



Точка зрения

Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков

П.В. КУРЕНКОВ,
д-р экон. наук, проф.,
зам. директора по научной
работе, ИУИТ МИИТ,
petrkurenkov@mail.ru,

Ф.И. ХУСАИНОВ,
канд. экон. наук,
доцент кафедры «Экономика,
финансы и управление
на транспорте»
РОАТ МИИТ,
f-husainov@yandex.ru

Система управления вагонопотоками и ее важнейший компонент – система регулировки порожних вагонопотоков – были сформированы в нынешнем виде к 1950-м гг. для условий плановой экономики с единым собственником вагонов, управляющим ими как единым обезличенным парком. Доля собственных вагонов предприятий была тогда незначительна и не оказывала существенного влияния на передвижение вагонов парка МПС. Но так было не всегда

История

В первые годы существования российских железных дорог, в 1840–1860-е гг., 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 груженных вагонов к стыковым пунктам. Регулировочные меры носили внутридорожный характер. Регулирование парка основывалось на очередности приема грузов к перевозке [1–4].

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 **соглашение о прямом бесперегрузочном сообщении**. Здесь важно отметить, что инициаторами 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 отношениях.

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** был установлен порядок распределения подвижного состава между дорогами в зависимости от заданных объемов работы и введен принцип принудительной взаимопомощи вагонами.

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

В этот момент российская железнодорожная сеть оказалась перед выбором: продолжать идти по пути добровольных соглашений, по которому шли, например, железные дороги США, или пойти по пути принудительной централизации. Один из аргументов в пользу централизации управления вагонопотоками заключался в том, что это позволит перевозить больший объем груза при менее развитой инфраструктуре.

Действительно, для условий, когда нет никакого частного рынка, когда сервис, качество транспортного обслуживания и скорость доставки не важны, а важна лишь грузонапряженность и необходимо освоение большого грузооборота тяжелой промышленности периода индустриализации, централизация представлялась оптимальным решением (во всяком случае, если не думать о долгосрочных перспективах).

Именно этот путь выбрало большинство ученых-транспортников того времени, возможно, думая, как и академик С. Струмилин, что «лучше стоять за высокие темпы роста, чем сидеть за низкие». Впрочем, справедливости ради следует заметить, что этактистские идеи и популярность централизованного планирования в те годы были распространены во многих странах.

Так или иначе, но, как пишет проф. В.А. Кудрявцев, «на российских 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» [5].

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 груженых вагонов**, которое применяется на сети российских железных дорог с 1957 г. [4].

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 пропусковыми и провозными способностями инфраструктуры.

Так, например, железные дороги США при сопоставимом с железными дорогами России грузообороте имеют эксплуатационную длину (протяженность), в 2,7 раза превосходящую эксплуатационную длину российских железных дорог*.

* По данным справочника «Транспорт России – 2010» (раздел «Международные сравнения»), протяженность железных дорог США составляла: в 2004 г. – 231,2 тыс. км, в 2008 г. – 227,0 тыс. км. Протяженность российских железных дорог в те же годы соответственно 85,2 и 85,6 тыс. км. – *Прим. авт.*

Коэффициент порожнего пробега на железных дорогах США традиционно составляет около 50%, а на российских железных дорогах – в 2007 и 2008 гг. – 39%, в 2009 г. – 41%. На железных дорогах СССР в 1970-е гг. коэффициент порожнего пробега был наименьшим в мире – от 24 до 28% (рис. 1).

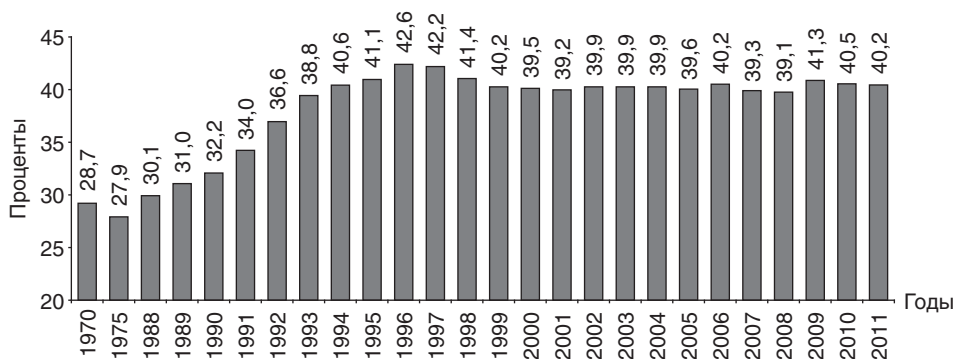


Рис. 1. Динамика коэффициента порожнего пробега вагона (к общему) на железных дорогах СССР и России [6]

