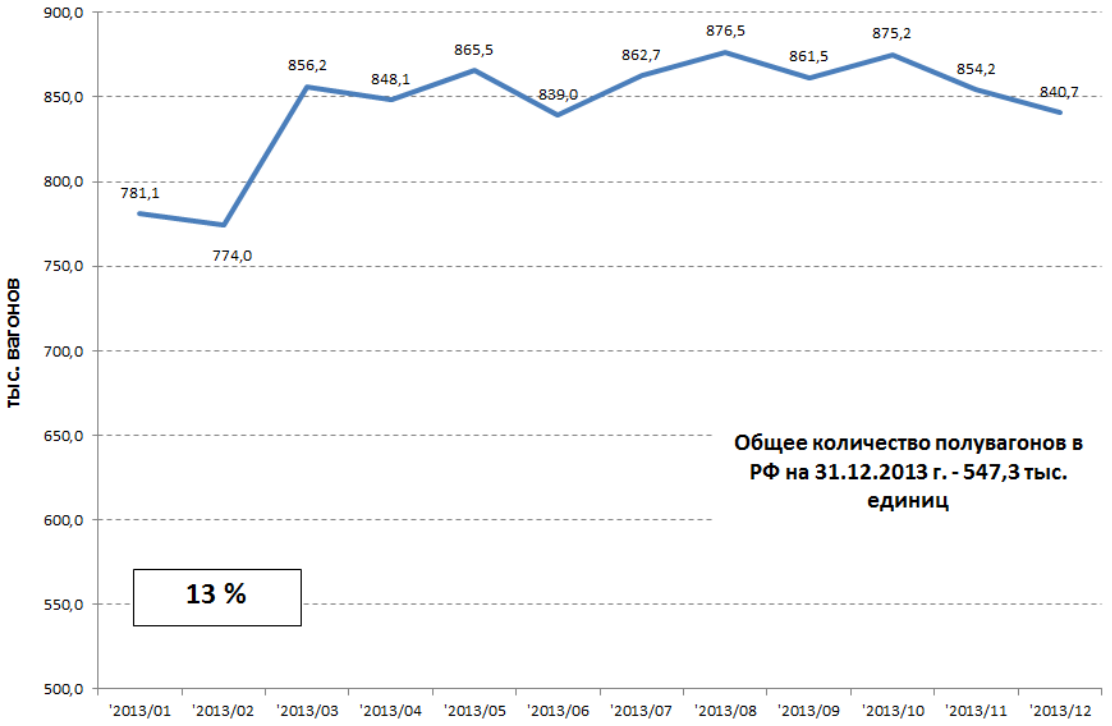


Рис. 44. Помесячная динамика погрузки полувагонов по сети РЖД в 2013 г., *тыс. вагонов*

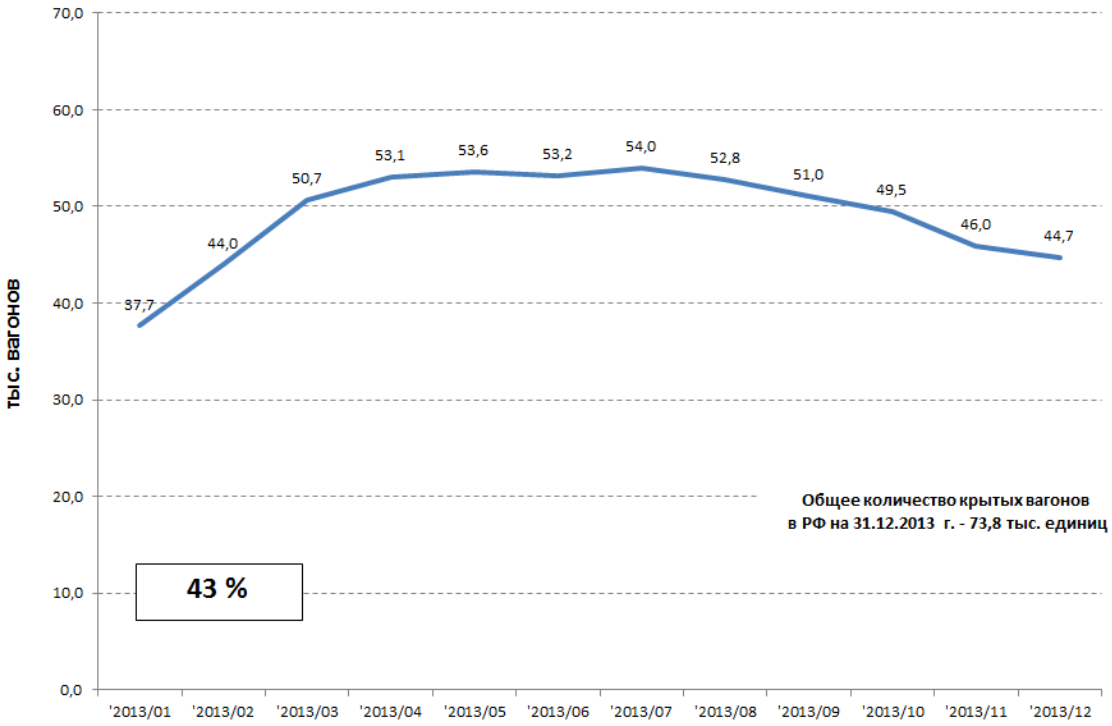


Рис. 45. Помесячная динамика погрузки крытых вагонов по сети РЖД в 2013 г., *тыс. вагонов*

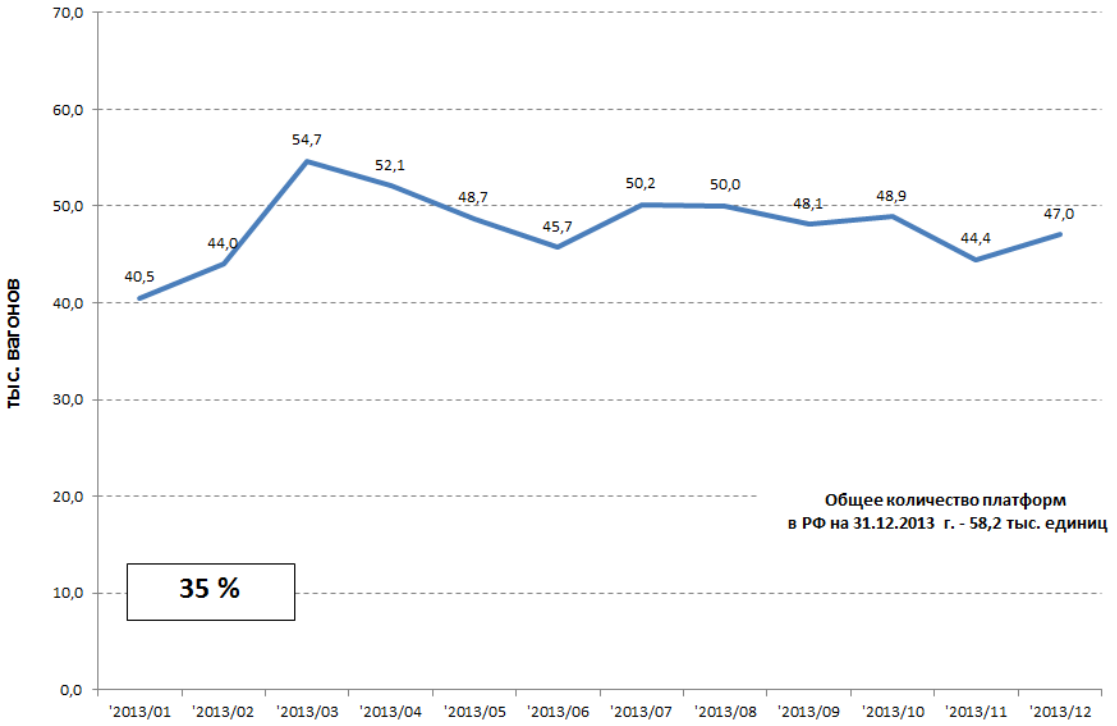


Рис. 46. Помесячная динамика погрузки платформ по сети РЖД в 2013 г., *тыс. вагонов*

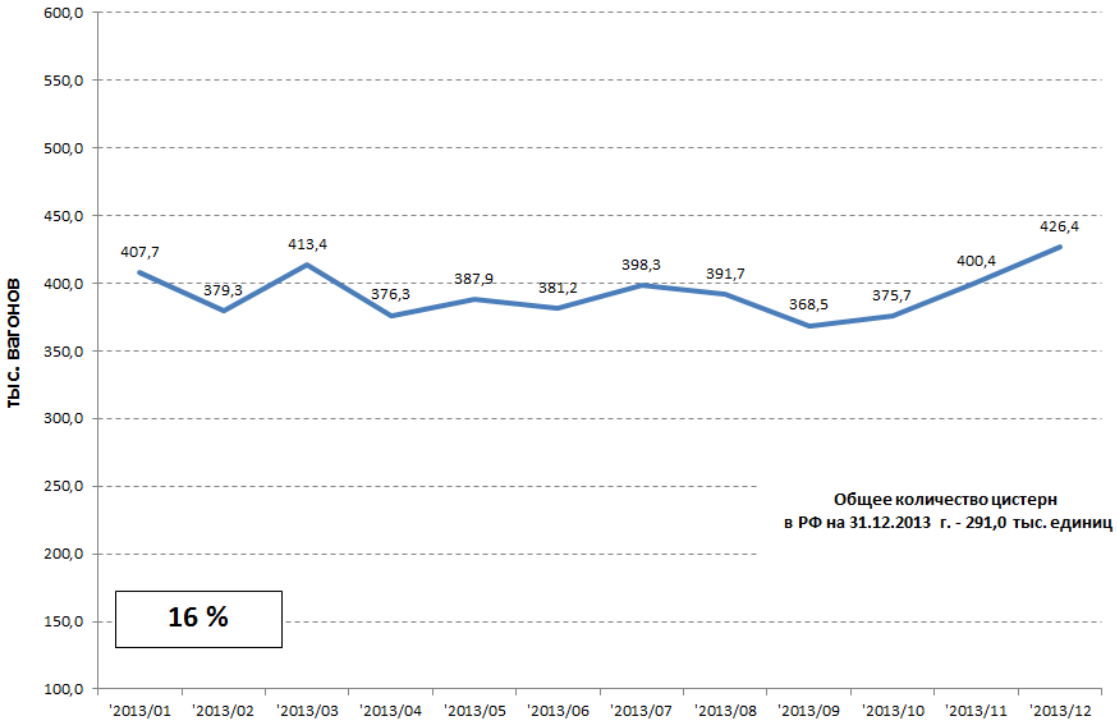


Рис. 47. Помесячная динамика погрузки цистерн по сети РЖД в 2013 г., *тыс. вагонов*

Таким образом, можно сделать вывод, что неравномерность погрузки достаточно важный фактор, которым нельзя пренебрегать.

Следующий показатель, который нам потребуется для того, что бы сделать расчёт – это оборот вагона.

В табл. 21 приведены помесячные данные об обороте вагона в 2013 году по некоторым родам подвижного состава.

Таблица 21

Оборот грузового вагона рабочего парка в 2013 г.

Месяц	Общий	По родам подвижного состава						
		ПВ	КР	ПЛ	ЦС	Прочие	в том числе	
							ЗРВ	ФТГ
Январь	16,6	15,5	33,5	22,1	16,8	16,3	24,5	13,8
Февраль	16,1	14,6	30,4	24,7	16,9	15,9	25,5	13,2
Март	16,9	15,7	30,7	24,9	17,6	15,7	28,0	13,2
Апрель	17,3	16,4	31,1	23,8	18,3	15,4	28,0	13,1
Май	16,2	14,9	31,6	22,9	18,2	14,2	26,5	13,1
Июнь	16,5	15,1	30,0	24,6	19,0	14,4	31,3	13,6
Июль	17,0	14,9	31,0	28,9	18,9	16,3	52,3	13,2
Август	17,3	15,3	31,2	24,2	20,0	16,4	42,7	13,5
Сентябрь	16,8	15,0	31,2	23,7	19,9	15,0	34,2	13,3
Октябрь	17,3	15,2	33,2	23,6	21,4	15,5	28,7	13,3
Ноябрь	16,9	14,7	32,8	25,2	20,4	15,3	21,6	13,0
Декабрь	17,2	15,1	35,8	25,5	19,6	16,3	21,6	13,2

Источник: отчёт ф. ДО-8

Имея исходные данные, определим профицит/дефицит вагонов для каждого месяца 2013 года.

3.3.2. Пример расчёта по предложенной методике и выводы

В табл.22 приведён пример расчёта по предложенной методике в целом для всех родов подвижного состава для 12 месяцев 2013 года.

Из проведённого расчёта мы можем сделать три вывода.

Как видно из табл. 22 «Профицит 1» составляет в среднем по году 143 тыс. вагонов, но по месяцам его значение существенно колеблется – от 74 тыс. в августе (месяце с высоким уровнем погрузки) до 253 тыс. вагонов – в феврале (месяце с минимальной погрузкой).

Подобные колебания ещё раз подтверждают уже не раз высказанную ранее мысль о том, что прямолинейное административное ограничение величины вагонных парков, выраженное в форме конкретных

«руководящих» цифр не только ошибочно, но и, очевидно, приведёт к негативным для грузоотправителей эффектам.

Второй важный вывод, который можно сделать из этой таблицы заключается в том, что с точки зрения «Профицита/дефицита 2» или с инвестиционной точки зрения, нынешний вагонный парк почти достиг того уровня (или, точнее говоря, - вот-вот достигнет) выше которого увеличение вагонного парка будет нецелесообразно. Следовательно, в ближайшее время спрос на подвижной состав будет не столько восполнять дефицит, как это было в предыдущие годы, сколько поддерживать величину парка на каком-то оптимальном уровне с восполнением выбывающего парка.

И, наконец, третий вывод, не только прикладной, но и имеющий некоторое теоретическое значение.

Многие меры по административному регулированию количества вагонов на сети исходили из неявной посылки об *ограниченной рациональности* собственников вагонов. Дескать – «если мы в приказном порядке не остановим приобретение новых вагонов, не скажем: "Горшочек, не вари!", то собственника и инвесторы сами не смогут «нащупать» оптимальный объём спроса».

Проведённые расчёты показали, что инвесторы – рациональны. Просто их рациональность базируется не несколько иных критериях оптимальности, чем рациональность эксплуатационных подразделений «РЖД».

И этот последний вывод из методики – чрезвычайно важен. Подобная методика **позволяет анализировать рынок с двух разных точек зрения, базирующихся на двух различных критериях оптимальности** и, следовательно, позволяет перевести дискуссию о профиците вагонов из деструктивной плоскости в плоскость предметного, квалифицированного, конструктивного обсуждения существующих проблем, связанных со спецификой работы **развивающегося рынка на неразвивающейся инфраструктуре.** Расчёты по предложенной методике показывают всю относительность понятия «оптимальный». Оптимальное для одного участника рынка не будет совпадать с оптимальным для другого участника.

Релятивистскость понятия «оптимальности» является важнейшим аргументом против выработки каких-то «единых» для всех участников рынка показателей (KPI), на основании которых регуляторам хотелось бы регулировать рынок.

Таблица 22

Пример расчёта двух видов «профицита/дефицита» для всех родов подвижного состава по предложенной методике для периода январь-декабрь 2013 г.

	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.	Средне-месяч-ный пока-затель
Погружено, тыс. вагонов	1 559,6	1 542,5	1 722,0	1 685,3	1 730,1	1 699,2	1 750,9	1 761,3	1 712,3	1 734,3	1 695,0	1 691,4	***1690,3***
Оборот вагона, суток	16,6	16,1	16,9	17,3	16,2	16,5	17	17,3	16,8	17,3	16,9	17,2	
Коэфф. оборачиваемости	1,83	1,89	1,80	1,76	1,88	1,84	1,79	1,76	1,81	1,76	1,80	1,77	
"Идеальный" потребный парк	851,6	816,9	957,3	959,0	922,0	922,2	979,1	1002,3	946,2	987,0	942,3	957,0	***936,9***
Коэфф. ремонта	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	
Коэфф. неравномерности	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	
Оптимальный 1 потребный парк, тыс. ед.	936,8	898,6	1053,0	1054,9	1014,2	1014,5	1077,0	1102,6	1040,9	1085,7	1036,5	1052,7	***1030,6***
Оптимальный 2 потребный парк, тыс. ед.	1077,3	1033,4	1211,0	1213,2	1166,3	1166,6	1238,6	1267,9	1197,0	1248,5	1192,0	1210,6	***1185,2***
Фактический парк вагонов*, тыс. единиц	**1151,5**	*1151,5*	**1163,1**	*1169,1*	**1169,1**	*1171,0*	**1177,1**	*1177,0*	*1187,6*	**1187,6**	*1187,6*	**1200,5**	***1174,4***
Профицит / дефицит 1, тыс. единиц	214,7	**252,9**	110,1	114,2	154,9	156,5	100,1	**74,4**	146,7	101,9	151,1	147,8	***143,8***
Профицит / дефицит 2, тыс. единиц	74,2	118,1	-47,9	-44,1	2,8	4,4	-61,5	-90,9	-9,4	-60,9	-4,4	-10,1	***-10,8***

* Прим. Данные в строке «фактический парк вагонов», выделенные жирным шрифтом означают, что информация о фактическом вагонном папрке на указанный месяц публиковались в открытой печати. Данные выделенные курсивом приняты условно – проставлена ближайшая из опубликованных цифр. При наличии полных данных, цифры, выделеные курсивом должны быть заменены на точные.

3.3.3. Направления дальнейшего развития методики

Предложенная методика представляет собой несколько упрощённый подход к оценке потребности в подвижном составе, подаваемом под погрузку.

Методика учитывает лишь внутригодовую неравномерность и базируется на допущении, что погрузка внутри месяца осуществляется равномерно.

Строго говоря, это не так.

Существует ещё, как минимум два важных вида неравномерностей, которые в методике не учтены – внутринедельная (погрузка в выходные дни существенно ниже, чем в рабочие дни) и внутримесячная (погрузка в первой декаде месяца всегда ниже, чем погрузка в третьей декаде).

В связи с этим, полагаю, необходима дальнейшая доработка методики с целью учёта этих факторов, что сделает «разрыв» между значениями потребного парка для разных случаев – ещё большим.

Кроме того, при расчёте «профицита/дефицита» не в целом, по всем родам подвижного состава, а по каждому в отдельности, разумеется необходимо для повышения точности, использовать соответствующие коэффициенты ремонта и неравномерности, поскольку по отдельным родам вагонов они могут различаться.

3.4. Экономические проблемы управления парком грузовых вагонов[1]

В п 2.6. настоящего доклада уже упоминалась дискуссия о принципах управления вагонными парками в условиях доминирования приватного подвижного состава, которая шла в научном сообществе в 2010 и 2011 гг., и которая не закончена по сей день. В связи с этим, представляется важным рассмотреть эту тему подробнее.

Система управления вагонопотоками и её важнейший компонент – система регулировки порожних вагонопотоков были сформированы в нынешнем виде к 50-м годам прошлого века для условий плановой экономики с единым собственников вагонов, управляющим ими как единым обезличенным парком.

Доля собственных вагонов предприятий была тогда незначительна и не оказывала существенного влияния на передвижение вагонов парка МПС.

