

Мнение

Нужно больше рынка



Фарид Хусаинов,
к.э.н., доцент
кафедры «Экономика и логистика на транспорте» Самарского ГУПС

Возврат к госрегулированию затормозит дальнейшее развитие железных дорог. Необходимо обеспечить допуск частного капитала не только в инфраструктуру, но и в развитие рынка тяги.

В 1999–2001 годах острой проблемой для экономики стала катастрофическая нехватка вагонов. Казалось, начавшийся промышленный рост остановится из-за того, что нечем будет вывозить готовую продукцию. Единственным эффективным выходом стала либерализация сектора предоставления вагонов. Уже в 2002 году частные операторы приобрели 14 тыс. вагонов – в 10 раз больше, чем МПС. В итоге общий парк вырос с 800 тыс. до более 1 млн единиц. Если не учитывать вагоны РЖД и дочек (ПГК и ВГК), то получится, что частные независимые компании увеличили свой парк с 161 тыс. единиц в 2001 году до 517 тыс. на начало 2011 года. Означает ли это, что грузоотправители выиграли в результате реформы в этом сегменте? Несомненно, ведь вагонов стало на четверть больше. Побочным результатом либерализации рынка грузовых перевозок оказался бурный рост производства грузовых вагонов. Если в начале 2000-х в России производилось 4–10 тыс. вагонов в год, то в предкризисном 2008 году – 42,7 тыс. единиц, а в 2010-м – около 50 тыс.

На фоне роста погрузки грузов (в 2010 году на 14% превысила уровень 2001 года), грузооборота (40%) и вагонного парка (27%) инфраструктура, оставшаяся в госсобственности, сокращалась. В 1993–2008 годах на 18% снизилось общее количество станций; на 9% – развернутая длина станционных путей; на 20% – длина приемо-отправочных путей; на 20% – длина сортировочных путей. Иными словами, если в сфере оперирования вагонным парком происходил бурный рост, то в инфраструктуре и локомотивном хозяйстве наблюдаются стагнация и отсутствие стимулов к развитию.

Все изменилось. С чем связан подобный дисбаланс темпов развития? В сфере инфраструктуры сохраняются основные черты советского министерства: 1) государственная собственность; 2) регулируемая государством система ценообразования; 3) негибкая административно-командная система управления; 4) отсутствие экономических стимулов к развитию. Как следствие, мы видим катастрофическое отставание развития инфраструктуры от растущих объемов перевозок и растущего вагонного парка, что приводит к повышенной загрузке пропускных и провозных мощностей. А в части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, куда был допущен частный капитал и где была либерализована система ценообразования, по-

следние 10 лет наблюдается бурное развитие: растут инвестиции и объем перевозок грузов, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания.

Важная проблема – повышенная загруженность инфраструктуры. Помимо увеличения объема перевозок и роста количества вагонов, на это повлияли и другие причины. Изменилась география перевозок. Например, удаленные порты Дальнего Востока стали привлекательнее «ближних» портов Черноморского бассейна. А усиление экспортной ориентации сырьевых производств привело к росту средней дальности перевозок грузов и, соответственно, увеличению порожнего пробега.

Линия раскола. Эта проблема является линией раскола в отраслевой науке, и ряд ученых считают, что необходимо возвращаться к централизованной системе. Поклонники плановой экономики часто приводят аргументы, что коэффициент порожнего пробега (в СССР составлял 26–28% против почти 50% в США) ухудшился. Но во времена централизованного «планового хозяйства» с просрочкой срока доставки прибывало 30–40% отправок, а в условиях децентрализованной «анархии рынка» в США – 1–2%, и даже в условиях нынешних Российских железных дорог – не более 11–15%. Иными словами, возврат к модели госрегулирования железнодорожной отрасли – не панацея. Более того, такой возврат уничтожит достигнутые позитивные изменения. В децентрализованных системах главной целью компании становится степень удовлетворения потребностей клиентов, а в условиях плановой экономики и централизации важнейшими критериями становятся различные внутренние показатели, которые могут не иметь никакого отношения к реальной экономической эффективности и качеству транспортного обслуживания.

Возможно, продление сроков реформы до 2015 года позволит активизировать дальнейшие изменения. Необходимо обеспечить: 1) допуск частного капитала в инфраструктуру; 2) развитие рынка тяги и, соответственно, наличие конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства; 3) дерегулирование железнодорожных тарифов (инфраструктурной составляющей). Без решения этих проблем железнодорожная отрасль будет не только консервировать архаичные неэффективные практики ведения бизнеса, но и превратится в препятствие для экономического роста. ■