Получается, что, если оценивать эффективность управления железнодорожным транспортом с точки зрения коэффициента порожнего пробега (а эту ошибку часто делают сегодня, сравнивая итоги работы РЖД до реформы и после исключительно с точки зрения этого показателя), можно прийти к абсурдному выводу, что советский железнодорожный транспорт был самым эффективным, а американский – самым неэффективным.

При этом железные дороги США существенно превосходили отечественные железные дороги по таким показателям, как скорость, срок и надежность доставки (доля отправок, прибывших с невыполнением срока доставки), 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%; в СССР в разные годы она составляла от 12 до 35%, на современных российских железных дорогах: в 2007 г. – 11,2%, в 2008 г. – 14,1%, в 2009 г. – 11,5% (рис. 2).

Кроме того, отличие коэффициентов порожнего пробега связано с различной структурой парков грузовых вагонов в США и России. В США традиционно ниже доля универсального подвижного состава и выше доля специализированного. Например, доля полувагонов в США составляет 36% всего парка [7], а в России – примерно 45%*, тогда как хопперы различных типов (включая зерновозы, минераловозы, цементовозы) в США составляют около 40% парка, а в России только 11%.

На самом деле подобные показатели – коэффициент порожнего пробега, оборот вагона, грузонапряженность, средний вес поезда и т. п. – в условиях рыночной

* В структуре вагонного парка СССР в 1975 г. доля полувагонов составляла 37%; в структуре вагонного парка РФ в 2012 г. – 44,5%, по итогам I квартала 2013 г. – 46%. – Прим. авт.

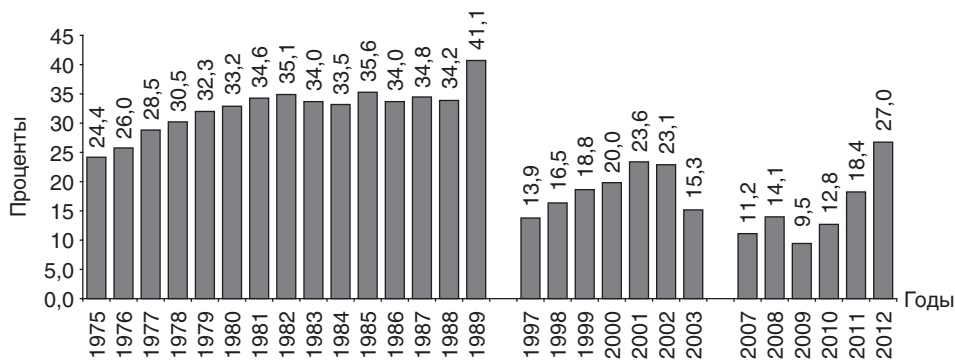


Рис. 2. Динамика доли отправок, прибывших с невыполнением срока доставки (с просрочкой), на железных дорогах СССР и России [6]

экономики могут не иметь никакого отношения к эффективности железнодорожной отрасли.

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, по-прежнему хочется управлять парком вагонов по критериям, которые хороши для плановой экономики.

Проблемы

На завершающем этапе реализации программы реформирования отрасли выясняется, что железные дороги несут большие потери, так как из-за скопления частных вагонов снижается пропускная способность станций и участков. Участились жалобы на то, что частный подвижной состав занимает станционные пути, лишая железнодорожную сеть маневренности.

Как уже было отмечено, система управления вагонопотоками в нынешнем виде была сформирована в конце 1950-х гг. для условий плановой экономики с единым собственником 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 назрела необходимость в коренном пересмотре принципов управления вагонопотоками, и в первую очередь порожними вагонопотоками.