3.4.1. Система управления вагонными парками в ретроспективе

В первые годы существования российских железных дорог[2] вагоны обращались только в пределах своей дороги. На стыковых пунктах производилась перевалка грузов из вагонов сдающей дороги в вагоны принимающей дороги. Такая система обеспечивала для каждой дороги постоянство парка вагонов, которые были ее собственностью. Прямые перевозки осуществлялись на основе соглашений о размерах подвода груженых вагонов к стыковым пунктам. Регулировочные меры носили внутридорожный характер. Регулирование парка основывалось на очередности приема грузов к перевозке.

С развитием перевозок в прямом сообщении все сильнее проявлялись недостатки этой системы: большие задержки вагонов и затраты на перегрузку грузов по стыковым пунктам дорог, а также порожние пробеги по подаче и уборке порожних вагонов.

Поэтому в 1868 г. было принято первое соглашение между некоторыми дорогами об установлении прямого сообщения. В 1887 г. было принято

[1] Частично тезисы данного параграфа публиковались в статьях: Хусаинов Ф.И. Управление вагонными парками: грядёт революция // РЖД-Партнёр. - 2010. - № 20(октябрь) - С.34-38. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. - 2010. - № 11. - С.63-77..

[2] Российские железные дороги ведут отсчёт своей истории с 1837 г., когда было открыто движение по первой железной дороге Петербург-Царское село. Сначала развитие железных дорог шло медленными темпами: с 1837 по 1867 год было построено чуть больше 5 тыс. км. путей. За следующие десять лет – с 1868 по 1877 было построено ещё 16 тыс. км.

«Соглашение о прямом бесперегрузочном сообщении». Здесь важно отметить, что инициаторами подобного соглашения стали сами дороги. Переход вагонов с дороги на дорогу стал производиться по принципу срочного возврата. Ликвидация перегрузки грузов на стыковых пунктах положительно сказалась на деятельности дорог, и число таких соглашений стало расти. Каждое соглашение содержало свои штрафные обязательства по возврату вагонов, что усложняло взаимоотношения между дорогами. Кроме того, срочный возврат вагонов после выгрузки на дорогу-владелицу не давал возможности в полной мере улучшить использование вагонов, так как они, как правило, возвращались в порожнем состоянии. Штрафные санкции были таковы, что дороги стремились «чужие» вагоны отправить в порожнем состоянии, а имеющийся в том же направлении груз загружать в свои вагоны. Это приводило к излишнему пробегу порожних вагонов.

В 1889 г. было принято «Общее соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами», по которому для всех дорог устанавливали обезличенное использование вагонов и единые штрафные санкции, регламентирующие использование «чужих» вагонов. Срочный возврат сохранялся при этом лишь для специальных вагонов, переход остальных вагонов осуществлялся по принципу равночисленного обмена их по роду с разрешением замены отдельных типов вагонов другими. Передаваемые вагоны учитывались по номерам и осматривались в техническом и коммерческом отношении.

Таким образом, все мероприятия по оптимизации управления вагонопотоками носили в тот период относительно добровольный характер и были результатом соглашения между различными компаниями, а не результатом единой централизованной государственной политики.

В 1916 г. «Временными правилами о распределении вагонного парка между дорогами» устанавливается порядок распределения подвижного состава между дорогами в зависимости от заданных объёмов работы и вводится принцип принудительной взаимопомощи вагонами.

В 1917 г. вместе с пришедшей модой на централизацию всего и вся, стали усиливаться тенденции к дальнейшей централизации и регулированию на основе единого плана перевозок. Эти предложения не только не находили поддержки, но зачастую встречали прямое противодействие со стороны грузоотправителей, которые не хотели заранее разглашать данные о предполагаемых перевозках исходя из конкурентных соображений»[1].

[1] Управление парками вагонов стран СНГ и Балтии на железных дорогах России: Учеб. пособие для вузов железнодорожного транспорта / Под ред. В.И. Ковалёва, С.Ю. Елисеева, Е.Ю. Мокейчева – М.: Маршрут, 2006. – 245 с. (с. 9)

После прихода к власти большевиков, в 1917 г. на мнение грузоотправителей можно было уже не обращать внимания, поэтому популярность идей централизованного регулирования вагонного парка в масштабах сети возрастала.

В этот момент российская железнодорожная сеть оказалась перед выбором: пойти по пути добровольных соглашений, по которому шли, например, железные дороги США или пойти по пути принудительной централизации. Одним из аргументов в пользу централизации управления вагонопотоками заключался в том, что она позволит перевозить больший объём груза при менее развитой инфраструктуре. И действительно: для условий, когда нет никакого частного рынка, когда ни сервис, ни качество транспортного обслуживания, ни скорость доставки не важны, а важна лишь грузонапряжённость и необходимо освоение большого грузооборота тяжёлой промышленности периода индустриализации, централизация представлялась оптимальным решением. Централизация чего бы то ни было бывает эффективна в условиях, условно говоря, рабовладельческого строя, занятого строительством пирамид. Именно этот путь выбрали не только большевики, но и большинство учёных-транспортников того времени. Возможно, повторяя про себя, вслед за академиком С. Струмилиным, что «*лучше стоять за высокие темпы роста, чем сидеть за низкие*».

Так или иначе, но как отмечает д.т.н. В.А. Кудрявцев «на русских железных дорогах впервые в мире были применены такие регулировочные меры, как обезличенное использование вагонов при равночисленном обмене между дорогами, принудительное перераспределение парка вагонов между дорогами… конвенционные запрещения погрузки и пропуска вагонов по направлениям»[1]. Затем эта система периодически улучшалась, так, с 1943 г. стал разрабатываться регулировочный план передачи порожних вагонов по родам подвижного состава по всем стыковым пунктам дорог.

Дальнейшее развитие методов регулирования вагонных парков привело к созданию комплексного регулирования парков порожних и гружёных вагонов, которая применяется на сети российских железных дорог с 1957 г.

Конечно, в каком-то смысле авторы идеи централизации были правы: управление обезличенным единым парком гораздо проще, чем управление парком, принадлежащим десятку-другому разных собственников со своими интересами и потребностями. Более того, централизованное управление парками позволяет обходиться меньшими пропускными и провозными

[1] Кудрявцев В.А. Управление движением на железнодорожном транспорте: Учебное пособие для вузов ж.-д. транспорта – М.: Маршрут, 2003. – 200 с.

способностями инфраструктуры. Так, например, железные дороги США при сопоставимом с железными дорогами России грузооборотом имеют эксплуатационную длину (протяжённость) 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 т.ч. 159,9 тыс. км. дорог первого класса). Коэффициент порожнего пробега на железных дорогах США традиционно составляет около 43-47 % (что отчасти объясняется высокой долей кольцевых маршрутов с 50 %-ным порожним пробегом). На российских железных дорогах этот показатель составлял – в 2007 и 2008 гг. – 39 %, в 2009 г. – 41 %. А на железных дорогах СССР коэффициент порожнего пробега для универсального подвижного состава был наименьшим в мире – от 24 % до 28 %. Т.е. 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. Впрочем, подобное отличие коэффициентов порожнего пробега связано ещё и с различной структурой парков грузовых вагонов в США и России. В США традиционно ниже ниже доля универсального подвижного состава и выше доля специализированного.

При этом, сегодня уже все прекрасно понимают, что на самом деле подобные показатели – коэффициент порожнего пробега, оборот вагона, грузонапряжённость, средний вес поезда и т.п. в условиях рыночной экономики не должны быть «фетишем», «символом веры» , на который молятся железнодорожники и регуляторы. Подобные показатели могут не иметь никакого отношения к эффективности железнодорожной отрасли с точки зрения потребителя её услуг. Либо иметь весьма опосредованное отношение.

В качестве курьёза можно привести такой пример: в 1945 г. были упразднены кольцевые маршруты поскольку они ухудшают коэффициент порожнего пробега, приближая его к 50 %. Но потом от этой меры отказались и маршруты вновь получили право на существование. Оказалось, что маршрутизация даёт существенный экономический эффект, который иногда можно даже посчитать. Оказалось, что даже в плановой экономике с её абсолютизацией абстрактных цифр и показателей иногда приходится учитывать те показатели, которые имеют значение, а не те которые нам удобны, что бы выглядеть «впереди планеты всей».

Возвращаясь к примеру с железными дорогами США необходимо добавить, что уступая железным дорогам СССР почти по всем эксплуатационным показателям, они существенно превосходили отечественные

железные дороги по таким показателям как скорость доставки, срок доставки. надёжность доставки (т.е. доля отправок, прибывших с невыполнением срока доставки).

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.

Фундаментальная методологическая ошибка заключается в том, что находясь в условиях рынка, нам по-прежнему хочется управлять парком вагонов по критериям, которые хороши для плановой экономики.

3.4.2. Проблемы управления вагонными парками на современном этапе

На завершающем этапе реализации программы реформирования отрасли выясняется, что железные дороги несут большие потери, так как из-за скопления приватных вагонов снижается пропускная способность станций и участков. Например, в работе А.Тихонова, сформулированы, по своему справедливые (с позиции сторонников парадигмы плановой экономики) жалобы на то, что «приватный подвижной состав занимает станционные пути, лишая железнодорожную сеть маневренности»[1].

Как выше уже было сказано, система управления вагонопотоками была сформирована в нынешнем виде в конце 50-х годов прошлого века для условий плановой экономики с единым собственников вагонов, управляющим ими как единым обезличенным парком. Доля собственных вагонов предприятий была тогда незначительна и не оказывала существенного влияния на передвижение вагонов парка МПС.

В настоящее время, когда отрасль работает в условиях превалирования приватного парка над парком «РЖД», назрела необходимость в коренном пересмотре принципов управления вагонопотоками и, в первую очередь, порожними вагонопотоками.

В чём основное отличие поведения на рынке ОАО «РЖД» и независимого оператора? В том, что они руководствуются различными критериями оптимизации.

[1] Тихонов А.А. Управление грузовым вагонным парком на завершающем этапе реформирования железных дорог России: Автореф. дисс. … канд. экон. наук / ГУУ – М.: 2009. – 26 с.

Для ОАО «РЖД» важнейшими показателями являются по-прежнему, как и при плановой экономике – эксплуатационные (хотя понимание того, что подобный подход не соответствует вызовам времени - растёт). Тогда как для оператора важнейшим критерием оптимизации является доходность на вагон в единицу времени.

Поэтому в развернувшейся в конце 2009 г. дискуссии об эффективности использования вагонного парка стороны говорили «на разных языках».

ОАО «РЖД» и ряд учёных отстаивали точку зрения, что инвентарный парк РЖД используется более эффективно, приводя в защиту своей позиции следующие аргументы: работая на одной и той же путевой инфраструктуре инвентарный парк ОАО «РЖД» используется лучше, чем приватный: средняя дальность перевозок по факту выше на 15%; коэффициент порожнего пробега вагонов ниже примерно на 9-10%; время оборота грузового вагона меньше на 43%.

И действительно, оборот приватного вагона в 2008г. составил 12,6 суток. Это на 3,8 суток, или на 43%, больше среднего времени оборота вагонного парка ОАО «РЖД» (8,8 суток). Даже если мы накинем ещё сутки-другие на нахождение «за балансом» т.е. в резерве или запасе, куда движенцы любили прятать вагоны (до перехода на новую систему расчёта оборота вагона), чтоб улучшить показатель оборота вагона для инвентарного парка, всё равно оборот инвентарного парка будет ниже, чем приватного (во всяком случае, универсального подвижного состава, для специализированного соответствующие показатели инвентарного и приватного парков близки).

Под эффективным использованием вагона ОАО «РЖД» понимает прежде всего набор традиционных эксплуатационных показателей, не имеющих строго говоря, прямой связи с доходностью вагона в единицу времени (хотя косвенно, разумеется эти показатели связаны с экономикой).

А собственникам подвижного состава – в свою очередь – глубоко безразлична оптимизация какого-нибудь эксплуатационного показателя, если это не отражается на важнейшем показателе – доходности вагона в единицу времени.

Как отмечал в своём интервью журналу «РЖД-Партнер» вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов:

«у инвентарного и приватного вагонов по большому счету разные цели. Подвижной состав принадлежности МПС, а затем и ОАО «РЖД» всегда использовался для того, чтобы обеспечить имеющиеся заявки на перевозку грузов. Или, как мы обычно говорим, для удовлетворения транспортных потребностей экономики страны, обеспечения обороноспособности и

целостности государства, его национальных интересов на международной арене и так далее. А вот приватный вагон, принадлежащий типичной операторской компании, выходит на линию лишь для того, чтобы заработать на конкретной перевозке груза. Это разные вещи. Инвентарный парк, безусловно, всегда использовался рациональнее с точки зрения времени и объемов перевозок. Но учесть его экономику было при этом довольно трудно. Здесь учет всегда строился на таких показателях, как вал, средняя себестоимость, нормативный оборот вагона и т. д. Приватный парк в целом имеет более низкие эксплуатационные показатели. Таким образом, эффективное использование подвижного состава по времени и пространству отходит для собственника на второй план.

Первоочередной задачей становится поиск, а нередко и сознательное ожидание доходной перевозки в ущерб общесетевому перевозочному процессу. (Правда, при этом необходимо сделать важную оговорку: приведенные общие выводы относительно работы инвентарного и приватного парков верны только в отношении универсального подвижного состава, а в части специализированного – ситуация иная. Опыт показывает, что специализированный парк, как и компании, которые им оперируют, работают весьма эффективно. Но это – особая тема.»[1].

При этом в сегменте инвентарного парка с регулируемыми тарифами наблюдается дефицит подвижного состава, а в сегменте приватного подвижного состава, работающем по дерегулированным тарифам дефицита нет, предложение и спрос – сбалансированы.

Подобная ситуация, когда одна половина вагонов работает еще по фиксированным искусственным ценам, а другая уже дерегулирована, по меткому сравнению А.И. Гурьева, напоминает ситуацию в советской экономике: например, в государственных продовольственных магазинах продукты были дешевые, но в скудном ассортименте, невысокого качества и, как правило, с очередью, а на так называемом колхозном рынке – в изобилии, отличного качества, но жутко дорогие. Когда же цены были отпущены, прилавки всех магазинов стали полны товаров и, причем по приемлемым для дееспособных граждан ценам.

Механизмы выравнивания спроса и предложения на рынке железнодорожных грузовых перевозок не могут действовать в полной мере, до тех пор, пока большое количество вагонов работает по регулируемым тарифам. Вместе с тем, как показывает опыт «ПГК», ставки Прейскуранта №

[1] Вадим Морозов: Возможности ОАО РЖД вести свой бизнес должны быть гораздо более гибкими, чем сегодня/ Беседовал А.И. Гурьев // РЖД-Партнер.- 2008. - № 20.-С 6-10.

10-01 очень часто совершенно не отражают современную рыночную конъюнктуру и платежеспособность грузовладельцев.

Поэтому такое поведение на рынке, которое операторами воспринимается как повышение эффективности (в т.ч. сознательное ожидание доходной перевозки), с точки зрения ОАО «РЖД» иногда воспринимается как нанесение ущерба общесетевому перевозочному процессу. Увеличивается непроизводительная загрузка инфраструктуры, растет дефицит пропускной способности на лимитирующих направлениях.

При этом обычного для рынка способа решения проблемы дефицита ресурсов – свободного ценообразования в отрасли нет. Очевидно, что если отсутствует механизм сбалансирования спроса и предложения посредством свободной цены, то естественным следствием этого будет дефицит провозных мощностей (выражающийся в «брошенных» поездах), неоптимальное развитие и неравномерная загрузка инфраструктуры: с пробками на одних направлениях и малодеятельными участками – на других.

В данной ситуации перевозчик как субъект, ответственный за обеспечение экономики страны в железнодорожных перевозках вместо своей прямой задачи – развития инфраструктуры, усиления провозной и пропускной способностей начинает «считать деньги в чужом кармане» - искать где операторы используют свой подвижной состав не так эффективно, как перевозчику хотелось бы. Это тупиковое направление. Отобрать вагоны у собственников и вернуться к советской модели управления парками уже невозможно.

Теоретически существует три выхода из сложившейся ситуации. Точнее – три пути развития.

Первый путь (назовём его условно – американским) заключается в активном развитии инфраструктуры. Железные дороги США при соизмеримом с российскими железными дорогами грузообороте располагают эксплуатационной длиной сети примерно в 2,7 раза превышающей российскую. Данный путь представляется наилучшим в долгосрочной перспективе.

С точки зрения парадигмы советской, плановой экономики подобная инфраструктура избыточна: ведь умели же в плановой экономике меньшим парком (в удельном исчислении) и меньшей инфраструктурой перевозить больше груза. Сторонники подобной точки зрения забывают, что рынок времён индустриализации и современный рынок существенно отличаются по разнообразию логистических схем, грузов и главное требований к качеству транспортного обслуживания. То, что было хорошо в «экономике египетских пирамид», уже никого не устраивает в современном мире. Современный транспортный рынок, на котором работает множество субъектов – операторов подвижного состава, в будущем в случае либерализации рынка тяги – операторов поездных формирований, должен располагать «свободой для

манёвра», то есть некоторым избытком незагруженных мощностей, эксплуатационной длины, пропускной и провозной способностей станций и участков сети. Именно на таком рынке открываются максимальные возможности для логистической оптимизации маршрутов доставки грузов и высокого качества транспортного обслуживания. С точки зрения долгосрочной перспективы именно этот путь правильный. Все страны с частной собственностью на инфраструктуру имеют избыточные провозные и пропускные мощности.

Второй путь – возвращение к советской модели управления отраслью. По моему мнению, это тупиковый путь. Этот путь равносилен тому, как если бы мы, пытаясь ликвидировать пробки на автомобильных дорогах, решили вместо строительства новых дорог изъять все легковые автомобили из частного пользования и заставить их ездить по расписанию под руководством центра управления перевозками, которому совершенно безразлично опоздаете вы на работу или нет, ведь у него другая цель: «оптимизация общесетевого перевозочного процесса».

Третий путь, который остаётся при невозможности в краткосрочной перспективе существенно увеличить провозные и пропускные мощности российских железных дорог, – научиться управлять парками более эффективно. Причём эффективно с реальной, рыночной точки зрения, а не с позиции выполнения абстрактных никому не нужных показателей

Важно отметить также, что принципы оптимизации управления вагонными парками будут существенно различаться у небольших и у крупных компаний.

Компании с относительно небольшими парками вагонов, для которых зачастую важна скорость перевозки, например, от промышленного предприятия до порта, через который осуществляется экспорт, акцентируют свои усилия на продвижение собственных вагонов, и их не будет смущать 50-процентный порожний пробег. Компании с большим парком, работающие на всём полигоне сети, будут внедрять свои системы управления парками, которые будут оптимизировать такие факторы, как порожний пробег и формирование логистических цепочках с участием портов. Кроме того, в некоторых случаях именно небольшие компании могут эффективнее крупных обслуживать уникальные или специфические сегменты рынка, до которых, как показывает опыт ОАО «РЖД», у крупной компании не всегда дойдут руки вследствие высоких предельных издержек подобных перевозок.

Проблема управления вагонными парками тесно смыкается с проблемами системы планирования грузовых перевозок (рассмотрена в п 3.5) и вопросами оценки качества эксплуатационной работы (рассмотрены в п. 3.6).

