

Времена меняются. Меняемся ли мы?

Результаты деятельности в 2010 году оказались для ОАО «РЖД» более благоприятными, чем планировалось изначально. При этом особо напряженной была работа в сфере реформирования, где не обошлось и без новогодних сюрпризов.

АНДРЕЙ ГУРЬЕВ

С ПРИБЫЛЬЮ

В 2010 году погрузка на РЖД составила 1204,8 млн тонн, что на 8,8% больше, чем в предыдущем, но на 7,6% меньше, чем в 2008-м, и на 10,4%, чем в 2007-м. Перевыполнение изначальных заданий (+3,7%), снижение расходов и продажа ряда активов позволили увеличить планируемый объем инвестиционной программы с 270 млрд до 315 млрд руб. (из которых 84,6 млрд составили ассигнования правительства на олимпийские объекты).

При этом доходы ОАО «РЖД» по всем видам деятельности в 2010-м составили 1196 млрд руб., что лучше результата предыдущего года на 13,9%.

Прибыль компании получена в размере 70 млрд руб. Доходы от грузовых перевозок составили 937,5 млрд руб., превысив результат 2009 года на 19,7%.

Рост себестоимости перевозок составил 6,6% при увеличении производительности труда на 15,8%.

В пассажирском сообщении продолжался спад. В дальнейшем сле-

довании пассажирооборот упал на 3,4%, а в пригородном – на 28%, что связано главным образом с изменением методики учета льготных пригородных пассажиров.

Средняя заработная плата работников, занятых на перевозках, составила 28,7 тыс. руб. с ростом к 2009-му на 17,1%.

В целом же, подводя результаты работы в минувшем году, итоговое правление ОАО «РЖД» 22 декабря констатировало: «В 2010 году Общество выполнило основные бюджетные параметры, обеспечило устойчивую прибыльную работу, удовлетворив спрос экономики и населения в перевозках железнодорожным транспортом, реализовало основные приоритетные инвестиционные проекты».

АКТЫ ЗАВИСАЮТ

Что касается реформирования отрасли, то, как известно, в 2010 году истек срок действия Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Уложиться в него со всеми намеченными мероприятиями не уда-

лось. Одной из главных причин этому называют экономический кризис. Но совершенно очевидно, что есть и другие причины. Одна из них заключается в недоработках по части системы управления реформой. Об этом, в частности, много говорилось на коллегии Министерства транспорта 19 октября 2010 года. Вот ряд характерных цитат с этого, а также некоторых иных мероприятий.

Председатель комитета Государственной думы по транспорту Сергей Шишкарев: «Мне, например, как и другим участникам, до конца не ясно: а кто, собственно, принимает решения о выборе для реализации одних и отмене других мероприятий реформы? Представляется, что ответственность Минтранса за усиление надлежущего контроля должна быть здесь более существенна. К примеру, насколько корректно, что один из участников рынка формирует Целевую модель? Спасибо ему, конечно, но не Минтранс ли должен это делать? Или взять нормативно-правовое обеспечение реформы. До настоящего времени не под-

готовлены согласованные всеми участниками рынка изменения в действующие законы. Ну разве это дело, что еще в прошлом году они были внесены в правительство, но до сих пор не вынесены для принятия! Впору братья за руки, создавать трехстороннюю комиссию и двигать эти процессы вперед!»

Заместитель председателя Совета Федерации РФ Светлана Орлова: «Вот бывает же ступор! Это касается сегодня и трех законопроектов по железнодорожному транспорту. Я отправила бумагу в правительство, но ни ответа ни привета не получила. Как доходим до этих трех законов, так сидит уполномоченный и говорит, что там недоработано, здесь недоделано и т. д. И вот без конца ходят, лоббируют, выдвигают, убирают. Если мы сегодня все вместе не возьмемся и не сделаем рывок, то я не уверена, что мы когда-нибудь сделаем эту реформу. А она очень важна для всех отраслей экономики, для развития страны».