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

Для ОАО «РЖД» важнейшими показателями по-прежнему, как и при плановой экономике, являются эксплуатационные (хотя понимание того, что подобный подход не соответствует вызовам времени, растет). А 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 ученых отстаивали точку зрения, что инвентарный парк Компании используется более эффективно. Они приводили в защиту своей позиции аргумент о том, что, 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 2008 г. составил 12,6 сут. Это на 3,8 сут, или на 43%, больше среднего времени оборота вагонного парка ОАО «РЖД» (8,8 сут). Даже если добавить еще сутки-другие на нахождение «за балансом», т. е. в резерве или запасе, куда движенцы любили прятать вагоны (до перехода на новую систему расчета оборота вагона), чтобы улучшить показатели оборота вагона для инвентарного парка, все равно оборот инвентарного парка ОАО «РЖД» будет ниже, чем приватного (во всяком случае – универсального подвижного состава; для специализированного состава соответствующие показатели инвентарного и приватного парков близки).

Под эффективным использованием вагона ОАО «РЖД» понимает прежде всего набор традиционных эксплуатационных показателей, выполнение которых, строго говоря, может не иметь 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 сама по себе, если это не отражается на важнейших показателях – доходности вагона в единицу времени и рентабельности перевозки.

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

Подобная ситуация, когда одна половина вагонов работала еще по фиксированным искусственным ценам, а другая уже дерегулирована, по меткому сравнению А.И. Гурьева, напоминает ситуацию в советской экономике: в государственных продовольственных магазинах продукты были дешевые, но в скудном

ассортименте, невысокого качества и, как правило, с очередью, а на колхозном рынке – в изобилии, отличного качества, но жутко дорогие. Когда же цены были отпущены, прилавки всех магазинов стали полны товаров и 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 большинства операторов, ставки Прейскуранта № 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.

Напомним, что в 1999–2001 гг. на фоне экономического роста острой проблемой для экономики стала катастрофическая нехватка вагонов. Казалось, что начавшийся промышленный рост остановится из-за того, что нечем было вывозить готовую продукцию. Единственным эффективным решением стала либерализация сектора предоставления вагонов. Уже в 2002 г. частные операторы приобрели 14 тыс. вагонов – в 10 раз больше, чем МПС.

Выделим из общего вагонного парка российской принадлежности парк независимых собственников и рассмотрим его динамику (рис. 3) в сравнении с динамикой суммарного парка ОАО «РЖД» и ДЗО, включая вагоны Первой и Второй грузовых компаний (далее – ПГК и ВГК). Смысл этого – выявить различия в инвестиционном поведении частных независимых компаний, самостоятельно приобретавших вагоны, и компаний, которым весь вагонный парк достался в наследство от МПС или был передан от ОАО «РЖД».

Из рис. 3 видно, что основной прирост (более чем в 3 раза) вагонного парка произошел в сегменте независимых собственников, при этом парк вагонов холдинга «РЖД» (т. е. вагоны инвентарного парка ОАО «РЖД» плюс вагоны ДЗО) сокращается.

Означает ли это, что грузоотправители выиграли в результате реформы в этом сегменте? Несомненно, да, ведь вагонов стало на треть больше. Побочным результатом либерализации рынка грузовых перевозок стал бурный рост производства грузовых вагонов. Если в начале 2000-х гг. в России производилось от 4 до 10 тыс. вагонов в год, то в предкризисном 2008 г. – 42,7 тыс., а в 2012 г. – 71,2 тыс. (рис. 4).

На рис. 5 приведены данные об абсолютном количестве вагонов с разложением по собственникам.