3.5. Проблемы системы планирования грузовых перевозок в условиях частного подвижного состава

Редко услышишь сегодня, что планирование является желательным. В большинстве случаев нам говорят, что у нас просто нет выбора, что обстоятельства, над которыми мы не властны, заставляют заменять конкуренцию планированием. Это утверждение обычно никак не обосновывают. Оно кочует из книги в книгу, от автора к автору и благодаря многократному повторению считается уже как бы установленным фактом. А между тем оно не имеет под собой никаких оснований.

Фридрих фон Хайек «Дорога к рабству»

Как уже отмечено выше, основной проблемой железных дорог сегодня является отставание развития инфраструктуры от темпов роста парка вагонов и грузооборота.

Одной из попыток решить эти проблемы стала разработка специалистами «РЖД» документа под названием «Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок» (ЕСТП), в котором был предложен ряд мер в сфере планирования железнодорожных грузовых перевозок.

От некоторых из этих мер, «РЖД» после продолжительной дискуссии, отказалось, ряд мер пока отложены и навходятся в «спящем» режиме – они помечены в тексте документа заком «звёздочка» и, в примечаниях сказано, что они вступят в силу позже, когда будут сделаны соответствующие изменения в законодательство.

Так как этот документ представляет собой отражение некоторых представлений, «гнездящихся в головах» части представителей «РЖД» и части экспертного сообщества, отражение определённой парадигмы, системы взглядов на функционирование железнодорожной отрасли, то представляется любопытным проанализировать его.

Необходимо положительно оценить сам факт того, что специалисты РЖД видят эту проблему и пытаются что-то улучшить. Увы, попытки эти могут быть так же эффективны, как попытки «починить социализм» с помощью повышения качества планирования, которые были популярны в советской экономической науке в конце 70-х - середине 1980-х годов, но которые – и это сегодня очевидно – вели в тупик.

Прежде чем переходить к собственно оценке ЕСТП, позвольте предложить метафору, с помощью которой можно описать сегодняшнюю ситуацию на железнодорожном транспорте.

Представьте себе «простую» экономику – например, экономику рабовладельческого строя. Рабы носят камни от каменоломни до места строительства пирамид. Такая система - проста. Для описания её эффективности достаточно двух показателей –например, оборот раба, несущего камни от каменоломни к пирамиде и порожний пробег раба без камня. В такой системе управленческие решения сводятся к степени жёсткости надсмотрщика.

Если же мы перенесёмся из рабовладельческого строя, например в средневековый европейский город, где вместо рабов у нас свободные ремесленники средневекового города, то уже система усложняется – так как у каждого из них своя экономическая стратегия, своя специализация, свой – если угодно – профессиональный маршрут.

Если на эту – сложную систему средневекового города смотреть глазами рабовладельца из 2-3 тысячелетия до нашей эры, из условной «простой экономики», то кажется, что система ужасна: она хаотична, она не подчиняется единым правилам и даже цели, которые в ней преследуют агенты, они выбирают для себя сами.

Но как бы эта система не казалась ужасной, из экономической истории нам известно, что свободные ремесленники оказались успешнее, чем рабы. И у человека, прибывшего на машине времени из рабовладельческого строя есть два способа побороть этот когнитивный диссонанс: либо смириться, что мир изменился и ушёл далеко от рабовладельческого строя и нужно под этот новый мир подстраиваться, либо вернуться туда - в рабовладельческий строй и «закатать в асфальт» любое разнообразие. Пользуясь терминологией Д.Орешкина – «упростить экономический ландшафт».

Когда сегодня обсуждаются проблемы, связанные с ролью частных операторов подвижного состава, я просил бы держать в уме эту картинку, эту метафору.

Мой тезис состоит в том, что ЕСТП в той части, которая касается месячного календарного планирования и взаимодействия «РЖД» с операторами и грузоотправителями – это попытка смотреть на сложные явления сквозь призму очень упрощённого понимания экономики. Этот взгляд, назовём его «взглядом технолога» очень опасен. Поскольку, если все проблемы, кажутся вам похожими на гвозди, то единственный инструмент, которым вы захотите

пользоваться – это молоток. Такой взгляд не только методологически неверен[1], но и несёт за собой некоторые риски и опасности для всех субъектов рынка транспортных услуг – операторов, грузоотправителей, грузовладельцев.

А теперь вернусь от метафоры к анализу ЕСТП.

3.5.1. Месячное планирование как навязчивая идея

В проекте ЕСТП предусматривается предоставление заявок на перевозку вагонов «не позднее, чем за 10 суток до начала календарного месяца», что в настоящее время противоречит Уставу жд транспорта и требует не просто внесения изменений в Устав, но ещё и означает отказ от фундаментального принципа – непрерывности планирования, главного завоевания грузоотправителей в 90-е годы, позволившего промышленности работать более гибко и являющегося основой комфортной работы грузоотправителей.

В условиях рыночной экономики, отличающейся нестабильностью и волатильностью рынков, нам предлагается вернуться к инструментам, которые применялись в условиях плановой экономики - месячным планам погрузки. Польза от этих решений - неочевидна, т.к. эти планы всё равно не будут выполнены, если изменилась конъюнктура. А вред - огромен, т.к. известно, что чем жёстче планирование, тем хуже система приспосабливается к изменениям (в т.ч. изменениям рынка) и тем большие издержки будут нести грузоотправители.

Неоднократные попытки организовать точное календарное планирование всегда приводили к тому, что невозможность гибких изменений ставило под угрозу стабильную работу предприятий-грузоотправителей, что в свою очередь приводило к необходимости делить грузоотправителей на «важных», которые грузят так, как им удобно и «второстепенных», которых не жалко и которых заставляют уместиться в прокрустово ложе плана. В итоге всегда получалась дискриминация грузоотправителей в зависимости от их «административного веса».

Собственно говоря - непрерывное планирование, которое появилось после знаменитой коллегии МПС, на которой было провозглашено «Клиент-король!» (сейчас это забыто), по итогам которой было принято решение о переходе на новые принципы управления – было зафиксировано в «Транспортном уставе железных дорог РФ» 1998 г. (а до этого, согласно "Устава жд транспорта" 1964 г. было месячное планирование) и являлось основным элементом перехода от советской модели, которая уже не устраивала ни кого, к рыночной. Возврат к

[1] См. об этом в работе: Хусаинов Ф.И. О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации - 2013. - № 3. - С.22-31. Статья доступна по ссылке: http://f-husainov.narod.ru/husainov_bti2013_3.pdf

дореформенным, советским технологиям не вызовет повышение эффективности, но вызовет бурное возмущение участников рынка, поскольку слишком сильно противоречит общим представлениям о функционировании рынка.

Кроме того, совершенно непонятен смысл месячного планирования: если заявок будет слишком много и потенциальный объём перевозок превысит пропускные и перерабатывающие способности участков и станций, то заявку можно отклонить ("не согласовать") и при непрерывном планировании.

Таким образом, «плюсы» этого решения эфемерны и неочевидны, а «минусы» - реальны, очевидны и болезненны для транспортного рынка.

Порожние рейсы: «угадай то, не знаю что»

ЕСТП требует, что бы планирование передислокации порожних вагонов также осуществлялось за 10 дней до начала месяца и на весь следующий месяц, т.е. оператор должен иметь прогноз надёжности и сроков доставки этих вагонов перевозчиком за 40 дней. Получается, что оператор должен уметь прогнозировать эксплуатационную работу «РЖД» лучше, чем само «РЖД» и при этом, не имея об этой работе никакой информации!

Практика работы как крупных, так и небольших компаний показывает, что такое планирование невозможно. Максимально предсказуемое планирование возможно не более 10 дней вперед. Ведь и у самого грузоотправителя по разным причинам бывает как снижение объемов предъявления груза, так и его увеличение, а также изменение направлений отгрузки. Причем такая изменчивость характерна для всей сети в целом. Так, у подавляющего большинства клиентов объема отгрузок по сравнению с предыдущим месяцем колеблются от 10 до 30 %. При этом, «ядро» перевозок (т.е. устойчивые направления грузопотоков) составляют 50-70 % от всех направлений перевозки. Кроме того, ЕСТП не учитывает целый пласт грузоотправителей, осуществляющих отгрузку грузов «с колес». Это, а также заводы и фабрики, производящие не сырье, а готовую продукцию, например, продукты питания, это экспедиторские компании, работающие в портах и многие другие. Это клиенты, работающие на волатильных рынках. У таких компаний график продаж формируется подчас не более, чем на неделю в перёд – исключительно в зависимости от поступлений оплату за продукцию. Операторы, работающие с такими клиентами, вынуждены подстраиваться под такие нестабильные перевозки, так как важно обеспечить подвижным составом всех желающих. ЕСТП требуя от операторов долгосрочности планирования, оставляет за бортом таких спонтанных клиентов, которые вынуждены будут уйти на автомобильный транспорт.

Правовая асимметрия: «кому вершки, а кому – корешки»

Любой взаимодействие участников рынка должно базироваться на двустороннем учёте интересов сторон. Если вы предусматриваете право отказать в перевозке порожнего вагона, то во-первых критерии отказа должны быть чёткими, прозрачными, однозначно интерпретируемыми и исключающими какое бы то ни было злоупотребление, а во-вторых должен быть предусмотрен механизм контроля за подобными решениями. Как показывает весь мировой и отечественный опыт – нельзя создавать такую систему, в которой подобные противовесы отсутствуют.

Сегодня «РЖД» может отказать грузоотправителю в согласовании заявки на перевозку порожнего вагона. Грузоотправитель, конечно, может обратиться в суд, но на оспаривание неправомерности этого отказа при самом благоприятном исходе дела уйдет не менее трех месяц, это не считая исполнительного производства и возможного обжалования в вышестоящих инстанциях. В современной рыночной ситуации, в современном перевозочном процессе счет идет даже не на дни, а на часы при отправлении грузов или порожних вагонов, и ждать по несколько месяцев восстановления своих нарушенных прав абсурдно.

В каком виде должен существовать этот противовес – нужно обсуждать. Будет ли это особый орган при ФАС или при ТПП, необходимо прорабатывать этот вопрос. В пользу того, что этот орган будет под эгидой ФАСа говорит то, что подобный опыт у антимонопольного ведомства уже имеется.

Без создания подобного органа по разрешению конфликтов невозможно функционирование механизма, при котором один из участников рынка (РЖД) может немотивированно запретить передислокацию порожних вагонов другим участникам рынка – своим конкурентам. Это всё равно, что футбольный судья одновременно играет за одну из команд. Очевидно, что это недопустимо.

Посчитали - прослезились

Создатели и разработчики ЕСТП исходили из неявного предположения, что повышение «управляемости», снижение числа «мешающихся под ногами» операторов, повышение горизонта и жёсткости планирования положительно скажутся на эксплуатационных показателях. Так ли это?

Если мы хотим объективно оценить последствия возврата к месячному планированию, то мы можем это сделать, взяв статистику работы МПС в 1988-1991 гг., Так вот: уровень просрочки был существенно выше (см. рис 21 в п.2.6. настоящего доклада), средняя скорость доставки одной отправки существенно ниже (см. рис. 19); даже такие эксплуатационные показатели как участковая и

техническая скорость были ниже (рис 20). А я напомню, что в те далёкие времена весь парк был руках МПС и практически не было ни операторов ни собственников, сдававших вагоны в аренду (около 8 % парка тогда принадлежало предприятиям, а остальное – инвентарный парк МПС).

При этом грузооборот железнодорожного транспорта в границах РСФСР в 1990-1991 гг. и по России в последние годы, благодаря промышленному росту 2000-х годов, уже соизмерим с грузооборотом железнодорожного транспорта в конце 1980-х г.г.

Таким образом, если подобная модель даже в несравненно более «зарегулированных» условиях не была успешной, то нет никаких оснований предполагать, что она будет успешной сегодня.

Как тут не вспомнить вывод великого австрийского экономиста, нобелевского лауреата Фридриха фон Хайека: «планирование, осуществляемое монополиями, приведет к последствиям, прямо противоположным тем, на которые уповают адепты плановой экономики. (…) Планирование и конкуренция соединимы лишь на пути планирования во имя конкуренции, но не на пути планирования против конкуренции»[1].

3.5.2. Частная собственность и свобода контракта

В заключение хотелось бы поговорить о концептуальных ошибках, лежащих в основе ЕСТП.

Разработчиками ЕСТП предлагается внести изменения в Федеральный закон о железнодорожном транспорте, в соответствии с которыми должны быть предусмотрены следующие обязанности: «Обязательность предоставления оператором принадлежащих ему вагонов, контейнеров под железнодорожные перевозки грузов любому обратившемуся к нему лицу, будь то перевозчик или грузоотправитель (публичность услуг операторов)» а так же «Обязанность передавать перевозчику по его обращению на определенный срок на возмездной основе часть принадлежащих операторам вагонов в соответствии с условиями и порядком, установленным государством»[2].

Оба этих предложения, если рассмотреть их более внимательно вытекают из неявной посылки о том, что помимо интересов собственников, эксплуатирующих своё имущество есть какие-то «более высокие» интересы, ради которых можно интересами отдельных собственников пожертвовать.

---

[1] Хайек Ф. Дорога к рабству – М.: Новое издательство, 2005. – 264 с. Доступна по ссылке: http://www.inliberty.ru/assets/files/hayek_road_to_serfdom.pdf

[2] Критике аналогичных тезисов из презентации вице-президента «РЖД» А.А. Краснощёка посвящён пост автора на сайте Slon.ru «Ты рядом – даль социализма» http://slon.ru/economics/ty_ryadom_dal_sotsializma-795437.xhtml

Совершенно не понятно, на основании чего операторам вменяется в обязанность предоставление вагонов. Само понятие публичности предоставляемой услуги связано с работой отраслей естественных монополий (услуги инфраструктуры) или с предоставлением так называемых общественных благ. Я сейчас не буду вдаваться в историю спора о том, насколько этот принцип верен применительно к упомянутым случаям; скажу лишь, что даже в случаях «естественной монополии» и «общественных благ» необходимость публичности услуги вызывает у экономистов споры.

Но даже если мы признаем правомерность применения такого принципа для регулирования указанных сфер, все равно – предоставление подвижного состава не является естественно-монопольной услугой и не относится к общественным благам, т.к. услуга оператора оплачивается не обезличено из бюджета, а непосредственно покупателем данной услуги.

Таким образом, требование публичности услуги предоставления вагонов является грубейшим нарушением фундаментального принципа свободы контракта и принципа «права собственности» на принадлежащее лицу имущество.

Обязанность же передавать перевозчику (т.е. «РЖД») по его обращению на определенный срок (безотносительно к срокам выполнения конкретных перевозок грузов по заявкам грузоотправителей) на возмездной основе принадлежащие операторам вагоны с установлением квоты такого предоставления – вообще является **грубейшим нарушением фундаментального принципа неприкосновенности частной собственности.** Даже оговорка «на возмездной основе» не меняет оценки этого конфискационного тезиса. Потому что, если бы «возмездность» была соблюдена, т.е. за предоставление такого вагона в собственность перевозчику (РЖД) оператор или собственник вагона получал бы «справедливое» (по его мнению) вознаграждение, то никакой обязанности в законе предусматривать было бы не нужно. Это было бы просто выгодно собственнику. Когда это выгодно, операторы (собственники) и сегодня предоставляют свои вагоны в аренду и друг другу и перевозчику («РЖД»).

Сам факт того, что эта обязанность вменяется административным методом, означает, что собственник не хочет отдавать свой вагон в заботливые руки перевозчика по цене, очевидно, ниже рыночной.

От предложений РЖД повеяло временами военного коммунизма, продразверсткой и «комиссарами в пыльных шлемах». **Фундаментальные права: свободы контракта и неприкосновенности частной собственности – в этом документе отменены**. В каком-то смысле, авторы ЕСТП отменяют положения Конституции Российской Федерации на территории российских железных дорог.

Давайте будем последовательными и внесем законопроект о том, что все собственники автомобилей в России обязаны отдавать свои автомобили в пользование таксопарку (или АТП) «на возмездной основе» по цене, определенной самим таксопарком? Ведь каждый собственник «неэффективно» использует своё имущество: едет на работу вместе с женой, например, а сзади – два сиденья пустых, он вполне мог подбросить пару гастарбайтеров до места работы, чтоб снизить нагрузку на транспортную инфраструктуру – метро и троллейбусы. А квартиры, которые находятся в собственности у граждан, обяжем принудительно сдавать в аренду по утвержденным государством (и – разумеется – справедливым) ставкам в пользование ЖЭКам, а уж ЖЭКи лучше нас, собственников, распорядятся, кому и в каких квартирах жить и в каком количестве.

Эти примеры забавны и шутливы, но необходимо чётко понимать, что сущностно, с правовой точки зрения они ничем не отличаются от предложений разработчиков ЕСТП.

Предложенный ЕСТП создаст для грузоотправителей и для операторов массу трудностей, он затруднит работу коммерческих подразделений промышленных предприятий. Но при этом, все эти жертвы окажутся напрасными, т.к. те цели, для достижения которых ЕСТП разрабатывался достигнуты не будут.

Нельзя идти вперёд, повернув голову назад. Нужно искать другие методы решения проблемы. Не навязывать жёсткое планирование административными методами, а создавать систему стимулов при которой тот грузоотправитель, который точнее спрогнозирует свою работу получает «премию»; в этом случае каждый грузоотправитель сопоставив свои издержки и выгоды, риски и приобретения сам будет принимать решения о выборе периода подачи заявки в зависимости от отрасли, наличия контрактов и работы своих маркетинговых подразделений.

3.6. О влиянии демонополизации на некоторые показатели эксплуатационной работы железных дорог

При оценке последствий демонополизации, проведённой на железнодорожном транспорте, помимо прочего необходимо учитывать и динамику эксплуатационных показателей железных дорог.

Использование и интерпретация этих показателей применительно к пореформенному состоянию отрасли – предмет отдельных дискуссий. Но некоторых аспектов этой проблемы, полагаю, необходимо коснуться в связи с тем, что в этой сфере часто звучат тезисы, которые представляются весьма сомнительными, но от частого употребления их начинают принимать за истинные. Некоторых из этих мифологем я хочу коснуться.

3.6.1. Коэффициент порожнего пробега вагона

Один из мифов, бытующий в головах отдельных представителей «РЖД», который в последнее время всё чаще звучит в СМИ, можно сформулировать так: «на рост порожнего пробега повлияло появление множества операторов». Затем из этого после некоторых рассуждений делается вывод: «Если бы все вагоны (или их большая часть) управлялись бы как единый пул (консолидация вагонного парка), то коэффициент порожнего пробега снизится».

Для весомости этого аргумента нам предлагают сравнить 2012 год с 1988-м. В 1988 году, была другая экономика и другая страна, и многое изменилось с тех пор – от структуры межрегиональных экономических связей до устройства экономики в целом, от средней дальности перевозки до доли экспорта в общем объёме перевозок.

Но давайте проверим утверждения некоторых экспертов о подобном влиянии не на отдельно выхваченном из ряда годе, а на нескольких годах, которые гораздо более корректны для такого сравнения. Давайте посмотрим на, например 1994 и 1995 гг. В эти годы ещё существовало МПС и не существовало такого института, как частные компании-операторы. Кроме того, в эти годы система управления парком была построена на его обезличенном использовании – парк был единым и управлялся Министерством путей сообщения. А количество вагонов, принадлежащих предприятиям-грузоотправителям было невелико. Средняя дальность перевозки в в 1994 и 1995 гг. составляла 1062 и 1067 км. соответственно, а сегодня средняя дальность превышает 1500 км.