Вице-премьер Сергей Иванов: «Да, у нас три нормативных акта зависли. Если есть разногласия,

то каждое ведомство должно их оформить. Но очень часто какое-то министерство пишет: «Считаем это нецелесообразным» – и все. И нет обоснований. Тогда аппарат правительства справедливо говорит: «Вы напишите обоснования, тогда мы составим лист разногласий и представим соответствующему вице-премьеру. Но при этом данные вопросы у нас рассматриваются тремя вице-преьерами». Может быть, это тоже одна из проблем. Совет директоров ОАО «РЖД» возглавляет А. Д. Жуков. Все, что касается приватизации, рассматривает И. И. Шувалов. Что касается транспорта в целом – это мои вопросы. Но, как говорится, у семи нянек дитя может оказаться без глаза. Такой момент, нужно признать, есть».

Министр транспорта Игорь Левитин: «Это неблагодарная работа – заниматься реформированием такой отрасли. Примерно 15 ведомств участвуют в реформе железнодорожного транспорта. Потому и дискуссия. Мы реформируем одну из самых сложных и важных для России отраслей».

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин: «Пробить бюрократические барьеры бывает очень не просто. Например, мы дали свои предложения по вопросу сокращения перечня ограничений на оборот имущества ОАО «РЖД». И что же? Семь месяцев прошло – и никакой реакции».

В этой связи вспоминается, конечно, армейская шутка времен перестройки. Приказ: в целях демократизации армии впредь любые команды, как то «направо», «налево», «кругом» и т. п., перед выполнением широко обсуждать в коллективах. На самом же деле очень важно не забывать известную всем экономистам-реформаторам истину о том, что любые меры, направленные на оздоровление экономики, всегда являются в той или иной степени непопулярными. И наоборот, популистские решения, подразумевающие раздачу всяческих благ и преференций, конечно же, находят массу сторонников.

В докладе Минтранса на коллегии констатировалось, что содержанием реформы является «поэтапный переход от модели государственной монополии к модели рыночных отношений в сфере железнодорожных транспортных услуг». Но если нужно построить рынок, вряд ли возможно полностью удовлетворить при этом все

благие пожелания весьма разномыслящих чиновников десятков ведомств и тысяч предпринимателей. Рыночная экономика представляет собой набор вполне определенных институтов, то есть механизмов взаимодействия людей: разнообразие форм собственности, свободное ценообразование, конкуренция, саморегулирование, независимые суд и пресса, политически сильное, но ограниченное в экономических правах государство и др. Вне комплекса они не работают. Например, приватизация без других институтов никакого особого эффекта не принесит, так же как, скажем, конкуренция без открытости рынка и т. д.

Не рынок должен быть подстраиваем под кого-то, а, наоборот, любой его участник всегда обязан играть по общим известным правилам. В этой связи реформа не может не быть именно институциональным преобразованием, против чего все еще так упорно возражают определенные силы, и сформировать эти институты может только государство посредством целенаправленной политической воли. Здесь бесконечный торг участников процесса за ка-

ких обществ ОАО «РЖД» в иных сферах. Всего в 2010-м советом директоров были приняты решения об образовании 11, а с начала реформирования – 78 дочерних и зависимых обществ, в которые выведены активы на сумму более 360 млрд руб. и переведено на работу 220 тыс. работников (из них в ФПК соответственно 138 млрд руб. и 96 тыс. сотрудников). При этом в ОАО «РЖД» осталось работать порядка 1 млн человек.

Также советом директоров был утвержден план продажи пакетов акций 48 «дочек» с расчетом получить в 2010–2012 гг. ориентировочно 150 млрд руб. При этом в 2010 году впервые с начала реформирования было проведено размещение акций дочерней компании на бирже, а именно продажа 35% акций ОАО «ТрансКонтейнер», что принесло ОАО «РЖД» \$388 млн.

Также в ОАО «РЖД» активно шел процесс формирования дирекций, сокращения отделений дорог и другие организационные преобразования внутреннего корпоративного характера. В Программе реформы они не описаны и являются в сущности вполне инсайдерскими, призванными

путно отметить то, как любопытно стартовала на рынке Вторая грузовая компания. Ей были переданы в уставный капитал принадлежащие ОАО «РЖД» 53,3 тыс. полувагонов, которые находились уже в аренде у Первой грузовой компании и, сменив владельца, там же в ней и остались. С одной стороны, это позволило ВГК начать свою хозяйственную деятельность без каких бы то ни было катаклизмов. С другой, если «дочки» и далее будут по традиции поддерживать столь тесные «сестринские» отношения, то планируемая здесь конкуренция окажется весьма своеобразной.

ПОЧЕМУ НЕТ?