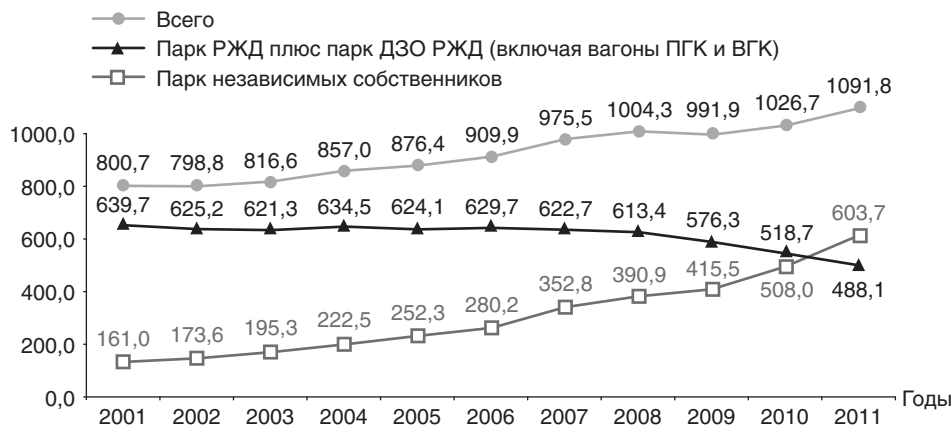


Рис. 3. Динамика парка российских вагонов [8]

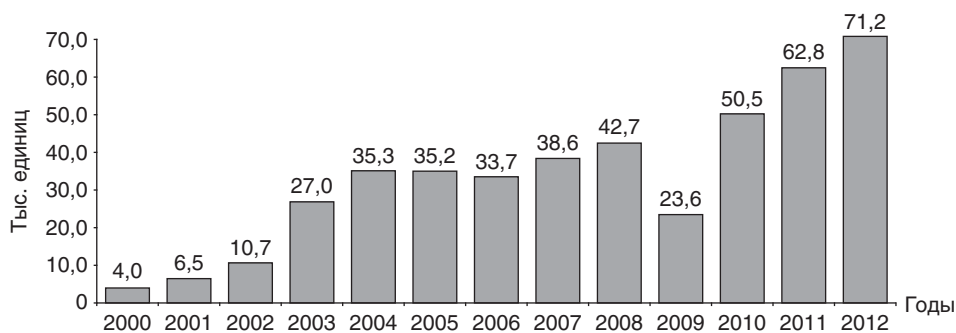


Рис. 4. Производство грузовых вагонов*

На фоне роста вагонного парка (из рис. 5 видно, что с 2000 по 2012 г. парк грузовых вагонов вырос на 44%) и грузооборота (из рис. 6 видно, что грузооборот к 2012 г. превысил уровень 2000 г. на 62%) инфраструктура железнодорожного транспорта, наоборот, сокращалась.

Перспективы

В материалах прошедшей в июне 2012 г. конференции, посвященной развитию железнодорожной инфраструктуры, имеются данные (аналогичные цифры приводятся как в СМИ, так и в научных работах регулярно, см., например, [9–11]) о том, что с 1989 г. по настоящее время **произошло существенное сокращение пропускных способностей сети железных дорог общего пользования**, в частности:

- на 18% уменьшилось общее число железнодорожных станций;

* По данным Росстата.



Рис. 5. Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности [8]

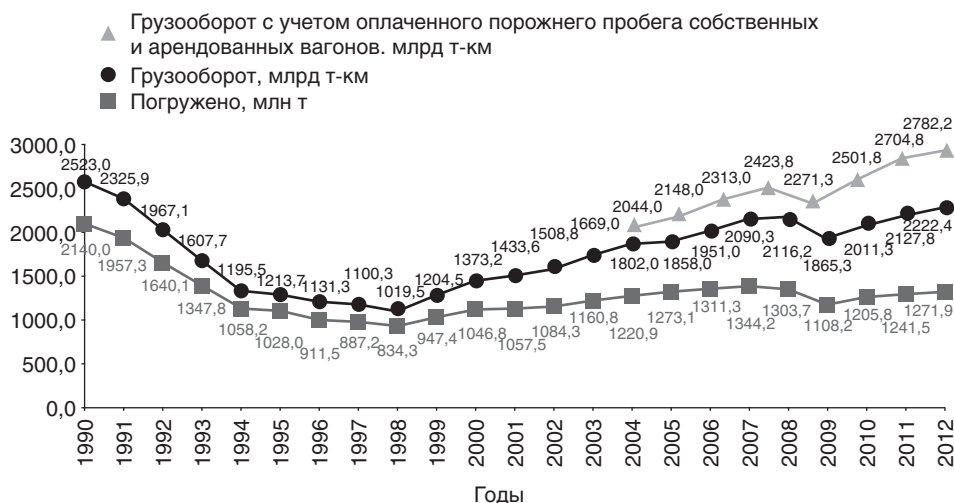


Рис. 6. Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России [8]