Так вот, если мы попытаемся смоделировать нынешние показатели вагоно-километров порожнего и гружёного пробега, взяв все показатели 1994 и 1995 гг., и изменив лишь среднюю дальность с тогдашней 1 тыс. км. до

нынешних 1,5 тыс. км., то мы получим как раз нынешние вагоно-километры. Т.е. даже если бы не было ни операторов, ни реформ, ни создания «ПГК» и «ФГК», а изменилась только дальность, мы получили бы сегодняшние результаты вагоно-километров гружёного и порожнего пробега.

Вам кажется такой вывод парадоксальным и непривычным?

У нас есть способ проверить правильность наших умозаключений. Для этого нужно посмотреть не на абсолютные вагоно-километры гружёного и порожнего пробега, а на их отношение. Точнее на показатель коэффициент порожнего пробега[1].

Сравним коэффициент порожнего пробега в середине 90-х с нынешним: в 1994 г. – 40,6 %, в 1995 г. – 41,1 %, в1996 г. – 42,6 %, в1997 г. – 42,2 %. И в нынешние времена: 2010 г. – 40,5 %, 2011 г. – 40,2 %, а в 2012 г., – 40,3 %.

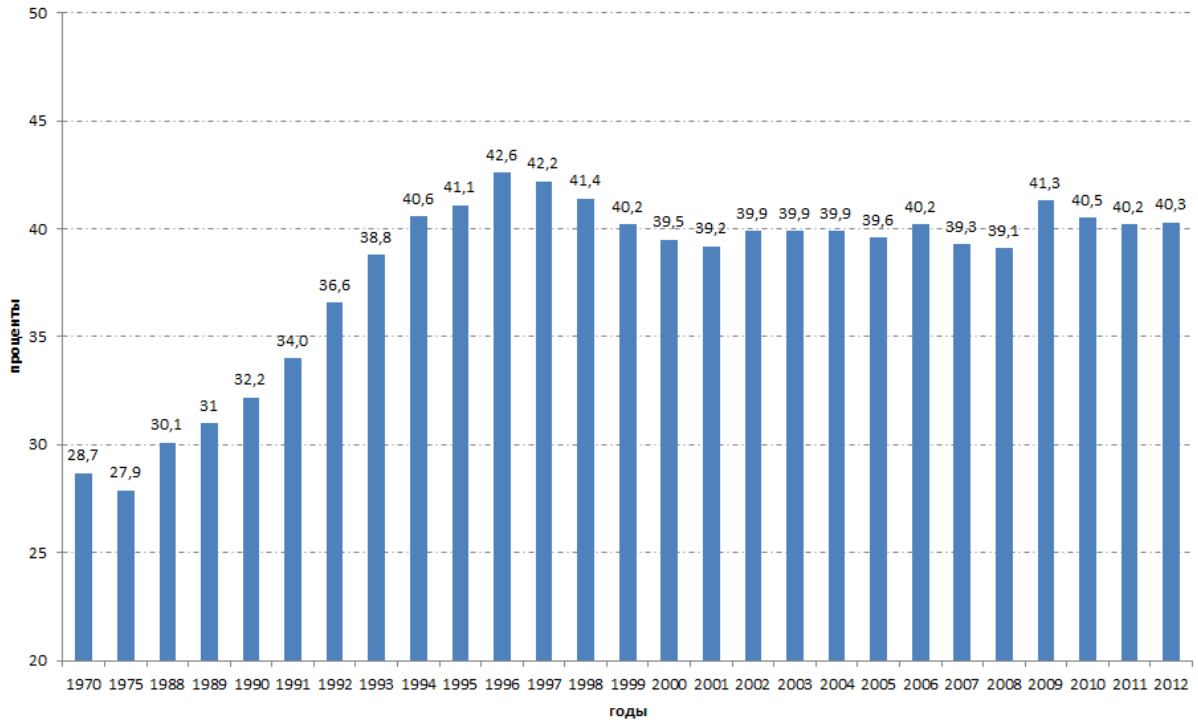


Рис. 48. Коэффициент порожнего пробега (к общему) на железных дорогах СССР и России в 1970-2012 гг., в %

А ведь в 1993-1997 гг. ещё было МПС, не было частных операторов, почти весь парк (кроме 8-10 % вагонов предприятий и вагонов со срочным возвратом на станцию приписки) обращался по принципам регулировки и обезличенного подсыла под погрузку.

[1] Коэффициент порожнего пробега (обычно измеряется в %) показывает отношение порожнего пробега вагона к его общему пробегу. Существует разновидность этого показателя - коэффициент порожнего пробега к гружёному, но в данном случае он не рассматривается, т.к. последний показатель может быть приведён к первому простыми арифметическими действиями.

Порожний пробег, как в условиях МПС и единого собственника вагонов в 1993-1997 гг, так и сегодня – в условиях множества операторов примерно равен и составляет 40% плюс-минус два процентных пункта.

Таким образом, этот показатель, оказывается, не зависит ни от обезличенности парка, ни от наличия множества операторов.

Следовательно, утверждения о том, что появление множества операторов негативно влияет на коэффициент порожнего пробега, представляется сомнительным. Если выхватить из статистических рядов один 1988 год, то можно создать иллюзию, что такой вывод правдоподобен. Но, если смотреть на картину в целом, то понятно, что это, деликатно выражаясь – недостаточно обоснованный вывод.

На самом деле коэффициент порожнего пробега зависит от более сложного сочетания многих факторов, таких, например, как доля экспорта в погрузке, география грузопотоков и т.д.

Кроме того, из рис. 48 видно, что переход этого показателя от уровня 28-30 % к уровню 39-42 % произошёл не с началом демонополизации в сфере железных дорог (2003 год), а происходил с 1989 по 1993 гг. - задолго до всяких реформ, во времена существования МПС.

Кстати говоря, в США коэффициент порожнего пробега для полувагонов составляет около 50 %, что связано с высокой долей кольцевых маршрутов[1]. Да, при этом, ухудшается показатель коэффициента порожнего пробега, но повышается ритмичность доставки.

3.6.2. О количестве операторов и скоростях перевозки

Второй «миф» или, если быть точным – недостаточно обоснованное утверждение можно сформулировать так: «Избыток частных вагонов мешает эффективной работе и из-за этого снижается скорость доставки грузов». Иначе говоря, многие проблемы в эксплуатационной работе (брошенные поезда, появление дефицита пропускной способности и др.) связаны якобы с увеличением количества собственников.

Давайте проверим правильность этого утверждения формальным способом – с помощью статистики. Важнейшим показателем эксплуатационной работы для грузоотправителей, грузополучателей и операторов являются такие показатели, как скорость доставки груза и доля отправок, прибывших с нарушением сроков доставки (с просрочкой).

[1] Кольцевым маршрутом называют группу вагонов, которая следует без расформирования от станции погрузки до станции выгрузки, затем в полном составе в порожнем состоянии возвращается на станцию погрузки и затем цикл повторяется. Показатели использования вагона при этом ухудшаются (за счёт 50%-ного порожнего пробега), но зато увеличивается скорость доставки.

В 2007-2009 гг., когда более 2 тысяч собственников владело грузовыми вагонами (например, на 01.01.2009 г. – 2051 собственник), средняя скорость доставки груза (см. рис. 19 в п. 2.7. настоящего доклада) составляла, соответственно: в 2007 г. - 284 км/сут., в 2008 г. - 273 км./сут., в 2009 г. - 290 км. сут.

К 2012 году количество собственников грузовых вагонов снизилось с более двух тысяч до уровня 1,85-1,90 тыс. собственников и колеблется в этом диапазоне последние два-три года (например, на 01.01.2013 г. 1931 собственник). При этом средняя скорость доставки снизилась и составила в 2011 г. – 247 км./сут, а в 2012 г. – 219 км/сут. Если мы посмотрим на динамику участковой и технической скоростей (рис. 20 в п. 2.7. настоящего доклада) – мы увидим ту же закономерность. Обратимся к ещё одному показателю – доле отправок, прибывающих с просрочкой, эти данные приведены на рис. 21 (п.2.7. настоящего доклада). Доля отправок, прибывающих с просрочкой составляло в 2007 г. - 11,2 %, в 2008 г. - 14,1 % и в 2009 г. - 9,5 %. А затем, несмотря на то, что количество операторов не увеличилось, выросла с вышеуказанного уровня до 18,4 % в 2011 г. и 27,0 % по итогам 2012 г.

Таким образом, если встать на точку зрения о зависимости качества эксплуатационной работы от количества собственников, то цифры и факты заставляют прийти к парадоксальному выводу: при снижении числа собственников, вагоны по сети едут медленнее, а просрочка увеличивается.

Более того, самый высокий уровень скорости доставки за последние четыре десятилетия приходился на период с 2002 по 2009 гг., то есть в те годы, когда на сети массово работали операторы, а, отнюдь не во времена МПС и централизованного управления вагонными парками. Аналогичная ситуация с просрочкой сроков доставки. Минимальный уровень просрочки был достигнут в те годы, когда на сети массово работали операторы, а отнюдь не во времена МПС с его «системой балансовой регулировки порожняка». Кроме того, позволим напомнить, что в 2012 г. Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) провёл крупномасштабное исследование роли малых и средних операторских компаний в перевозочном процессе, где пришёл к выводам о том, что как раз малые и средние операторские компании (которых в количественном отношении больше, чем крупных), не оказывают негативного влияния на процесс перевозок, т.к. работают в сегментах рынка, требующих «точечных», а не массовых решений.

Таким образом, мысль о том, что в неэффективности «виноваты» частные операторы, которые «мешают работе» психологически очень комфортна, но противоречит имеющимся данным. Придётся искать другие причины.

3.6.3. Оборот и производительность грузового вагона

Ещё один важнейший показатель, по которому традиционно оценивают работу железнодорожного транспорта – **оборот вагона**[1]. Скачок оборота вагона с 7-8 суток в 2000-2009 гг. до 13 суток в 2010 г. был связан, главным образом, с изменением порядка учёта этого показателя.

В работе начальника Управления анализа и статистики Департамента информатизации и корпоративных процессов управления ОАО «РЖД», канд. технических наук С.А. Филипченко показано[2], что если пересчитать за один и тот же период показатели оборота вагона по этим двум методикам – по старой, действовавшей до 2010 года и по новой, введённой в 2010 году, то мы получим как раз вместо 14 суток по новой методике цифру соответствующую примерно 8 суткам по старой методике. Что бы не заставлять читателя искать указанный номер журнала «Железнодорожный транспорт» со статьёй С.А. Филипченко, приведём здесь фрагмент таблицы из этой статьи (табл. 23).

Таблица 23

Рабочий парк и оборот грузового вагона на РЖД за период с 21 по 30 декабря 2009 г.

Дата	Рабочий парк, тыс. единиц		Оборот вагона, сут	
	Расчёт по старой методике	Расчёт по новой методике	Расчёт по старой методике	Расчёт по новой методике
21	465,8	790,2	8,27	14,02
22	482,9	787,9	8,16	13,31
23	484,1	787,1	8,11	13,18
24	485,9	786,6	8,43	13,64
25	490,4	787,4	8,29	13,31
26	490,7	787,5	8,73	14,01
27	485,3	786,2	9,26	15,00
28	476,7	785,1	8,76	14,42
29	475,9	785,1	8,52	14,06
30	480,5	786,9	8,59	14,06

Источник: Филипченко С.А. Новые методы учёта парка грузовых вагонов и расчёта оборота вагона // Железнодорожный транспорт. – 2010. - № 4. – С.67-70

Таким образом, всё увеличение оборота вагонов с 7 до 14 суток может быть представлена как сумма двух факторов: примерно 6 суток приходится на изменение методики учёта и примерно 1 сутки на изменение эксплуатационной

[1] Оборот вагона (для сети железных дорог в целом) – это время его полного производственного цикла – от начала погрузки до начала следующей погрузки, измеряемое, обычно в сутках. Так же может быть получен расчётным путём – как частное от деления среднесуточного рабочего парка на «работу» парка (для сети в целом «работа» равна погрузке, для отдельной дороги - сумме среднесуточной погрузки вагонов и среднесуточного приёма гружёных вагонов).

[2] Филипченко С.А. Новые методы учёта парка грузовых вагонов и расчёта оборота вагона // Железнодорожный транспорт. – 2010. - № 4. – С.67-70.

работы. То есть, да, этот показатель ухудшился, то, согласитесь «ухудшился с 7 до 14 суток» и «ухудшился с 7 до 8 суток» звучит немного по-разному.

Я бы не акцентировали внимание на таких элементарных вещах, если бы их незнание не становилось частью отраслевой дискуссии. Более того, в эту ловушку иногда попадают не только представители государственных органов власти, зачастую далёкие от подобных тонкостей, но и представители транспортной науки. Некоторое время назад случился конфуз, обсуждаемый научной общественностью. В газете "Гудок" от 29.10.2012 г. была опубликована забавная заметка профессора МИИТа , где автор как раз утверждал, что «оборот грузового вагона возрос вдвое, достигнув 14 суток». При этом автор совершенно «забыл» про изменение методики, повлиявшей на такое изменение.

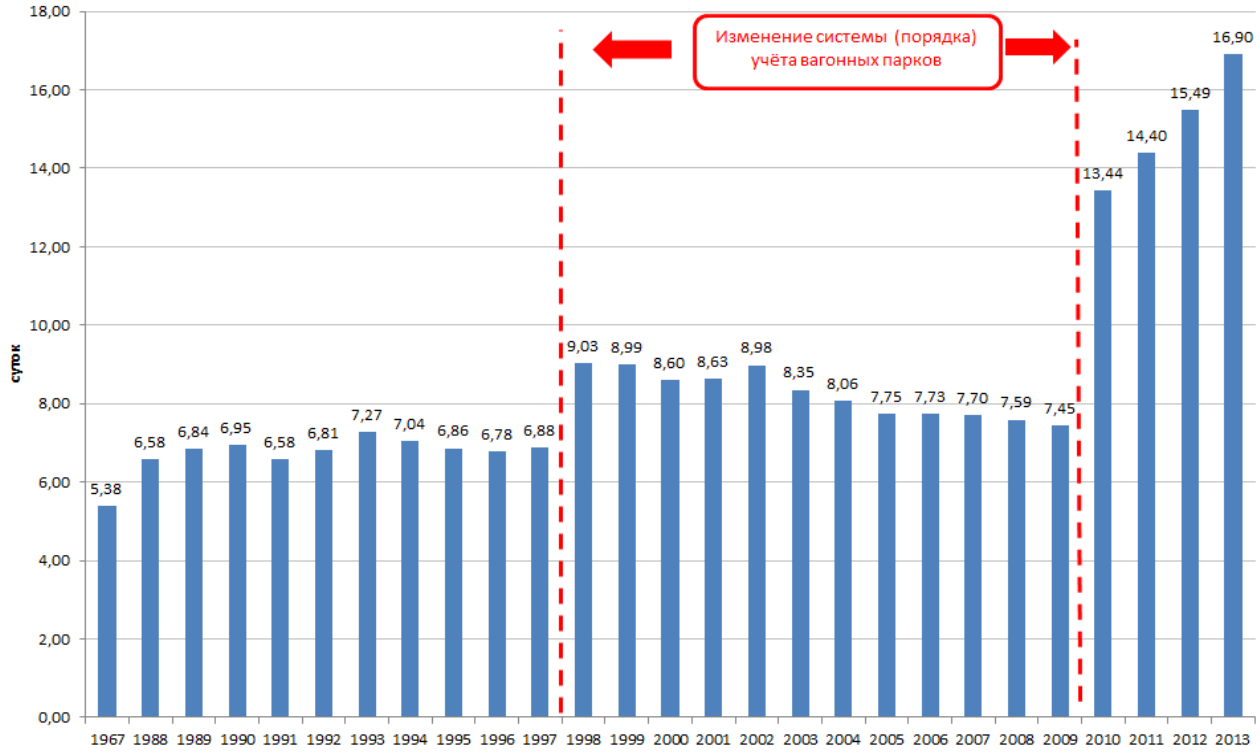


Рис. 49. Динамика оборота грузового вагона, суток
(1967-1991 гг. – по СССР, 1992-2012 гг. – по России)

Таким образом, когда вы слышите или читаете про «ухудшение в 2010-11 гг. оборота вагона в 2 раза» - перед вами пример некоторого лукавства. А вот в период с 2010 по 2013 г. этот показатель действительно увеличивался.

Из-за чего это происходит?

На Рис. 50 приведена структура оборота грузового вагона с разложением по элементам: время нахождения на технических станциях, под грузовыми операциями, на промежуточных станциях и в движении.

Рис. 50 Структура оборота вагона по элементам, в %

Как видим, время в движении традиционно занимает не больше четверти от всего времени оборота вагонов. Так в 2012 г. время в движении составило 16 %. Соответственно остальные 84 % - это различные виды простоев. Из диаграммы видно, что в 2010-2012 гг. произошёл рост простоев под грузовыми операциями. Соответственно те управленческие решения, которые будут применены к этой сфере, к могут оказаться чрезвычайно полезными и эффективными.

С чем связана сегодня величина простоя под грузовыми операциями?

На величину простоя могут оказывать влияние разные участники:

- оператор, который не своевременно распоряжается вагоном после выгрузки;

- грузополучатель, который слишком долго задерживает вагоны под выгрузкой (или погрузкой);

- перевозчик (ОАО «РЖД»), который не принимает вагоны, предъявляемые грузоотправителем или оператором из-за отсутствия либо локомотивов (и локомотивных бригад) либо мощностей инфраструктуры.

Зачастую такая задержка вагонов происходит из-за особенностей технологии работы, например, когда несколько небольших станций обслуживаются одним локомотивом либо на одной станции количество

маневровых локомотивов меньше, чем то, которое предусмотрено технологией работы станции.

Приведу пример. Сегодня, зачастую происходит так, что оператор готов отправить вагон, создаёт заготовку накладной в АС ЭТРАН[1], но перевозчик (т.е. «РЖД») оформляет накладную на порожний пробег не в момент предъявления вагона, а в момент, когда вагон уже стоит в поезде. В итоге, по вине перевозчика вагон может простоять лишние 10 или даже 15 суток, но формально вина перевозчика в документах не отражена.

Если благодаря информационным системам будет понятно, по чьей вине вагон не отправился вовремя, будет понятно каким образом формировать систему стимулов, состоящую из различных штрафов и плат. Подобные меры позволят повысить эффективность работы железнодорожной отрасли.

Ещё один вопрос, применительно к показателю оборот вагона заключается в том – насколько вообще можно считать этот показатель адекватным для оценки работы железнодорожной отрасли.

Когда имеется один собственник – советское государство, то логика таких показателей – понятна. Поэтому во всех учебниках по эксплуатации железных дорог, выпущенных в советское время утверждалось, что оборот вагона – это «обобщающий качественный показатель», который «характеризует уровень технической, экономической и всей эксплуатационной работы транспорта»[2].