Самый главный вопрос реформы, который сегодня уже вышел на первый план, – это явное недофинансирование ОАО «РЖД» как инфраструктурной компании. Судя по докризисным временам, на текущее содержание и минимальное оздоровление основных фондов корпорации ежегодно требуется не менее 450–500 млрд руб. А инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2010 год за вычетом

Надо надеяться, что конкуренция перевозчиков на инфраструктурах друг друга в самом деле явится системным институтом и серьезным стимулом для повышения качества транспортных услуг и формирования здесь эффективных бизнес-подходов

кие-то изначальные привилегии, противоречащие самим рыночным отношениям, как раз неуместен. Иначе получится не рынок, а его имитация. А соответственно, и имитация стимулов, инвестиций, инноваций и самой модернизации. Надо надеяться, что в перспективе государственное управление реформой примет более эффективный характер.

ТРУДНЫЕ И БОЛЕЗНЕННЫЕ

Между тем что же все-таки было сделано в плане реформирования в прошедшем году и какие проблемы из разряда системных уже дали о себе знать? Напомним, что важными мерами явилось образование Федеральной пассажирской компании и Второй грузовой компании. Также был создан ряд пригородных компаний и дочер-

адаптировать компанию к работе в рыночной среде. Их сущность старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников обрисовал следующим образом: «Вся эта система позволяет создать ситуацию, при которой начальники подразделений являются руководителями самостоятельных хозяйственных единиц и имеют возможность формировать балансы и отвечать за достижение конечных результатов работы по контрольным показателям эффективности. В этом суть изменений. Они, конечно, трудные, болезненные, но это необходимо, иначе мы никогда не выйдем на те параметры эффективности, которые обусловлены сегодняшней обстановкой и экономическими параметрами развития».

Вот практически и все существенные события в сфере реформирования в минувшем году. По-

госдотаций на олимпийские объекты составила 230 млрд. Получается дефицит в размере порядка 220 млрд, что в три с лишним раза больше, чем показанная в 2010-м прибыль. При этом сегодня объем кредитных заимствований ОАО «РЖД» составляет 330 млрд руб. и в 2011 году он будет увеличен еще на 6 млрд.

Также, согласно новой методике определения экономической обоснованности тарифа, принятой ФСТ, и индексация грузовых тарифов в 2012 году должна составить 23%. Следовательно, с учетом 8%, принятых в 2011-м, получается 31% по сравнению с 2010-м. Каждый процент равняется примерно 8 млрд руб. То есть в соответствии с данными расчетами ОАО «РЖД» для покрытия минимальных затрат должно иметь ежегодный доход почти на 250 млрд руб. больше, чем в прошлом году.

Таким образом, важнейшая проблема реформы заключается сегодня в том, что не созданы саморегулирующиеся экономические механизмы для достаточного финансирования инфраструктуры. (В отличие от операторских компаний, где они сформированы, причем, как уже много писалось, операторы забирают дополнительную маржу от услуг инфраструктуры, которая могла бы быть получена в результате изменения рыночной конъюнктуры.)

Обоснованно ли ожидать, что данные проблемы в долгосрочной перспективе станут решать лишь государство с помощью бюджетных дотаций? Разумеется, казна будет и впредь целевым назначением выделять инвестиции на строительство определенных объектов, но совершенно очевидно, что основные деньги на свое содержание и общее развитие любая акционерная компания, в том числе и с контрольным госпакетом, должна зарабатывать

в лении, когда уже в 1,8 раза превышен результат 1988 года, железная дорога не может повысить здесь тариф и направить дополнительные доходы на усиление провозных мощностей? Ведь спрос вполне позволил бы это сделать. Или почему нельзя повысить тариф на определенный экспортный груз, разделив таким образом маржу с грузовладельцем, если его цена на мировом рынке существенно выросла? А почему обязательно нужно возить целый ряд грузов по нерыночным ставкам, дотируя тем самым другие отрасли, сплошь приватизированные, то есть увеличивать прибыль акционеров частных компаний за счет дополнительного износа железнодорожных активов? Или почему ОАО «РЖД» должно бросаться развивать тот или иной участок, если нет никакой подтвержденной контрактами уверенности, что завтра он будет столь же загружен? Почему ОАО «РЖД» не может убрать ажио-

та и др. Постановление правительства № 643 о регулировании тарифов предоставляет в этом плане определенные возможности, но важно, как именно они будут реализованы. Согласно планам ОАО «РЖД», компания должна подготовить свои предложения по данному вопросу к 1 ноября 2011 года.