- на 9% сократилась развернутая длина станционных путей;
- на 6600 км, или на 20%, сократилась длина приемо-отправочных путей;
- на 20% сократилась длина сортировочных путей;
- общее число сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 61.

В работе профессоров А.Ф. Бородина и Е.А. Сотникова приводятся следующие данные: с 1996 по 2009 г. число отдельных пунктов с путевым развитием на сети ОАО «РЖД» сократилось на 1065, или на 17,1%, в т. ч. разъездов – на 52,9%, обгонных пунктов – на 75,7% [12].

Актуальной проблемой в последние годы стал **дефицит тяги**. Иными словами, если в сфере оперирования вагонным парком происходит бурный рост, то в инфраструктуре и локомотивном хозяйстве наблюдаются стагнация и отсутствие стимулов к развитию.

В рамках создания Единого экономического пространства Россия, Белоруссия и Казахстан договорились о том, что в 2015 г. должен быть открыт взаимный доступ перевозчиков к железнодорожным национальным инфраструктурам, и Федеральным законом от 11.07.2011 № 173-ФЗ это соглашение ратифицировано. В перспективе возможно открытие сети ОАО «РЖД» и для других иностранных перевозчиков. Таким образом, **конкурировать российским перевозчикам придется 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 дает возможности развитию института независимых перевозчиков со своими локомотивами, то в ближайшем будущем российским операторам, не получившим навыков работы с частными локомотивами, придется учиться конкурировать с иностранными перевозчиками.

В настоящее время 90% грузовых перевозок на автомобильном транспорте, 99% на морском, 94% на речном и 63% на воздушном приходится на негосударственный сектор. Вместо этого финансовая, фискальная, таможенная политика страны вынуждает перевозчиков обслуживать зарубежные торговые маршруты; освобождающиеся при этом ниши отечественного рынка транспортных услуг (РТУ) моментально занимают иностранные компании. Россия уступила этим компаниям рынки морского торгового флота и международных автомобильных перевозок (до 80% российских грузов возят иностранные компании). Зарубежные транспортники отвоевывают российский авиарынок, и, кроме того, страна готовится открыть для захода иностранных судов свои внутренние водные пути, хотя в любом словаре-справочнике по основам внешнеэкономических знаний (например, [13, с. 369; 14, с. 48]) в толковании термина «услуги на мировом рынке» говорится, что «импорт услуг в значительных масштабах рассматривается ответственностью и правительствами многих стран как угроза для их благосостояния, суверенитета и безопасности». Впрочем, проблема протекционизма, его рисков и эффектов – отдельная сложная тема, выходящая за пределы настоящей статьи.

Одним из способов снижения загрузки инфраструктуры были различные попытки организации управления вагонопотоками путем создания пула из вагонов различных собственников.

Логическим продолжением этих попыток стала разработка **Концепции единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности для стран СНГ**. Но данная концепция не смогла ответить на главный вопрос – о распределении прибыли, убытков и рисков между участниками пула. Проблема заключается в том, что при объединении в пул между его участниками возникают неразрешимые в рамках данной модели противоречия по справедливому и эффективному распределению доходов, расходов и рисков. Если

доходность установить равной, то, очевидно, более эффективным операторам не будет стимулов оставаться в пуле; если – разной, то непонятно, по каким критериям будут назначаться эффективные и неэффективные собственники вагонов.

Таким образом, за прошедшие с начала структурной реформы железнодорожного транспорта годы в том сегменте транспортного рынка, который был затронут реформами, т. е. в сфере оперирования вагонными парками, куда был допущен частный капитал и где либерализована система ценообразования, все последние 10 лет наблюдаются следующие тенденции: растут инвестиции, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания. Кроме того, благодаря конкуренции, в тех сегментах, где нет дефицита вагонов, снижаются тарифы на транспортные услуги.