Но когда вагон является собственностью частной компании – это её дело как этот вагон использовать. Будет ли он стоять, в ожидании доходного груза, или будет интенсивно «работать» (в т.ч. не принося дохода) - вообще говоря, зависит от того, какие задачи стоят перед собственником вагонов.

Аналогичная ситуация и с показателем «**производительность вагона**».

Здесь необходимо рассмотреть два различных аспекта. Первый касается динамики этого показателя, а второй – его содержания.

Первый аспект, первый тезис – о динамике этого показателя, наверное, не заслуживал бы внимания, но различные дискуссии показали, что в среде регуляторов не знают, что изменение учёта вагонов рабочего парка, влияет не только на оборот, но и на производительность вагона. В таких дискуссиях иногда (возможно, по недоразумению) звучал аргумент про снижение производительности в два раза (с 10-11 тыс. т-км на вагон в сутки раньше, до 6-

[1] АС ЭТРАН – автоматизированная система, в которой осуществляется оформление перевозочных документов на перевозку и ряд других функций по организации взаимодействия между ОАО «РЖД» и пользователями услуг железнодорожного транспорта

[2] Экономика железнодорожного транспорта: учебник для вузов / И.В. Белов, В.Г. Галабурда, В.Ф. Данилин и др.; Под ред. И.В. Белова – М.: Транспорт, 1989. – 351 с.

7 тыс. т-км на вагон в сутки в последние годы). Динамика этого показателя приведена на рис. 35 в п.3.2.3. настоящего доклада.

Производительность вагона – это, как известно, частное от деления грузооборота нетто в тонно–километрах на рабочий парк (приведённое к какому-то периоду, например «в сутки» или «в год»). Как только в 2010 г. у нас изменился учёт рабочего парка, вследствие вступления в силу новой методики (повлекшей за собой изменение ещё ряда показателей), знаменатель этой формулы единовременно вырос на 60%. Очевидно, что при прочих равных, показатель производительности, при таком росте знаменателя этой формулы, снизится примерно на 40 %.

Второй тезис – методологический. Все последние 10 лет многие авторы утверждали, что парк холдинга «РЖД» используется (когда ещё был инвентарный парк) лучше, чем парк частных независимых операторов.

Часто можно услышать, что «операторские компании управляют своими парками вагонов на принципах повышения доходов вместо совершенствования технологии перевозок». Это один из самых распространенных упреков в адрес частных компаний из высказываемых сторонниками «социалистического», «планового» взгляда на экономику. При этом известно, что доходность частных компаний (сколько рублей в сутки «зарабатывает» один вагон) выше, чем у парка РЖД.

По факту же производительность вагона, (тонно-км. на вагон в сутки) по всем родам подвижного состава у частных собственников оказалась по итогам 2011 г. на 9 % выше, чем у вагонов холдинга «РЖД» (РЖД+ПГК+ВГК)[1].

Но дело даже не в этом.

На самом деле, с точки зрения экономиста не так важно, сколько тонн перевёз ваш вагон. Всем железнодорожникам известны факты о том, как во времена плановой экономики, для выполнения плановых показателей гоняли вертушки с щебнем в последние дни месяца, чтоб выполнить плановые показатели. В этих случаях все плановые показатели – от производительности вагона до оборота были на высоте. Какова же экономика этих перевозок – никому объяснять не надо.

В 2008 - 2010 гг. некоторые авторы сравнивали производительность приватных вагонов и вагонов инвентарного парка и отмечали, что инвентарный парк используется лучше.

[1] В 2012-2013 г. сравнивать показатели «инвентарного парка РЖД» стало бессмысленно, т.к. он практически прекратил своё существование, вагоны же дочернего общества «РЖД» - ОАО «ФГК» перемещаются по правилам обычного приватного парка (кроме, возникающих время от времени в режиме эксперимента схем АГ, ВСП и КП).

Для прояснения ошибочности такого взгляда, приведём такой пример. Представьте: у вас на заводе двое рабочих: Иванов и Петров. Вам говорят, что первый – лучший, а второй – никудышный. И при этом сообщают, что Иванов приносит заводу 800 рублей в сутки, а Петров – 1500 рублей. Наверно, вы сразу догадаетесь: на заводе что-то не в порядке с критериями оценки работников. Так почему в аналогичной ситуации с вагонным парком (заменим Иванова на инвентарный парк РЖД, а Петрова – на приватный парк вагонов частных операторов), считалось возможным делать утверждение, что инвентарный работает «лучше» (используется более эффективно), поскольку в нём перевезено больше тонн? Этот критерий напоминает известные строки Ильи Кормильцева «Здесь мерилом работы – считают усталость».

Наверное, если мы хотим корректно оценивать эффективность, то нужно посмотреть на доходы, затем на расходы и определить прибыльность эксплуатации вагона. Ведь для экономиста важнее, какую прибыль генерирует тот или иной элемент его активов, а не их занятость в технологическом процессе.

Казалось бы – зачем сегодня обсуждать работу инвентарного парка «РЖД», ведь его практически нет и он не оказывает какого-либо влияния на рынок железнодорожных грузовых перевозок? Да, но исследовать настоящие причины его неэффективности необходимо, поскольку идеи по возрождению «инвентарного парка МПС», периодически высказываются представителями «РЖД» в различных отраслевых дискуссиях.

4.Некоторые проблемы государственного регулирования рынка железнодорожных грузовых перевозок

4.1. О регулировании операторов на основе KPI[1]

Минтранс предложил (во исполнение поручения из Протокола совещания при вице-премьере Шувалове) разработать «систему показателей качества и оценки работы операторов железнодорожного подвижного состава в привязке к экономическим стимулам (санкциям)».

Если бы эти показатели носили бы информационный характер – ничего страшного. Но на основании этих показателей предлагается «карать и миловать» стимулировать и наказывать операторские компании.

Разработка разных KPI для оценки работы государственных компаний – вещь, наверное, вполне допустимая.

Но вот мысль, что такие «санкции» возможны по отношению к частным хозяйствующим субъектам (к компаниям, не являющимся, кстати, естественными монополиями, а – наоборот, - работающим на конкурентном рынке), представляется – мягко говоря – странной.

Операторы, работающие на рынке – это частные компании (за исключением «дочек» РЖД). Единственным критерием работы частной компании является её эффективность с точки зрения соотношения издержек и выручки.

Само наличие показателей, по которым оценивается эффективность работы хозяйствующих субъектов, представляется вполне полезным. Если бы регуляторы не принимали на основе этих показателей никаких регуляторных решений, то эту затею можно было бы оценить как положительную или, как минимум, как безвредную (что в наше время так нечасто, что – тоже заслуживает положительной оценки).

Но риски связаны с тем, что на основании этих показателей регуляторы могут начать принимать какие-то решения и осуществлять воздействие на рынок. Здесь необходимо отметить два момента.

---

[1] В основе параграфа лежит пост автора в своём блоге «Не прикасаться к приборам!», опубликованный 25.06.2014 г.: http://f-husainov.livejournal.com/288645.html; вариант текста опубликован на сайте Slon.ru: http://slon.ru/economics/ne_prikasatsya_k_priboram-1118635.xhtml.
Кроме того, «по мотивам» поста в блоге на сайте журнала «РЖД-Партнёр» опубликовано интервью с автором «Кто поставит оценку частнику?»: http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/kto-postavit-otsenki-chastniku/.

1) Каждый из показателей фиксирует только один из аспектов работы оператора и поэтому делать на основании показателей вывод о том, что один хозяйствующий субъект работает «хорошо», а другой – «плохо» было бы не только чудовищным упрощением, но и чрезвычайно опасным для нормального развития рынка, подходом.

Например, одна из компаний-операторов имеет очень низкий порожний пробег, но он достигается за счёт высокого оборота вагона: вагон долго стоит в отстое в ожидании «своей» перевозки (высокодоходного груза). Оборот вагона - «капает» (солдат – спит, служба – идёт), а порожний пробег - нулевой. За счёт такой стратегии компания, при определённых условиях, может добиваться высокой доходности вагона. Другая компания – наоборот – имеет низкий показатель оборота вагона, но за счёт высокого коэффициента порожнего пробега и снижения доходности (например, перевозка кольцевыми маршрутами по устойчивому направлению грузов 1 тарифного класса; скажем, «вертушка» с щебнем или камнем или песком от карьера к заводу железобетонных изделий либо с известью от карьера до цементного или стекольного завода). Как оценить – кто работает «лучше»? У первой компании – «плохой» оборот вагона, но она зарабатывает деньги, платит налоги в бюджет, является работодателем для какого-то количества сотрудников. У второй компании прекрасный оборот вагона, но - вполне может быть - низкая доходность, а следовательно – меньше рабочих мест она создаёт, меньше налогов платит. Кроме того, вторая компания, вполне возможно является не самостоятельным бизнесом, а элементом технологической цепочки нашего условного завода и тогда её оценка ещё более усложняется – она уже часть более крупной технологической системы.

Кто из них «хуже» или «лучше» с точки зрения показателей - для регуляторов должно быть безразлично. «Хуже» та, которая естественным путём (без участия регуляторов) уйдёт с рынка.

Необходимо понимать - единственное, что в этих условиях может сделать регулятор – это помешать рынку выставить «настоящие» оценки.

2) Если всё же предложенная «привязка» набора показателей эффективности к «экономическим стимулам (санкциям)» будет реализована, причём пусть не в грубой, а в самой «тонкой» - экономической -форме, то что мы получим? Есть компания X, у которой хорошие показатели (она принимает и выполняет все заявки, увеличивает доходность за счёт, например, снижения порожнего пробега и т.д. в итоге , она увеличила объём рынка) - поощрим её. Есть компания Y, которая из-за плохой работы (приняла меньше заявок, больше потратилась на выросший порожний пробег, в итоге -получила меньше дохода

и т.д.) должна быть наказана какими-то "санкциями". Но в этом случае получается, что регулятор должен наказать тех, кого уже наказал рынок и поощрить (каким образом? - из бюджета?) тех, кто успешен и увеличивает долю рынка и прибыли. А смысл?

Подытоживая: разработка показателей вполне может быть оценена, как полезное начинание, попытка использовать показатели в качестве «мотивации» или источника регулирования –недопустимы.

Очевидно, что любой регулятор в этих условиях будет вести себя, как слон в посудной лавке, поскольку, может случиться так, что именно то, что регулятор принимает за неэффективность, может оказаться особенностью технологии, которая создаёт конкурентные преимущества данной компании.

Поэтому любые KPI в целях применения «санкций и стимулов» к частным компаниям– во-первых вредны, а во-вторых свидетельствуют о чудовищной каше в головах у регуляторов, которые 20 лет живут в условиях рынка, а по-прежнему рассуждают в категориях советских пятилеток.

Был такой анекдот в советские времена, когда все увлекались космосом.

Возвращается из космоса команда наших космонавтов, вместе с которыми летал коллега из азиатской станы. У азиатского космонавта кисти рук - синие. На пресс-конференции его спрашивают

- Что у Вас с руками?, а он отвечает:

- Советские коллеги всё время били меня по рукам и говорили "Не прикасайся к приборам".

Может быть регуляторам и тем, кто записывает в протоколы задания тоже нужно придерживаться такого правила: "Не прикасаться к приборам"?

4.2. О запрете продления сроков службы грузовых вагонов[1]

Обсуждение предложенного регуляторами (с подачи вагоностроителей) фактического запрета продления сроков службы грузовых вагонов на протяжении полутора лет было одной из самых острых тем внутриотраслевых дискуссий. Этот сюжет (или, как сегодня принято говорить – кейс) войдёт во все учебники по лоббированию, если такие учебники будут написаны. А пока таких учебников нет, рассмотрим вкратце эту историю. Поверьте, она чрезвычайно интересна не только для железнодорожной отрасли.

[1] В основе параграфа лежит пост автора в своём блоге «Продавая непокупаемое: ноу-хау от вагоностроителей», опубликованный 06.08.2014 г.: http://f-husainov.livejournal.com/293760.html; 08.08.2014 г. с небольшими сокращениями опубликовано на сайте Slon.ru:
http://slon.ru/economics/kak_prodat_nepokupaemoe_nou_khau_ot_vagonostroiteley-1140688.xhtml.
Кроме того, «по мотивам» поста в блоге на сайте журнала «РЖД-Партнёр» опубликовано интервью с автором «Пришёл, увидел, произвёл»: http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/prishel--uvidel--proizvel.

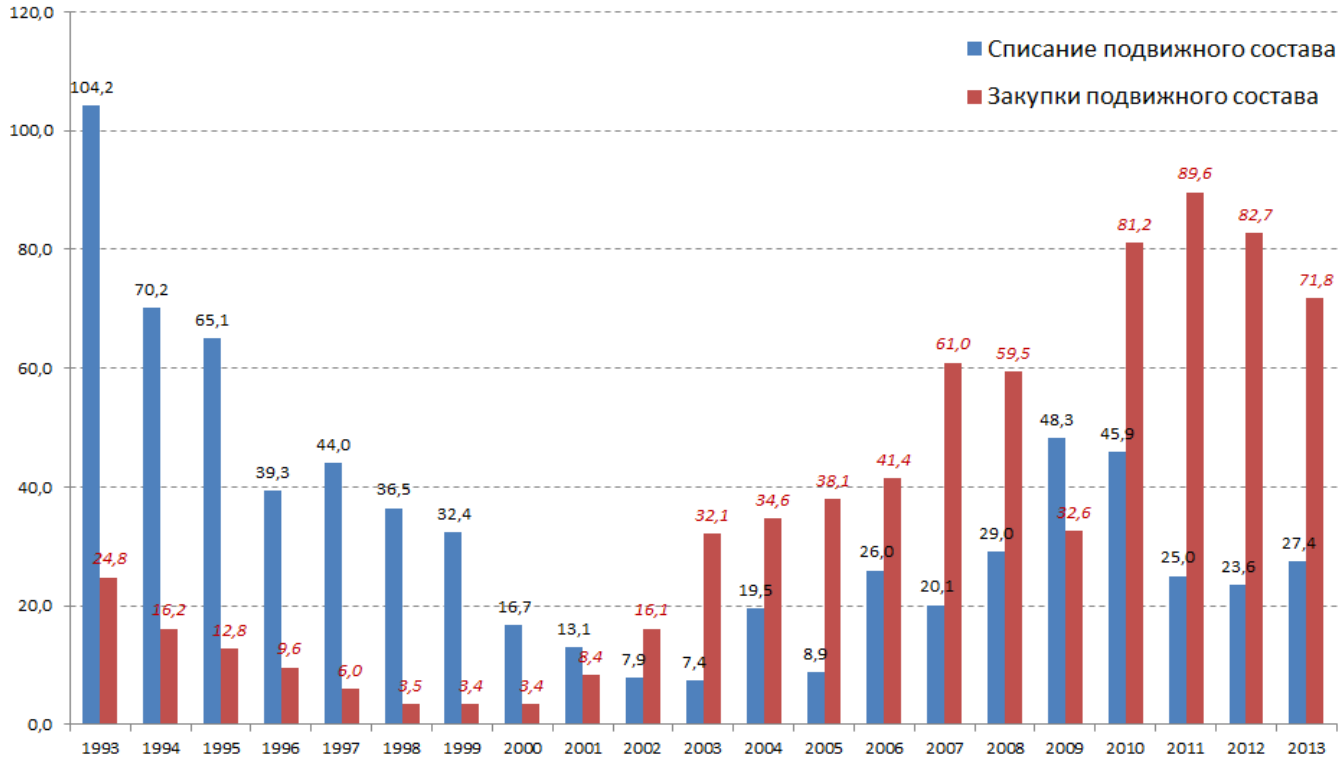
Предыстория: как вагоностроители "набирались сил"

С чего всё началось? В течении последних десяти лет вагоностроительная отрасль переживала «бум». Благодаря либерализации рынка предоставления вагонов (в 2003 гг.) и накопившегося за 1980-1990-е годы дефицита железнодорожных грузовых вагонов спрос на вагоны со стороны разных компаний рос невиданными размерами. Производство, соответственно тоже росло (см. рис. 11 в п. 2.4.2. настоящего доклада).

Постепенно произошло насыщение рынка и вагонов стало достаточно. Если в 2000 г. по железным дорогам России «бегало» 800 тыс. грузовых вагонов, то сегодня их парк превышает 1,2 млн. единиц.

Что происходит, когда рынок насыщается?

Правильно, спрос падает с аномально высоких значений времён «бума» до некоторого средне-долгосрочного уровня, которого достаточно для компенсации выбывающего (списываемого) парка вагонов и небольшого роста. Списывается ежегодно (в последние годы) примерно 25-27 тыс. вагонов (например, в 2011 - списано 25 тыс. ед, в 2012 - 23,6 тыс. ед, в 2013 - 27,4 тыс. ед. в предыдущие годы, в 2006-2010 - списывалось от 26 до 48 тыс. ед в год, см. рис 51).



Источник: данные «INFOLine-Аналитика»

Рис. 51. Динамика списания и закупок подвижного состава в России в 1993-2013 гг

Таким образом, вагоностроительная отрасль столкнулась с тем, что в ближайшие годы спрос на её продукцию начнёт падать.

«Креативное» решение

Что делает предприятие, если спрос на его продукцию падает? Обычно оно должно либо сократить производство (и работников), либо найти новые рынки сбыта.

Но есть и третий, более "креативный" вариант. Производитель может обратиться к государству за помощью в создании искусственного спроса на свою продукцию. В общем виде схема выглядит так: предположим, что вы выпускаете стиральные машины и столкнулись с кризисом перепроизводства. Вы приходите к чиновнику и говорите ему: "Издай закон, в соответствии с которым все стиральные машины у которых истёк двухлетний гарантийный срок должны быть утилизированы и куплены новые". Спрос на ваши стиральные машины на какое-то время обеспечен.

На первый взгляд, кажется, что такое решение - невозможно. Слишком явно оно противоречит всем мыслимым и немыслимым представлениям о допустимом. Но именно кажущаяся абсурдность такого решения сыграла ему на руку - многие оппоненты до последнего момента не верили, что оно будет принято (но об этом - ниже).

Блоггер-либертарианец М.Светов когда-то ярко сформулировал суть ситуации создания искусственного спроса с помощью государства: «Рынок это череда добровольных отношений. Если на каком-то этапе человек прибегает к принуждению, чтобы гарантировать спрос на свой труд, он перестаёт быть участником рыночных отношений и превращается в бандита. Здесь нет никакой магии, таким же образом добропорядочный человек превращается в бандита сразу после совершения преступления»[1].

Запрет продления срока службы вагона

Посмотрим, как это происходило в железнодорожной сфере.

Итак, перед нами нетривиальная задача – поддерживать долгосрочный спрос на товар на уровне аномально высоких «пиковых» значений в условиях насыщения рынка этим товаром.

[1] Светов М. Что такое экономическая свобода и почему она неотъемлема от личной свободы человека http://vishka.livejournal.com/215069.html

Вагоностроители (вот - настоящий "креативный класс"!) сказали: «А давайте мы заставим списывать большее количество вагонов и тогда спрос на нашу продукцию вырастет!» Но как заставить списывать большее количество вагонов? Очень просто – нужно сократить срок службы вагона. Все последние два десятилетия, до 1 августа 2014 года процедура продления срока службы была проста – вагон, проездивший срок службы (например, 22 года) проходил капитальный ремонт и мог ездить ещё 11 лет, а потом, при некоторых условиях ещё 5 лет. Если теперь запретить продление и заставить списывать вагон ускоренными темпами, то за 5-6 лет можно полностью заменить все вагоны.

Но просто так, такое решение не пройдёт. Нужно придумать аргументы - почему мы хотим, что бы вагоны списывались.

Аргументы: безопасность и "социальность"

В аргументировании было два этапа.

На первом этапе обсуждения прозвучало слово, к которому чаще всего обращаются в таких случаях - это сакральное слово "безопасность", которое вгоняет в священный ступор представителей регуляторов. Была вброшена идея о том, что "Продлённые" вагоны угрожают безопасности гораздо в большей степени, чем "не продлённые".

Экспертное сообщество кинулось смотреть статистику и обнаружило, что на 400 тысяч "продлённых" за два десятилетия вагонов (из которых примерно 230 тыс. и сейчас на сети) был всего один случай обрыва хребтовой балки (это произошло 23 ноября 2011 г. с платформой-лесовозом), да и тот, по вине ремонтников (которые обнаружив трещину вместо сварки обошлись "заплаткой"). При этом, случаи обрывов и изломов хребтовой балки у новых вагонов (по новым ГОСТам) было полным-полно. Например, один завод, даже был вынужден вернуть всю партию из более 300 платформ с браком, вызвавшим аналогичные изломы). То есть - изломы бывают, но нет прямой связи между случаем излома и тем - "продлённый" это вагон или нет.

Затем вагоностроители решили апеллировать к изломам боковых рам тележек вагонов, которые чаще всего и становятся причиной сходов вагонов с рельс. Вообще говоря, этот аргумент изначально был большим лукавством. Здесь нужно пару слов сказать о том, что из себя представляет "продление" с технической точки зрения. Вагон состоит из - грубо говоря - трёх частей. Первая, которая и есть собственно "вагон" и срок службы которой "продлевается" - это кузов и рама. Остальные - ударно-тяговое устройство и ходовая часть - меняются от ремонта к ремонту (хоть каждые два года).

Например, срок службы вагона 22 года, а вагонной тележки - 32 года. Соответственно старые тележки бывает ездят под относительно "молодым" вагоном и наоборот. Прямой связи тут нет. Но даже в этом случае оказалось, что только примерно 20 % всех изломов боковых рам тележек вагона приходится на "продлёные вагоны", а 80 % - на "новые".

В общем, спустя некоторое время стало понятно, что аргумент «от безопасности» работает только в непрофессиональной, неквалифицированной аудитории.

И тогда вагоностроители вытащили на свет «абсолютное оружие», самый «бронебойный» аргумент, перед которым правительство и регуляторы пали.

Аргумент этот был очень прост: мы приняли на работу уйму народу, что бы выпускать по 70 тыс. вагонов в год. Если экономике не нужно столько вагонов, а нужно теперь в два (а то и в три) раза меньше - куда мы денем этих людей? Что мы скажем рабочим условного "Уралвагонзавода" или условного "Тихвинского вагоностроительного завода" - что их услуги и их продукция нам больше не нужны? А как быть с социально-политической стабильностью?

Запрет продления сроков службы вагонов - единственный способ чем-то занять эту уйму народа и обеспечить доходами менеджмент этих предприятий.

Любопытно, что негативное отношение к фактическому запрету продления срока службы высказали такие разные участники экспертного обсуждения, как ОАО "РЖД"[1], представители вагоноремонтной отрасли (как ВРК -1, -2, -3, так и частные вагоноремонтные депо), экспертные организации, ОАО "ПГК", ОАО "ФГК", Ассоциация компаний операторов и перевозчиков (АСКОП), Некоммерческое партнёрство операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖдПС) и многих других[2], включая даже Некоммерческое партнёрство производителей железнодорожной техники (НП ОПЖТ)[3].

И, разумеется, против запрета продления срока службы выступили многие грузоотправители. Во-первых, потому что у них у самих есть в собственности «продлённые» вагоны. А во-вторых, потому что все понимают: если на рынок выйдет новый, вновь построенный подвижной состав, то ставки предоставления вагонов вырастут. Ведь операторам придётся компенсировать расходы на новые вагоны, а это бремя ляжет «на плечи» грузоотправителей и, в конечном счёте, на покупателей продукции, которую перевозят в вагонах.

---

[1] Челпанова М. Владимир Якунин заступился за старые вагоны // Ведомости. - 2013. - 21 февраля. [http://www.vedomosti.ru/companies/news/9352451/yakunin_za_starye_vagony]

[2] Протокол и стенограмма конференции "Последствия ужесточения порядка продления срока службы подвижного состава. Мнения участников рынка" от 4 июня 2013 г // [http://npogdps.com/news/npogdps/protokol-i-stenogramma-konfer-04-06-2013/]

[3] Ханцевич Д. Не потерять логику: интервью с С.Калетиным // ИА "РЖД-Партнёр" 21.05.2013 [http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/ne-poteriat'-logiku/]

Впрочем, часть операторов стала подумывать - а не зарегистрировать ли свою компанию в соседнем Казахстане, ведь согласно договору о Едином экономическом пространстве, с 1 января 2015 года вагоны Казахстанских компаний смогут свободно ездить по Российским железным дорогам, а продления там никто не запрещал. Кроме того, к протестующим против запрета продления сроков службы присоединились вагоноремонтники - оказалось, что из-за снижения количества ремонтов в этой сфере придётся закрыть некоторое количество вагоноремонтьных депо и сократить и переобучить примерно столько же людей, сколько в вагоностроении сохранят работу.

Казалось бы - все против и только вагоностроители - "за".

Казалось бы, последствия исключительно неприятны для экономики: рост тарифной нагрузки на грузоотправителей, закрытие предприятий, уход части бизнеса под иностранные юрисдикции.

И тем не менее, правительство оказалось на стороне вагоностроительного лобби.

И вот здесь ещё один важный аспект. Кому-то из историков принадлежит фраза "побеждает тот, кого не принимали всерьёз".

За последний месяц нескольких руководителей крупных операторских компаний спрашивали (в т.ч. и на совещаниях в государственных органах власти) - "А чего вы молчали?" Ответ у всех был одинаков. Оказалось, что решение о запрете продления всем им казалось до такой степени абсурдным, непрофессиональным, ошибочным, что никто всерьёз не верил, что оно может быть принято.

"Мы надеялись на разумность правительства" - говорит один. " Мы не ожидали такой лоббистской силы вагоностроителей" - говорит другой. А что сказал третий - я тут даже писать не буду.

Выводы

Какие выводы мы можем сделать, изучив этот кейс? Этих выводов два.

1) Многие представители железнодорожного бизнеса говорят: "А зачем чиновникам что-то объяснять - это же и так всем понятно". Это ошибочная позиция. Объяснять нужно. В 2013 г. проходила научно-практическую конференцию, посвящённая этой проблеме (автор этих строк был одним из организаторов) и один авторитетный петербургский профессор говорил участникам: "Вы поймите, у министров, вице-премьеров и прочих чиновников плотный график, у них на совещание с принятием решения уходит пятнадцать минут; нельзя всерьёз надеяться, что за 15 минут руководитель любого ранга сможет разобраться в проблеме и принять правильное решение. Мы -

экспертное сообщество - просто обязаны всё это объяснять - в прессе, на конференциях в экспертных совещаниях".

Вывод первый: нельзя ждать, что чиновники примут правильное или хотя бы безвредное решение сами-по-себе. Нужно максимально описать и сформулировать все риски, которые при этом возникают.

Даже если вы не убедите в своей правоте, как минимум, решение гос. органа будет, как это называется в медицине - "информированным решением".

2) Очень может быть, что это не поможет.

Есть такое явление, которое в экономической науке называется "захват регуляторов". Оно обычно заключается в том, что часть хозяйствующих субъектов, используя государство, пытаются вмешаться в нормальное функционирование рыночного механизма и, например, искусственно поддержать спрос на свою продукцию.

Подобные попытки, связанные с поддержанием искусственного (нерыночного) спроса на ту или иную продукцию не раз случались в экономической истории и могут иметь самые разные причины. Более того, в обществе, где отсутствует институт репутации, чиновники могут даже не скрываясь поддержать такое решение одного из производителей.

Вывод второй. Кажется, что в этом случае сделать ничего нельзя. Но даже в этом случае, нужно как минимум, пытаться громко объяснять окружающим суть проблемы.

Общественное мнение (в т.ч. мнение экспертных кругов) не всегда может повлиять на решения регуляторов. Но долг экспертов, как минимум, напомнить, чем отличается «бизнесмен от бандита».

4.3. Об идее единой СРО операторов с обязательным членством[1]

В последние два три года неоднократно высказывались идеи о – если не полном искоренении конкуренции на рынке железнодорожных грузовых перевозок, - то о её существенном ограничении.

Например, в 2011-2012 гг. Минтранс периодически выдвигал идею «имущественного ценза» для операторов, а президент «РЖД» В.Якунин в интервью газете «РБК-daily» в июле 2012 г. заявил: «Думаю, что общее количество операторов у нас должно сократиться до четырех-пяти. У нас 1,1

[1] Тема единого СРО рассматривалась в статье автора «Нам бы конкуренцию взять и отменить» на сайте Slon.ru: http://slon.ru/economics/nam_by_konkurentsiyu_vzyat_i_otmenit-824322.xhtml а так же в статье: Хусаинов Ф.И. Удобства не для всех // РСП-Эксперт. – 2012. - № 8. – С.48-49. [http://f-husainov.narod.ru/rspexpert8_2012.pdf]

млн вагонов, поделить на четыре, и это будет цифра отсечки, которая должна быть»[1].

Тогда это вызвало протесты, как операторов, так и многих грузоотправителей, понимающих, что любое «принудительное» сокращение количества игроков, как правило, приводит к сокращению конкуренции и к росту тарифных ставок.

Поддержали необходимость сохранения конкуренции на рынке тогда ФАС[2] и Минэкономразвития, опубликовавшее на своем сайте заключение, в котором отметило, что инициатива Минтранса о вагонном цензе не подкреплена оценкой возможных негативных последствий в виде снижения «нормы доходности операторов», а также «в части потенциального роста цен на предоставляемые услуги», а сама норма в 1000 вагонов «не выглядит обоснованной»[3]. Тогда инициатива не получила развития.

Следующая попытка задушить конкуренцию происходила более тонко и подготовлено. 5 августа 2012 г. премьер-министр Дмитрий Медведев во время рабочей поездки из Омска в Томск провел совещание[4], по итогам которого был подписан соответствующий протокол. Последним пунктом протокола Минтрансу и Минэкономразвития поручается совместно с заинтересованными организациями к 15 сентября этого года представить в правительство предложения по внесению изменений в законодательство в части введения обязательного членства операторов железнодорожного подвижного состава в единой саморегулируемой организации (СРО).

После подробного и более квалифицированного обсуждения этой идеи с приглашением отраслевых экспертов и представителей отраслевой науки, от идеи единого СРО отказались, увидев, как много рисков несёт это предложение.

Например, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук в интервью сайту «РЖД-Партнёр» отметил: «В целом последствия для грузовладельцев напрямую зависят от того, что в конечном итоге предпримет регулятор. Если будет принято решение о создании единой саморегулируемой организации, то пострадает та часть грузовладельцев, которая пользуется

---

[1] В.Якунин: Пока железнодорожный транспорт является дотируемым, приватизацию осуществлять нельзя/ Беседовала Ю.Галлямова // РБК-daily . – 2012. – 30 июля. [http://rbcdaily.ru/industry/562949984421813]

[2] Галлямова Ю. ФАС заступилась за малышей // РБК-daily. – 2012. – 26 января.

[3] Заключение об оценке регулирующего воздействия на проект постановления Правительства Российской Федерации «Об основах правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с участниками перевозочного процесса при перевозках грузов»
[http://www.economy.gov.ru/minec/about/structure/depRegulatingInfluence/doc20120210_06]

[4] Медведев решал судьбу РЖД, не сходя с рельсов // Сайт газеты «Известия» 05.08.2012 г. [http://izvestia.ru/news/532227]

услугами небольших операторских компаний. Для них стоимость услуг предоставления подвижного состава увеличится, а качество может ухудшиться из-за снижения конкуренции»[1].

Тем не менее, идея единого СРО операторов с обязательным членством (т.е. фактически речь идёт о единственном СРО) периодически возникает в отраслевых дискуссия, будучи гальванизированной то «РЖД», то НП СОЖТ. В связи с этим, полагаю, необходимо рассмотреть те риски, которые несёт для рынка эта идея.

Выделю самые главные из них.

Во-первых, из общих соображений, можно заметить, что сам факт монополизации и отсутствия конкурирующих СРО априори хуже, чем наличие конкурирующих СРО. В случае несогласия с теми или иными решениями СРО, например, с картельным соглашением о поддержании общей цены, у компании-оператора не будет возможности перейти в другое СРО. А возможность «ухода» в подобных случаях – важнейший способ поддержания высокого уровня предоставляемых услуг на рынке.

Во-вторых, на рынке существуют разные операторы с разной технологией работы. Общее у них только одно – они должны соблюдать действующее законодательство. Все иные обязательства, помимо, прямо прописанных в законах должны быть только добровольными.

Единое СРО уничтожает принцип добровольности.

Чем это опасно? У малых и средних операторов и у крупных операторов могут быть принципиальные расхождения по отдельным видам обязательств, которые могут взять на себя участники СРО. В этих условиях, возможно принятие таких стандартов оказания услуг, которые будут «подыгрывать» одним участникам и ставить других в искусственно невыгодное положение; а учитывая, что это будет осуществляться не рыночными, а административными методами, в результате – как это всегда бывает в таких случаях – пострадают грузоотправители, для которых сократится спектр предоставляемых услуг, различных по соотношению «цена-качество».

Что бы пояснить чем опасны «единые стандарты» для совершенно разных участников – мелких, крупных, средних, кэптивных, региональных, сетевых и т.д. – вспомним старую басню про журавля и лисицу.

Если СРО примет обязательный для всех стандарт, что каша должна быть размазана по тарелке, то лисы выиграют, а журавли останутся голодными, если

[1] В.Савчук: Операторский бизнес теряет привлекательность? / Беседовал Д. Ханцевич // Сайт РЖД-Партнер 31.12.2012. [http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/operatorskii-biznes-teriaet-privlekatel'nost'/]

– наоборот, стандарт предпишет всем питаться из кувшина с тонким горлышком, то журавли будут хорошо питаться, а лисы – вымрут[1].

Единые стандарты в сфере, где именно различие бизнес-практик является залогом конкурентоспособности приведёт к уничтожению, в первую очередь самых эффективных практик.

В-третьих, и это самое очевидное, вырастет тарифная нагрузка на грузоотправителей. Для операторов это, в общем, не плохо, а вот для грузоотправителей, для потребителей их продукции, для российской промышленности в целом, это будет сильным ударом. И здесь регуляторы должны понимать, что снижение промышленного производства и рост безработицы – будут прямой платой за создание единого СРО.

И ещё одно соображение.

В условиях создания единого экономического пространства (а страны – члены ЕЭП обязаны предоставлять друг-другу недискриминационные возможности доступа к национальной инфраструктуре) получится парадоксальная вещь: иностранные операторы (например, Казахстанские), не имеющие обременений в виде обязательного членства в СРО, будут иметь конкурентное преимущество перед «загнанными в колхоз» российскими операторами; в итоге часть операторов с целью избежать дополнительных обязательств в рамках СРО может зарегистрироваться в Казахстане. За это заплатит бюджет РФ в виде недополученных налогов. Если ставить перед собой цель сделать бюджет Казахстана –побогаче, а российский – победнее, то создание Единого СРО –хороший способ. Но вот считают ли российские регуляторы, что поддержка иностранных операторов и ущемление собственных, российских – это правильная позиция – это вопрос.

Подытожим: следствием единственного СРО будут: повышение тарифной нагрузки на грузоотправителей, ухудшение качества транспортного обслуживания, потери российского бюджета от «бегства» компаний из России под соседние, более комфортные юрисдикции и общее ухудшение ситуации как на транспортном рынке, так и в промышленности.

[1] На эту метафору автора навело название статьи: Авдашева С.Б., Новиков В.В. Лиса и журавль: парадоксы дискриминации // Конкуренция и право. – 2012. - № 1. – С. 21-26. [http://antitrusteconomist.ru/research/show/lisa-i-juravl-paradoksyi-diskriminatsii]

4.4. Об идее «квотирования» вагонных парков

Идея эта не нова. Ещё в октябре 2012 г. на Съезде союза транспортников России такую идею высказал вице-президент РЖД В. Гапанович[1]. Тогда идея ограничения вагонного парка путём квотирования через присвоение новых номеров новым вагонам только взамен списываемых вагонов вызвала возражения со стороны всех участников съезда.

Затем, в августе 2013 г. пять крупнейших операторов вновь подняли на щит эту инициативу[2]. И, наконец, в сентябре 2014 г. эта инициатива вновь стала обсуждаемой, после публикации проекта Приказа Минтранса «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25 июля 2013 г. № 266 "Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава и контейнеров"»[3].

Идея введения квот на количество вагонов в собственности, произвела на экспертное сообщество двоякое впечатление.

С одной стороны, предложение выглядит, как злая пародия, порождённая чтением «Экономических софизмов» Ф. Бастиа (скажем, прошением производителей стеариновых свечей, просящих запретить солнечный свет ради увеличения продажи свечей и других осветительных приборов) и вряд ли может рассматриваться всерьёз.

Такое предложение - хороший кейс для студентов, изучающих наиболее гротескные и шаржевые виды обращений за государственной поддержкой.

Нобелевский лауреат Джордж Стиглер в своей работе 1971 г. «The theory of Economic Regulation» показал, что регулирование отрасли выгодно тем, кто уже вошёл на рынок. Тем, кто заинтересован в отсутствии конкуренции со стороны новичков. В итоге участники рынка выигрывают, а потребители проигрывают. Потребители в итоге платят больше, и при этом получают сокращение предложения и уменьшение разнообразия.

Таким образом, перед нами не что иное, как классический сюжет под названием «Если я не умею выигрывать в честной конкуренции, я попрошу, что бы государство создало для меня искусственные условия». В сухом остатке: потребитель проигрывает.

Будет ли принято подобное решение регуляторами? Опыт показывает, что такие решения принимаются только при выполнении трёх условий: низкая

[1] http://f-husainov.livejournal.com/176857.html
[2] http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/pereschitaem-vagony-po-novomu/
[3] http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f09/pr_mt_izm_ad.doc

экономическая грамотность регуляторов, высокий уровень коррупции и пренебрежение репутационными издержками.

В странах с квалифицированными регуляторами, низким уровнем коррупции и образованным обществом, такие решения, как правило, невозможны.

Впрочем, история знает пару красноречивых исключений, которые лишь подтверждают правило. Долгие годы количество таксистов в Нью-Йорке не увеличивалось, а выйти на рынок можно было, только выкупив лицензию у одного из работавших на рынке. Этот пример вошёл во все учебники как пример ущерба потребителям за счёт созданного регулятором картеля. Второй пример – количество гондол, перемещающихся по каналам в Венеции, но это связано с тем, что, в отличие от железных дорог или автотрасс, увеличить водное пространство в Венеции – невозможно.