Здесь следует 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 недофинансируемый в условиях государственной собственности вид деятельности, как правило, не может еще сократить свои расходы при либерализации экономики. Учитывая дефицит вагонов, свидетельствующий о неудовлетворенном платежеспособном спросе, можно ожидать, что **в краткосрочной перспективе цены на перевозки возрастут до тех пор, пока в результате действия рыночных механизмов не увеличится предложение** (т. е. количество вагонов на рынке железнодорожных грузовых перевозок), **которое наряду с конкуренцией должно в долгосрочной перспективе привести к снижению тарифов**.

Именно этот стандартный процесс мы и наблюдали в последние 10 лет. Сначала – рост тарифов, который приводил к тому, что капитал устремлялся в этот ставший более доходным сектор; затем – рост спроса на подвижной состав, который привел к бурному росту цен на вагоны, что, в свою очередь, привело к буму производства вагонов в России и СНГ. И затем – постепенное снижение тарифов (в сравнении с Прейскурантом № 10-01) в тех сегментах, которые были насыщены подвижным составом. Уже к 2009 г. тарифы многих независимых операторов стали ниже, чем соответствующий тариф ОАО «РЖД».

В сфере инфраструктуры и локомотивного хозяйства, до которых реформы пока не дошли, как было отмечено выше, наблюдаются стагнация, дефицит и отсутствие стимулов к развитию.

При этом обычный для рынка механизм решения проблемы дефицита ресурсов – свободное ценообразование в инфраструктурном комплексе отрасли – отсутствует. Очевидно, что естественным следствием отсутствия механизма сбалансирования спроса и предложения посредством свободной цены будут **дефицит провозных мощностей** (выражающийся в «брошенных» поездах, загруженности станционной инфраструктуры отстаивающимися вагонами, повы-

шении коэффициентов использования пропускной способности до аномально высоких уровней) и **неравномерная загрузка инфраструктуры** (пробки на одних направлениях и малодеятельные участки на других).

В данной ситуации перевозчик как субъект, ответственный за обеспечение экономики страны в железнодорожных перевозках, вместо своей прямой задачи – развитие инфраструктуры, усиление 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 нельзя.

Современный транспортный рынок, на котором функционирует множество субъектов – операторов подвижного состава (специфика деятельности которых рассмотрена в работах [15–17]), в будущем в случае либерализации рынка тяги должен располагать свободой для маневра, т. е. некоторым избытком незагруженных мощностей, эксплуатационной длины сети, пропускной и провозной способностей станций и участков сети. Именно на таком рынке открываются максимальные возможности для логистической оптимизации маршрутов доставки грузов и максимально высокого качества транспортного обслуживания.

Все мероприятия, направленные только на повышение эффективности управления вагонными парками, дадут лишь краткосрочный эффект. С точки зрения долгосрочной перспективы именно **развитие инфраструктуры – правильный путь развития**. Все страны с частной собственностью на инфраструктуру имеют избыточные провозные и пропускные мощности.

Почему в тех сегментах транспортного рынка, где появились частная собственность и свободное ценообразование, проблема дефицита вагонов была если не ликвидирована, то в значительной степени смягчена, а в тех, где сохраняется государственная собственность (в сфере инфраструктуры), по-прежнему остро ощущается дефицит?

Великий венгерский экономист Я. Корнай в своей знаменитой книге «Дефицит» [18], посвященной плановой экономике, показал, что дефицит является неустранимым атрибутом любого централизованного управления, а избыток, вероятно, является непременным атрибутом децентрализованной рыночной экономики. Таким образом, теория подсказывает, что в сегментах, где наличествуют частная собственность, децентрализация и либерализовано ценообразование, появляется избыток предложения товара, а в тех сегментах, где есть государственная собственность и централизованное управление, непременно будет дефицит.

И, если у государства нет лишних ресурсов на развитие железнодорожной инфраструктуры, а мы не хотим, чтобы железнодорожная отрасль стала «узким звеном», лимитирующим элементом, который сдерживает экономическое развитие страны, то **у отрасли один выход – создавать условия для развития**

самостоятельно, используя традиционные для рыночной экономики механизмы.