С другой стороны - несмотря на всю карикатурность предложения, у него есть аспект, который важен для понимания становления рынка железнодорожных грузовых перевозок. Аналогичные предложения, касающиеся искусственных ограничений довольно часто звучали в середине 90-х от т.н. «директорского корпуса», но с развитием знаний о рыночной экономике практически сошли на нет, поскольку аргументировать «за» подобное вмешательство в рынок можно лишь в условиях полного отсутствия обсуждения либо в присутствии интеллектуально невзыскательной аудитории. Квалифицированная аудитория понимает, что стоит за любыми требованиями о разного рода «квотах» или иных формах государственного вмешательства или ограничений.

Развитие рынка железнодорожных перевозок и самое главное – осмысление этого процесса в отрасли, отстаёт примерно лет на 15-20 от остальной экономики страны. Поэтому здесь возможны такие курьёзы, которые в других отраслях давно вошли в учебники как классические примеры ограничения конкуренции, картельного сговора или создания барьеров входа на рынок, о которых производители может, и мечтают, но вслух сказать – стесняются.

О том, что нельзя регулировать профицит административными запретами и ограничениями, речь шла выше. Но здесь необходимо отметить так же, что само наличие профицита грузовых вагонов – имеет ряд позитивных последствий.

Наличие сегодня профицита вагонов является важнейшим залогом конкуренции между операторами и поддержания ставок предоставления вагонов на низком уровне.

Операторы подвижного состава проигрывают от сильной конкуренции в отрасли. Но грузоотправители – выигрывают! А, следовательно, выигрывает экономика в целом!

И здесь необходимо понимать, что у медали две стороны. Одна сторона – профицит, другая – низкая тарифная нагрузка на грузоотправителей. Нельзя отказаться от первого и сохранить второе. Если кто-то выступает за то, что нужно снизить профицит вагонов, то он должен честно сказать: «да, следствием этого будет рост тарифной нагрузки на грузоотправителей» и не обманывать ни себя, ни других.

И здесь необходимо ещё раз упомянуть венгерского экономиста – Яноша Корнаи. До него считалось, что состояние рыночного равновесия – это когда спрос равен предложению. Корнаи первым показал, что это не так. Что равновесие, или оптимальное состояние рынка (в т.ч. с точки зрения потребителей) наступает тогда – когда предложение превышает спрос.

И только в этом случае, мы получаем «нормальный» рынок. Зафиксируем эту мысль: рыночная экономика – это экономика «избытка», экономика «профицита». Это не значит, что профицит – это непременно хорошо для всех. Например, профицит рабочей силы на рынке труда – это хорошо для экономики, но плохо для отдельных безработных – им труднее найти работу. Но именно профицит сигнализирует нам, что рынок работает «нормально». Если профицит исчезает, то это значит, что экономика больна. Гипотетический пример: если в экономике нет безработицы, то, при прочих равных условиях, не будет экономического роста, потому что неоткуда взять рабочую силу, что бы, например, открыть новый завод.

Таким образом, необходимость профицита является универсальной чертой любого рынка, в т.ч. и рынка предоставления подвижного состава.

Сегодня избыток подвижного состава позволяет рынку гибко подстраиваться под потребности грузоотправителя. В случае жёсткого административного волюнтаристского ограничения либо квотирования, этот тонкий и гибкий механизм подстройки, будет уничтожен, в результате в отрасли в отдельные месяцы будет возникать дефицит вагонов, либо регуляторы будут должны ежемесячно пересматривать нормы, регламентирующие этот рынок.

Таким образом, административное, лобовое ограничение вагонного парка будет похоже на попытку починить швейцарские часы тупым кухонным ножом. И принесёт столько же пользы.

В упомянутом выше проекте приказа Минтранса, попытки «квотировать» вагонный парк предлагается путём запрета выдачи номеров вагонов, с тем, что

бы приобретение нового вагона было возможно только при условии списания «старого». В этом случае рынок становится ещё менее гибким и на нём закрепляются старые участники и создаются «барьеры входа» для новых участников, что очевидно будет вести к деформации рынка. Например, если в силу изменения рыночной конъюнктуры резко вырастет потребность в каком-то роде подвижного состава, то возросшую потребность в таком подвижном составе рынок не сможет оперативно удовлетворить, поскольку придётся сначала списать соответствующее количество вагонов других родов подвижного состава или «выкупить» определённую номерную ёмкость у компании, которая готова её продать. В этом случае может возникнуть парадоксальная ситуация: есть спрос, есть субъект рынка, готовый осуществить предложение, но этот спрос останется неудовлетворённым по вине «третьих лиц» - тех, кто уже имеет вагоны. Такую ситуацию можно квалифицировать как «воспрепятствование предпринимательской деятельности», ведь она приводит к повышению барьеров входа на рынок.

Подобная мера, в случае её применения делает рынок менее гибким и создаёт дополнительные условия для консервирования неэффективных бизнес-практик и недопущения на рынок более эффективных хозяйствующих субъектов. Подобная монополизация очевидно окажет негативное влияние как на малых и средних грузоотправителей, так и – в долгосрочной перспективе - на многих крупных.

В остатке: отдельным операторам, особенно тем у которых относительно большой парк эта мера будет выгодна. Кроме того, эта мера будет выгодна – как это ни парадоксально – тем компаниям у которых старый парк и они планируют от него избавиться. Ведь если теперь номерная ёмкость будет ограничена, то что бы приобрести новый вагон нужно будет купить «мертвые души» - номера старых, готовых к списанию вагонов. В этих условиях, компании могут капитализировать свои подготовленные к списанию старые вагоны в актив, пользующийся спросом.

Но грузоотправители от этой меры – проиграют, поскольку вырастет уровень тарифной нагрузки, а, кроме того, вследствие высоких барьеров входа на рынок, они будут получать ту же услугу, но худшего качества и по более высокой цене, как это всегда бывает в условиях искусственного ограничения конкуренции.

Заключение

Подводя итог, можно следующим образом резюмировать предварительные итоги трёх этапов реформы:

1. Переход железнодорожной отрасли из состояния советского министерства в состояние рынка транспортных услуг пока не завершён. Реформа оказалась половинчатой и осторожной. Возможно, что осторожность применительно к таким большим системам, как железнодорожный транспорт не является недостатком, но сегодня очевидно, что именно там, где была «осторожность», наблюдаются самые негативные результаты, а там, где были проведены «быстрые» реформы – результаты позитивные.

2. 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 объёмов перевозок и бурное развитие этого сегмента.

По итогам 13 лет можно положительно оценить демонополизацию в этом сегменте: конкуренция между операторами подвижного состава привела к ликвидации дефицита, росту инвестиций в вагонный парк и – с некоторым лагом – к снижению тарифных ставок в дерегулированном сегменте.

3. 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 объёмов перевозок и растущего вагонного парка, что приводит к повышенной загрузке пропускных и провозных мощностей и к тому, что неразвивающаяся инфраструктура становится тормозом промышленного роста

4. Основные проблемы функционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не столько реформами и демонополизацией, сколько недореформированием и незавершённостью проводимых реформ, а так же несистемностью отдельных решений (когда в одном сегменте уже действуют рыночные силы, а в соседнем – архаичное государственное регулирование);

5. Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта должно заключаться в либерализации недореформированных сегментов, реформировании формы собственности на инфраструктуру железнодорожного транспорта и формировании рынка железнодорожных грузовых перевозок и

рынка тяги, как наиболее эффективного механизма балансирования спроса и предложения на транспортные услуги.

6. Основными рисками для дальнейшего развития рынка железнодорожных грузовых перевозок, является усиление «регулирования» и контроля в этой сфере, как со стороны регуляторов, так и со стороны «РЖД».

7. Ренессанс идей планирования, наблюдавшийся в «РЖД» в 2010-2012 гг., который привёл к снижению клиентоориентированности и «уходу» части груза на автомобильный транспорт имеет своим последствием двойной негативный эффект. С одной стороны увеличится объём «убыточных» грузов, с другой «убегут» высокодоходные грузы. Это, в свою очередь, увеличит убытки (или недополученные доходы) «РЖД», а затем оно запросит субсидии из бюджета и более высокую индексацию, которая, в свою очередь вновь будет «выталкивать» с рынка железнодорожных перевозок высокодоходные грузы и увеличивать долю убыточных. В итоге, начнётся бег по порочному замкнутому кругу.

8. Часто утверждается, что главной проблемой отрасли сегодня является «профицит» вагонов. Под профицитом понимается превышение количества вагонов над некоторой, полученной расчётным путём «оптимальной» величиной. Но необходимо понимать, что избыток предложения - важнейшая черта рыночной системы. Нельзя получить только одну сторону медали. Если мы хотим, что бы не было дефицита подвижного состава, что бы у грузоотправителя был выбор, что бы тарифная нагрузка на грузоотправителей не росла (либо снижалась), - а именно это мы получили благодаря профициту вагонов - то нужно понимать, что все эти черты одной стороны медали обеспечивается ценой наличия второй стороны: избытка предложения подвижного состава. В этой связи, чрезвычайно опасными представляются инициативы по административному регулированию и квотированию вагонных парков.

Многие из нынешних проблем железнодорожной отрасли имеют своим источником не только несистемность принимаемых регуляторных решений, но и неупорядоченность наших теоретических представлений о целевой модели рынка грузовых перевозок. Последнее особенно ярко проявляется в попытках опереться на взаимоисключающие теоретические концепции (или на представления, неявно вытекающие из этих концепций), которые с очевидностью на каком-то этапе приводят к конфликту между двумя противоположными векторами развития рынка.

Одна из целей настоящего доклада заключалась в том, что бы показать связь между отдельными проблемами функционирования железнодорожной отрасли, возникающими в краткосрочной перспективе в отдельных сегментах и общим ходом и логикой процессов, происходивших в долгосрочной перспективе.

Статьи автора, посвящённые как теме настоящего доклада, так и другим вопросам экономики железнодорожного транспорта, а так же монографии автора можно найти на сайте http://f-husainov.narod.ru.

Высказать своё мнение и задать вопросы автору можно в блоге http://f-husainov.livejournal.com.

Ряд статей и презентаций к докладам, сделанным автором, доступны на страничке Лаборатории исследования отраслевых рынков Экспертного института НИУ ВШЭ, по ссылке: http://www.hse.ru/org/hse/expert/3674610/z_d.

Список использованных источников

1. Аксёненко Н.Е. В интересах государства и отрасли // Железнодорожный транспорт – 2000. - № 9. – С.2-11.
2. Аксёненко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.
3. Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов. Доклад Федеральной антимонопольной службы РФ. [http://fas.gov.ru/competition/goods/analisys/ a_8382. shtml]
4. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее – М.: Транспорт, 1993. – 415 с.
5. Белова А.Г. Вопросы управления железнодорожным транспортом в период реформирования // Экономика железных дорог. – 2002. - № 11. – С.10-18.
6. Беннет С. Некоторые оценки британской модели приватизации // Железные дороги мира. - 2000. - № 12. - С.5-11.
7. Беседин И.С. О Методологии формирования Прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами // Бюллетень транспортной информации. – 2002. - №10. – С.3-4.
8. Бланшар Р. Парк грузовых вагонов Северной Америки // Железные дорги мира. – 2008. - № 8. – С.49-53.
9. Бородин А.Ф., Сотников Е.А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учётом увеличения доли приватных вагонов // Железнодорожный транспорт. – 2011. - № 3. – С.8-19.
10. Браславский А.Л., Лившиц В.Н., Позамантир Э.И. Реформирование федерального железнодорожного транспорта: либерально-рыночный или социально-рыночный вариант? // Бюллетень транспортной информации.- 2001. - № 5. - С.14-26.
11. Виньков А.И. Жизнь без вагонов: МПС не в состоянии обеспечить вагонами всех желающих // Эксперт. – 2001. - № 40. – С.20-22.
12. Вторушина Н. Публичный диалог по приватному вопросу//РЖД-Партнер. – 2008. - № 21.
13. Галлямова Ю. ФАС заступилась за малышей // РБК-daily. – 2012. – 26 января.
14. Голомолзин А.Н., Давыдов Г.Е. Рынок грузовых железнодорожных перевозок – этап формирования коммерческой инфраструктуры рынка – М.: БукиВеди, 2013. – 96 с.
15. Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы – М.: ЦЭФИР, 2003. – 30 с.
16. Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. [http://guryevandrey.narod.ru/book.html]
17. Давыдов Г.Е. Программа реформ: нужны реальные цели // Бюллетень транспортной информации. - 2001. - № 5. - С.27-35.
18. Ди Лоренцо Томас Миф о «естественной монополии» // Эко. – 2001. - № 4. – С.81-98.
19. Дмитриева М., Кузьминов М. Рынок транспортных услуг на пятилетку: государственный контракт и конкуренция с эффектом масштаба. Беседа с Е.

Солженицыным и Д. Колобовым // РЖД-Партнёр. – 2009. - № 20. (октяюрь) – С.37-40.
20. Доббин Ф. Формирование промышленной политики: Соединённые Штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли – М.: Изд. Дом ВШЭ, 2013. – 368 с.
21. Единая транспортная система / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. / Под ред. В.Г. Галабурды – М.: Транспорт, 1999. – 295 с.
22. Зайцев А.А. Экономическая стратегия управления железными дорогами – СПб.: СПГУПС, 1995. – 126 с.
23. Зайцев А.А., Ефанов А.Н., Третьяк В.П. Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений – М.: ЦНТБ МПС РФ, 1994. – 236 с.;
24. Канторович Л.В. Математика в экономике: достижения, трудности, перспективы. Нобелевская лекция // Лауреаты Нобелевской премии по экономике: автобиографии, лекции, комментарии.- Т.1. – СПб.: Наука, 2007. – С.211-219.
25. 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.
26. Коломиец А.Г. Финансовые реформы русских царей. От Ивана Грозного до Александра Освободителя – М.: НП Редакция журнала «Вопросы экономики», 2001. – 400 с.
27. Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление транспортного комплекса страны? // Российский экономический журнал. - 1998. - № 5.-С.11-16.
28. Концепция развития структурной реформы железнодорожного транспорта // Гудок. - 2000. - № 166 от 8 сентября.- С. 3-4.
29. Корнаи Я. Дефицит М.: Наука, 1990. – 608 с
30. Красковский А., Жуков Е. Ключ к успеху РЖД – хозяйствующие дороги // РЖД-Партнёр. – 2014. -№ 3. – С.31-33.
31. Кудрявцев В.А. Управление движением на железнодорожном транспорте: Учебное пособие для вузов ж.-д. транспорта – М.: Маршрут, 2003. – 200 с.
32. Куренков П.В., Бельницкий Д.С., Котляренко А.Ф. Калатинская А.Б. Классификация операторских компаний // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 9. – С.14 – 19.
33. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. – Самара, СамГАПС, 2003. – 634 с.
34. Куренков П.В., Хусаинов Ф.И. Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков // Экономика железных дорог. – 2013. - № 9. – С.35-48.
35. Лапидус Б.М. Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь- изд. 3-е, доп. и перераб. – М.: Интекст, 2012. – 384 с.

36. Лапидус Б.М. Локомотив экономики нуждается в энергии: приватизация российских железных дорог нецелесообразна. Однако без реструктуризации не обойтись // РЖД-Партнер. - 2000. -№ 6. - С.4 - 6
37. Лапидус Б.М. Регулирование тарифов и развитие конкуренции в условиях реализации третьего этапа структурного реформирования железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. – 2006. - № 6. – С.9-20.
38. Лапидус Б.М. Реформирование отрасли - социально-экономическая потребность государства и железных дорог// Железнодорожный транспорт. - 2000. - №9.- С.24-28.
39. Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. Анализ динамики вагонных парков и "проблема профицита" // Экономика железных дорог. - 2014. - № 4. - С.72-83.
40. Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. К вопросу об "оптимальном" количестве вагонов на сети железных дорог // Бюллетень транспортной информации. - № 4.- С.19-27.
41. Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. О конкуренции автомобильного и железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок // Вектор транспорта. – 2014. - № 2. – С.28-43.
42. Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. Перспективы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта // Бюллетень транспортной информации. – 2013. - №11. – С.3-14.
43. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. Монография / В.А. Агафонов и др. Под ред. В.В. Фортунатова – М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. – 292 с.
44. Мазо Л.А., Лукашев В.И. Конкурентные отношения на железнодорожном рынке // Железнодорожный транспорт. – 1999. - № 12. – С.25-30.
45. Мартынов А.Г. Структурная реформа федерального железнодорожного транспорта (Комментарии к Постановлению Правительства РФ) // Бюллетень транспортной информации. – 1999. - № 4. – С.2-4.
46. Мау В.А. У России свой путь // Гудок. - 2000. - 3 октября.
47. Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. - 1999.- № 1.- С.25-31.
48. Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004. – 240 с.
49. Мелитт Б. Режим эксплуатации на железных дорогах Великобритании после приватизации // Железные дороги мира. 1998.-№ 9. –С.15-19.
50. Меркушева В. Грузовое вагоностроение в тисках зависимости // РЖД-Партнёр. – 2008. - № 11. – С.6-13.
51. Мишарин А.С. Семилетка реформирования стальных магистралей // Труд. – 2000. - 4 октября.
52. Морозов В.Н. Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами // Железнодорожный транспорт. – 2008. - № 12. – С.8-12.
53. Морозов В.Н.: Возможности ОАО РЖД вести свой бизнес должны быть гораздо более гибкими, чем сегодня/ Беседовал А.И. Гурьев // РЖД-Партнер.- 2008. - № 20.-С 6-10.
54. Непомнящий А. РЖД вернёт вагоны // Ведомости от 11.10.2011 г. [http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/268915/rzhd_vernet_vagony]

55. Николаев И.А. Необходимость и пути реформирования отношений собственности на федеральном железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. - 2000.-№ 6.- С.31-41.
56. О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта. Постановление правительства РФ от 15 мая 1998 г. № 448 // Бюллетень транспортной информации. 2000. - №4.- С.4.
57. Ослунд А. Строительство капитализма. Рыночная трансформация стран бывшего советского блока / Пер. с англ. под ред. И.М. Осадчей. – М.: Логос, 2003. – 720 с.
58. Основные показатели транспортной деятельности в России-2006: Статистический сборник – М.: Росстат, 2006 – 95 с.
59. Основные показатели транспортной деятельности в России-2010: Статистический сборник – М.: Росстат, 2010 – 95 с.
60. Персианов В.А. Страсть к реформам добралась до МПС // Российская газета. – 2000. – 17 июня.
61. Пехтерев Ф.С. Актуализированная Транспортная стратегия // Экономика железных дорог. – 2013. - №6. – С.12-15.
62. Питтман Р. Конкуренция на железных дорогах: что выбирать России? // Эко. – 2001. - № 8. – С.13-29.
63. Плетнёв С. Совет да маршрут // Гудок. – 2009. – 2 декабря.
64. Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»" (Тарифное руководство № 1)
65. Программа структурной реформы на железнодорожнои транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лапидус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносов, Д.А. Мачерет. – М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.
66. Протокол и стенограмма конференции "Последствия ужесточения порядка продления срока службы подвижного состава. Мнения участников рынка" от 4 июня 2013 г // [http://npogdps.com/news/npogdps/protokol-i-stenogramma-konfer-04-06-2013/]
67. Протокол открытого обсуждения проекта Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок от 20.11.2012 г. // Бюллетень транспортной информации. – 2013. - № 4. – С.33-35.
68. Рогачёва Л.С., Мазо Л.А., Шмелёв А.В. Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами // Бюллетень транспортной информации. – 2002. - №10. – С.5-8.
69. Савчук В.Б.: Операторский бизнес теряет привлекательность? / Беседовал Д. Ханцевич // Сайт РЖД-Партнер 31.12.2012. [http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/operatorskii-biznes-teriaet-privlekatel'nost'/]
70. Сонин К.И. Защита экономиста // Выход, голос и верность: Реакция на упадок фирм, организаций и государств / Пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2009. – С. 149-154.
71. Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.
72. Тихонов А.А. Управление грузовым вагонным парком на завершающем этапе реформирования железных дорог России: Автореф. дисс. … канд. экон. наук / ГУУ – М.: 2009. – 26 с.

73. Тишкин Е.М. Автоматизация управления вагонным парком – М.: Интекст, 2000. – 224 с.
74. Транспорт в России 2007. Статистический сборник – М.: Росстат, 2007. – 198 с.
75. Транспорт в России 2009. Статистический сборник – М.: Росстат, 2009. – 215 с.
76. Транспорт и связь в России 2012. Статистический сборник – М.: Росстат, 2012. – 303 с.
77. Транспорт страны Советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков и др.; Под ред. И.В. Белова. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
78. Третьяк В.П. Железнодорожные акции – это реально // Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта – М.: ИД «Парус», 1998. – Т.1. - С.362-364.
79. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. – М.: Транспорт, 1993. – 255 с.
80. Управление парками вагонов стран СНГ и Балтии на железных дорогах России: Учеб. пособие для вузов железнодорожного транспорта / Под ред. В.И. Ковалёва, С.Ю. Елисеева, Е.Ю. Мокейчева – М.: Маршрут, 2006. – 245 с.
81. Ушкова Е. Процесс пошёл // Сайт «РЖД-Партнер» 20.10.2011. [http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/370553/]
82. Ушкова Е. Уголь преткновения // РЖД-Партнер. – 2011. - № 20 (октябрь). – С.26-27.
83. Фадеев Г.М. Состояние отрасли накануне реформы // Экспедирование и логистика. – 2002. - № 3. – С.3-5.
84. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
85. Филипченко С.А. Новые методы учёта парка грузовых вагонов и расчёта оборота вагона // Железнодорожный транспорт. – 2010. - № 4. – С.67-70.
86. Хайек Ф. Дорога к рабству – М.: Новое издательство, 2005. – 264 с.
87. Ханцевич Д. Не потерять логику: интервью с С.Калетиным // ИА "РЖД-Партнёр" 21.05.2013 [http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/ne-poteriat'-logiku/]
88. Хиршман А. Выход, голос и верность: Реакция на упадок фирм, организаций и государств / Пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2009. – 156 с.
89. Хусаинов Ф.И. Повышение эффективности железнодорожных перевозок при конкуренции с автотранспортом // Железнодорожный транспорт. – 2007. - № 1. – С.54-56.
90. Хусаинов Ф.И. Анализ ЕСТП: риски и угрозы для рынка транспортных услуг // Инновации транспорта. – 20013. - №2. – С.35-38.
91. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. – 2009. - № 1. – С.22-33.
92. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Монография – Саратов, Издательство «Новый ветер», 2009. – 322 с.
93. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железных дорог: от теоретической модели к практической реализации // Бюллетень транспортной информации. – 2005. - № 10. – С.10-18.
94. Хусаинов Ф.И. Качество работы или качество продукции ? // РЖД-Партнёр. - 2009. - № 20 (октябрь). - С.48-50.

95. Хусаинов Ф.И. О влиянии запрета продления срока службы вагонов на перевозки грузов в химических цистернах и рефрижераторном подвижном составе // Вестник транспорта. - 2014. - № 5. - С.28-32.
96. Хусаинов Ф.И. О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации - 2013. - № 3. - С.22-31.
97. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта: достижения и проблемы // Вестник транспорта. - 2011. - № 4. - С. 8-14.; № 5. - С.2-11.
98. Хусаинов Ф.И. Реформа российских железных дорог: неоконченная пьеса // Экономическая политика. - 2011. - № 5. - С.68-97.
99. Хусаинов Ф.И. Реформы на железнодорожном транспорте: ещё две четверти пути // Вектор транспорта. - 2014. - № 1 (январь). - С.22-28.
100. Хусаинов Ф.И. Управление вагонными парками: грядёт революция // РЖД-Партнёр. - 2010. - № 20(октябрь) - С.34-38.
101. Хусаинов Ф.И. Эволюция тарифного регулирования на железных дорогах США// Бюллетень транспортной информации. - 2014. - № 6. - С.17-24.
102. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. - 2010. - № 11. - С.63-77.
103. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. Монография – М.: Издательский дом «Наука», 2012. – 192 с.
104. Хусаинов Ф.И., Плисова Е.И. Частная собственность на железнодорожный подвижной состав как фактор развития вагоностроения // Бюллетень транспортной информации. – 2010. - № 8. – С.22-27.
105. Челпанова М. Владимир Якунин заступился за старые вагоны // Ведомости. - 2013. - 21 февраля. [http://www.vedomosti.ru/companies/news/9352451/yakunin_za_starye_vagony]
106. Челпанова М. РЖД выедет на частниках // Ведомости. – 2013. – 14 ноября.
107. Чибисов В. Вагонный парк и «независимые перевозчики». Беседа с В.А. Буяновым, Ю.В. Дьяковым и В.А. Шаровым // Гудок. – 1998. – 13 января.
108. Чубайс А.Б. Итоги приватизации в России и задачи следующего этапа // Вопросы экономики. - 1994. - № 6. - С.4-9.
109. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса – М.:ФГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2011. -676 с.
110. Экономика железнодорожного транспорта: учебник для вузов / И.В. Белов, В.Г. Галабурда, В.Ф. Данилин и др.; Под ред. И.В. Белова – М.: Транспорт, 1989. – 351 с.
111. Якунин В.И. Делай, что должен // Гудок. – 2011. – 28 сентября.
112. Якунин В.И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. – 2009. - № 33 (от 31.08.09). – С.36-42.
113. Якунин В.И. Доклад на итоговом заседании Правления ОАО «РЖД» // Железнодорожный транспорт. – 2014. - № 1. – С.7-19.
114. Якунин В.И.: Пока железнодорожный транспорт является дотируемым, приватизацию осуществлять нельзя/ Беседовала Ю.Галлямова // РБК-daily . – 2012. – 30 июля. [http://rbcdaily.ru/industry/562949984421813]
115. Ясин Е.Г. Компания не решит всех проблем // Гудок. 2000.- 3 октября.

Об авторе:

Хусаинов Фарид Иосифович, кандидат экономических наук

Родился в 1977 г. в г. Ершове Саратовской обл. В 1999 г. закончил Самарский институт инженеров железнодорожного транспорта (СамИИТ, в наст. время – СамГУПС) по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте», в 2003 г. – аспирантуру по специальности «Экономика и управление народным хозяйством (транспорт)», в 2004 г. в Государственном университете управления (Москва) защитил кандидатскую диссертацию. Совмещал профессиональную деятельность (работу на Приволжской железной дороге, в ДЦФТО, затем – в ТЦФТО) с научно-исследовательской и педагогической деятельностью в Поволжском филиале РГОТУПС (с 2009 г. – Поволжский филиал РОАТ МИИТ).

Работал инженером отдела маркетинга ДЦФТО Приволжской ж.д. (г. Саратов, 1999–2005 гг.), заместителем начальника Саратовского РАФТО (2005–2006 гг.), начальником Покровского АФТО (г. Энгельс, 2006–2008 гг.).

С ноября 2008 г. по сентябрь 2010 г. работал начальником отдела маркетинга Приволжского Территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) ОАО «РЖД» (г. Саратов), с сентября 2010 по май 2012 работал ведущим технологом сектора методологии и развития в ОАО «Первая грузовая компания» (г. Москва), с мая 2012 г. по наст. время – работает в Некоммерческом партнёрстве операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖдПС), в Московском представительстве.

С 2011 г. –преподаёт на экономическом факультете РОАТ МИИТ (Москва).

Опубликовал более 120 научных и публицистических статей в ведущих транспортных и экономических изданиях («Бюллетень транспортной информации», «Вектор транспорта», «Вестник транспорта», «Гудок», «Железнодорожный транспорт», «РЖД-Партнёр», «Экономика железных дорог», «Экономическая политика», «Экспедирование и логистика», «Українські залізниці» и др.).

Преподавал следующие дисциплины: «Ценообразование на транспорте», «Логистика», «Организация предпринимательской деятельности на транспорте», «Экономика отрасли», «Экономика транспорта (Единая транспортная система)», «Экономика железнодорожного транспорта», «Экономические проблемы транспорта». Читал лекции по транспортному маркетингу и истории железнодорожных тарифов (в ПФ РГОТУПС) на курсах повышения квалификации для работников СФТО.

В 2009 г. награждён премией журнала «РЖД-Партнёр» в номинации «За лучшую полемику на страницах журнала».

Автор двух монографий: «Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний» (2009), «Экономические реформы на железнодорожном транспорте» (2012).

Приложение 1

Рецензия на доклад кандидата экономических наук Хусаинова Фарида Иосифовича «Реформа железнодорожной отрасли: проблемы незавершённой либерализации»

В представленном докладе исследуется комплекс проблем, связанных с реформированием железнодорожного транспорта в России.

Автором доклада проведён подробный анализ хода реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, начиная от экономических предпосылок реформ, до современного состояния железнодорожного транспорта по завершении третьего этапа структурной реформы.

Важным результатом работы является выделение и сопоставление хода реформ в различных сегментах отрасли, позволяющие выявить связь между степенью либерализации сегмента и результатами его функционирования (глава 2).

Особый интерес представляет анализ современных проблем железнодорожного транспорта (глава 3), поскольку многие из этих проблем недостаточно освещены в публикациях по данной теме. В докладе показано, что многие из этих проблем носят не разовый, частный характер, а являются системными и тесно связанными как друг с другом, так и с общими проблемами построения рынка железнодорожных грузовых перевозок.

К безусловным достоинствам доклада можно отнести анализ процессов зарождения и формирования операторского бизнеса в России и его значения для экономики страны. При этом автор рассматривает проблемы реформирования железнодорожного транспорта не с позиции равнодушного наблюдателя. В своём анализе он выступает как убежденный сторонник экономической свободы, приверженец рыночных методов организации железнодорожной отрасли.

Несомненный научно-практический интерес представляют параграфы, посвящённые проблемам профицита подвижного состава и, в частности, предложенный автором методический подход к оценке профицита (дефицита) грузовых вагонов (п.3.3), который, вместе с тем, нуждается, на наш взгляд в некоторых уточнениях.

Особого внимания заслуживает параграф, посвящённый оценке влияния демонополизации на показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта (п.3.6), поскольку проведённый анализ развеивает некоторые устоявшиеся мифы, иногда звучащие в отраслевых средствах массовой информации.

Чрезвычайно важной (причём, не столько для исследователей, сколько для регуляторов), представляется 4-я глава доклада, посвящённая некоторым наиболее дискуссионным инициативам по регулированию рынка, высказанным в последнее время.

Вместе с тем, доклад не лишён недостатков.

Во-первых, давая широкий охват различных процессов, протекание которых существенно зависит от результатов реформирования железнодорожного транспорта России, в докладе оставлены «за скобками» весьма важные факторы, исказившие ход реформирования и его промежуточные итоги. Никакие решения по тарифам и децентрализации управления имущественным комплексом ОАО «РЖД» не дадут положительного эффекта, если они не будут направлены на преобразование рынка естественной монополии в конкурентный рынок. Практика же такова, что даже сегменты рынка, объявленные в Программе реформы 2001 г. как преобразуемые в конкурентные (например, оказание услуг локомотивной тяги и развитие института перевозчиков грузов, не аффилированных с владельцем инфраструктуры), не продвинулись в этом направлении ни на

шаг. В докладе об этом кратко упомянуто, но эти темы требуют более подробного освещения.

Во-вторых, это касается наличия (правильнее сказать: отсутствия) коммерческой инфраструктуры товарных рынков в железнодорожной отрасли. В первую очередь – коммерческой инфраструктуры рынка перевозок грузов и связанных с ними услуг. Притом, что на этом рынке работают сотни организаций железнодорожного транспорта и десятки тысяч пользователей их услуг, отсутствуют организованные формы оборота таких услуг, которых, согласно Распоряжению Президента ОАО «РЖД», насчитывается около 80. По-прежнему, как и в советский период, основная форма доступа к услугам по перевозке и по использованию инфраструктуры – это очередь. Имея значительный по емкости и громадный по перечню услуг конкурентный сегмент рынка, железнодорожный транспорт по-прежнему лишен организованных форм торговли этими услугами. Отсюда низкая прозрачность сделок, отсутствие противозатратных механизмов, сомнительные (и вредные для рынка) ценовые тренды и, разумеется, коррупционные влияния на процессы принятия технологических решений.

Можно выразить надежду и пожелание автору, чтобы он продолжил изучение и анализ практики хозяйственных взаимодействий на рынке грузовых железнодорожных перевозок с учетом важнейших факторов, определяющих успехи и неудачи в развитии этого рынка.

Представленный доклад написан на высоком научном уровне. Он, безусловно, будет полезен для сотрудников государственных органов, занимающихся регулированием железнодорожной отрасли, для студентов, аспирантов и преподавателей вузов, а так же для научных работников, занимающихся исследованием проблем функционирования отраслевых рынков.

Г.Е. Давыдов,
доктор экономических наук, профессор,
академик Российской и Международной академий транспорта,
Президент Национальной ассоциации транспортников,
Главный редактор журнала «Бюллетень транспортной информации»

Приложение 2

Рецензия на аналитический доклад кандидата экономических наук Хусаинова Фарида Иосифовича «Реформа железнодорожной отрасли: проблемы незавершённой либерализации»

Представленный на рецензирование доклад посвящен чрезвычайно интересной теме – реформированию железнодорожного транспорта, процессу перехода от системы МПС к современному рынку железнодорожных грузовых перевозок. Процесс этот сложный и нуждается в тщательном объективном описании и теоретическом осмыслении, значение которого, с учётом важной макроэкономической роли железных дорог, раскрытой автором в главе 1, выходит за отраслевые рамки.

Доклад представляется чрезвычайно актуальным, потому что вопросы стратегического развития реформ в нём увязаны с отдельными тактическими проблемами современного железнодорожного транспорта, являющимися сегодня предметом жарких внутриотраслевых дискуссий.

Важно, что в докладе эти проблемы анализируются не изолированно друг от друга, а системно, в диалектическом единстве.

Автор, опираясь как на методологические подходы корифеев экономической науки (А. Смита, Ф.А. фон Хайека, Л.В. Канторовича, Я. Корнаи), так и на работы многих учёных различных направлений, исследующих сферу транспорта, ясно формулирует собственные, оригинальные, методические положения и аналитические выводы.

В главе 2 представлен интересный сравнительный анализ хода реформ в различных сегментах отрасли, которые, по мнению автора, наиболее динамичны и успешны в сфере оперирования подвижным составом и недостаточно радикальны, а потому менее успешны в других сферах железнодорожной отрасли.

Автор доказательно раскрывает позитивное влияние развития рыночных механизмов в ходе реформы. Этот анализ был бы более полным и объективным, если бы автором было представлено сравнение динамики тарифов на железнодорожные грузовые перевозки с опережающим ростом цен в других отраслях и в промышленности в целом.

В то же время, следует согласиться с выводом автора, что «главное не сам по себе уровень тарифов или цен, а формирование фундаментальных институтов рынка, механизмов, обеспечивающих саморегулирующийся переток капитала и иных ресурсов из одного сегмента в другой» (С. 52).

Дискуссионной и несколько дуалистичной является позиция автора по вопросу организационно-экономической модели использования локомотивной тяги. С одной стороны, он неоднократно отмечает преимущество перевозчиков, владеющих как инфраструктурой, так и подвижным составом. С другой, предлагает опережающую либерализацию рынка локомотивной тяги с её отделением от инфраструктуры, полагая, что это, через обострение инфраструктурного дефицита, приведёт к росту инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры. Однако, по имеющимся оценкам, дополнительные издержки различных участников транспортного рынка в результате отделения локомотивной тяги от инфраструктуры могут быть чрезвычайно велики. Поэтому представляется предпочтительным развитие в отрасли рыночных механизмов при сохранении единства инфраструктуры и локомотивной тяги.

К безусловным достоинствам доклада можно отнести глубокое и системное рассмотрение в главе 3 современных проблем железнодорожного транспорта.

Важной и чрезвычайно удачной методологической находкой является рассмотрение проблемы «ухода» грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный сквозь призму концепции А. Хиршмана (п.3.1). Подобный взгляд позволяет более многогранно

рассматривать процессы конкуренции на транспорте, чем это обычно принято делать в транспортной науке.

Следует отметить новизну и практическую значимость как для регуляторов (ФАС, Минтранс и т.д.), так и для отраслевых исследователей параграфов, посвящённых проблеме «оптимального» количества подвижного состава на сети железных дорог (п.3.2.) и предложенной методики оценки профицита (дефицита) грузовых вагонов (п.3.3).

При этом следует согласиться с позицией автора, что инструментами решения проблемы несоответствия количества подвижного состава и инфраструктурных мощностей должны стать ценовой механизм сбалансирования спроса и предложения и участие частного капитала в развитии инфраструктуры.

Важно отметить, что в докладе гармонично сочетается исследование отраслевых процессов, рынка железнодорожных грузовых перевозок в целом и погружение в такие специальные вопросы, как причины изменения показателей оборота вагона, коэффициента порожнего пробега и других эксплуатационных показателей (п. 3.6). Сочетание этих двух видов "оптики": детального погружения в тонкости эксплуатационной статистики и технологии работы железнодорожного транспорта с умением посмотреть на транспортный рынок «сверху», с общеэкономических позиций, с точки зрения функционирования институтов и стимулов - является сильной чертой взгляда, предложенного автором доклада.

Чрезвычайно интересным представляется проведённый в главе 4 критический разбор некоторых предложений последнего времени по регулированию рынка железнодорожных грузовых перевозок. Автор, являясь последовательным сторонником либерального взгляда на государственное регулирование, показывает, к каким негативным последствиям приводит избыточное регулирование рынка.

В целом, доклад отличается исследовательской добросовестностью, выражающейся в использовании чрезвычайно широкого и разнообразного массива экономической информации как отраслевого, так и общеэкономического характера. Доклад написан публицистично, автор удачно использует яркие метафоры для более наглядного обоснования своих выводов.

Публикация доклада будет весьма полезна с точки зрения возрождения культуры научной дискуссии, во много утраченной в советский период.

Доклад Ф.И. Хусаинова, безусловно, будет интересен для научных работников, а также специалистов и руководителей железнодорожного транспорта и представителей регуляторов - федеральных органов исполнительной власти, курирующих вопросы железнодорожного транспорта и экономического развития. Доклад также может быть полезен студентам, аспирантам, всем исследователям, занимающимся проблемами теории отраслевых рынков.

Д.А. Мачерет,
доктор экономических наук,
профессор Московского государственного университета путей сообщения,
Первый заместитель председателя Объединённого учёного совета ОАО «РЖД»