Развитие железнодорожного транспорта требует решения следующих задач:

- развитие рынка тяги и, соответственно, конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства;
- привлечение частного капитала для развития железнодорожной инфраструктуры.

Формирование экономических институтов, позволяющих привлечь инвестиции в развитие инфраструктуры отрасли, является главной задачей развития железнодорожного транспорта России на современном этапе.

При этом необходимо понимать, что, с одной стороны, – нельзя слепо копировать зарубежный опыт, поскольку необходимо учитывать институциональные особенности среды, а с другой стороны, проблему path dependence (зависимость от предшествующего развития, или т. н. проблема колеи) можно преодолеть только радикальными изменениями. Иначе говоря, действовать нужно решительно, но аккуратно.

Список литературы

1. *Фролов А.Н.* Краткий исторический очерк по эксплуатации железных дорог // Столетие железных дорог. – М.: СССР-Транспечать-НКПС, 1925. – С. 46–58. – (Труды научно-технического комитета Народного комиссариата путей сообщения; вып. 20).
2. *Марков А.В., Павлов И.Н.* Методы регулирования парков порожних вагонов. – М.: Трансжелдориздат, 1948. – 116 с.
3. *Марков А.В., Павлов И.Н.* Методы регулирования парков порожних вагонов. – М.: Трансжелдориздат, 1951. – 192 с.
4. *Казовский И.Г., Освятинский В.Н.* Комплексное регулирование вагонных парков. – М.: Трансжелдориздат, 1959. – 184 с.
5. *Кудрявцев В.А.* Управление движением на железнодорожном транспорте: учеб. пособие для вузов ж.-д. транспорта. – М.: Маршрут, 2003. – 200 с.
6. *Хусаинов Ф.И.* О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. – 2013. – № 3. – С. 22–31. – URL: http://f-husainov.narod.ru/husainov_bti2013_3.pdf.
7. *Гартнер Е.* Железные дороги США: особенности грузовых и пассажирских перевозок // Железные дороги мира. – 2007. – № 4. – С. 9–32.

8. Хусаинов Ф.И. Контуры незавершенной либерализации // Отечественные записки. – 2013. – № 3. – С. 79–98. – URL: http://f-husainov.narod.ru/OZ_KhusainovNezavershLiber.pdf.
9. Вторушина В. Публичный диалог по приватному вопросу // РЖД-Партнер. – 2008. – № 21.
10. Тихонов А.А. Управление грузовым вагонным парком на завершающем этапе реформирования железных дорог России: автореф. дисс. ... канд. экон. наук. – М.: ГУУ, 2009.
11. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский дом «Наука», 2012. – 192 с. – URL: <http://f-husainov.narod.ru/monogr.htm>.
12. Бородин А.Ф., Сотников Е.А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учетом увеличения доли частных вагонов // Железнодорожный транспорт. – 2011. – № 3. – С. 8–19.
13. Основы внешнеэкономических знаний: словарь-справочник / С.И. Долгов, В.В. Васильев, С.П. Гончарова и др. – М.: Высшая школа, 1990. – 432 с.
14. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. – Самара: Типография «Солдат отечества», 2003. – 634 с.
15. Бельницкий Д.С., Куренков П.В., Левченко А.С. и др. Экономика и логистика управления вагонными парками компаний-операторов. – Самара: СамГУПС, 2009. – 176 с.
16. Куренков П.В., Бельницкий Д.С., Калатинская А.Б., Котляренко А.Ф. Классификация операторских компаний // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 9. – С. 14–19.
17. Куренков П.В., Бельницкий Д.С., Тарасова Т.М. Тенденции и перспективы развития рынка операторских услуг // Безопасность движения поездов: Девятая науч.-практ. конф. – М.: МИИТ, 2008. – С. 12–13.
18. Корнаи Я. Дефицит. – М.: Наука, 1990. – 608 с.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, тарифы, инфраструктура, регулирование вагонных парков, управление вагонопотоками