ПАРТНЕРЫ ВСЕГДА ДОГОВОРЯТСЯ

Разумеется, при формировании условий дерегулирования железнодорожных тарифов необходимо предусмотреть риски установления монопольно высоких цен. И тут, помимо всяческих пределов, предусмотренных постановлением № 643, а также критериев, которые будут установлены в соответствующих методиках, несомненно, поможет развитие системы саморегулирования. В договорных системах все решают сами люди. Но важно, чтобы партнеры находились в сопостави-

Развитие саморегулирования на железнодорожном транспорте поддерживает и Минтранс. В частности, замминистра Андрей Недосеков заявил: «В условиях появления конкуренции на рынке транспортных услуг важно определить правила работы и ответственность за их нарушения. Отчасти справиться с решением этой задачи поможет институт саморегулирования». Минтранс поддерживает инициативу преобразования Совета рынка в СРО и среди ее задач называет такие, как утверждение стандартов оказания услуг пользователям, установление правил поведения на рынке, содействие в оптимизации системы управления вагонными парками, создание единого информационного пространства в отрасли и др.

Минтранс указывает, что готов к широкому обсуждению полномочий, которые государственные органы могли бы передать СРО, и считает необходимым в ближайшее время приступить к созданию саморегулируемой организации не только в грузовых перевозках, но и среди участников пассажирского комплекса, где сегодня работают уже 16 независимых операторов, имеющих лицензию перевозчика.

ЕСТЬ У РЕВОЛЮЦИИ НАЧАЛО, НЕТ У РЕВОЛЮЦИИ КОНЦА

Говоря о системных вопросах реформирования, разумеется, нельзя обойти и проблему создания института независимых перевозчиков. В материалах Минтранса к заседанию президиума правительства 13 января сего года констатируется: «Перевозочная деятельность по-прежнему находится в монопольном состоянии, хотя Программа реформы предусматривает формирование и развитие конкуренции в сфере перевозок». А, например, С. Мальцев в этой связи заявил на коллегии Минтранса: «Что касается итогов реформы, то до появления независимых грузовых перевозчиков вести речь об успешном ее завершении в целом некорректно».

И действительно, всем известно, что институт операторов начал создаваться еще до реформы – практически стихийно, как некий паллиатив, почти неизвестный на мировом транспортном рынке. Между тем закон о железнодорожном транспорте 2003 года был на-

Самый главный вопрос реформы, который сегодня уже вышел на первый план, – это явное недофинансирование ОАО «РЖД» как инфраструктурной компании

себе сама. Если бы могло быть иначе, не было бы нужды акционировать МПС.

И дело заключается отнюдь не только в том, что у государства просто нет денег для дотаций или же раздувание госрасходов однозначно вредно в макроэкономическом плане. Любой вид деятельности или бизнес бывает эффективен только тогда, когда он сам имеет возможность реагировать на спрос с помощью соответствующих инструментов, то есть активно двигается, а не ковыляет на искусственных костылях в виде атавистического регуляторного инструментария времен административно-плановой системы. Главный вопрос здесь – безусловно, проблема ценообразования на железнодорожном транспорте. Борьба российских железных дорог за либерализацию тарифов в различных сегментах перевозок имеет уже десятилетнюю историю. Но элементарные вопросы в этой сфере остаются пока без ответов.

Например, почему во время сегодняшнего сумасшедшего бума перевозок на восточном направ-

тажный спрос на том или ином направлении, который возникает обычно при продаже товаров или услуг ниже рыночной цены и приносит экономике необоснованные затраты?

Ну а вопрос о том, почему нельзя в целом ряде случаев не повысить, а, наоборот, понизить тариф, вообще со времен министра путей сообщения Николая Аксенова является отдельной сакральной темой.

Раньше всегда говорили, что либерализации железнодорожных тарифов мешает отсутствие раздельного учета в ОАО «РЖД». Но после создания здесь вертикальных дирекций по видам деятельности этот вопрос полностью снимается. И нет сомнения, что в обозримой перспективе жизнь заставит перейти к такому ценообразованию, которое будет предполагать возможность гибкого реагирования ОАО «РЖД» на рыночную конъюнктуру с дифференциацией тарифов по самому широкому спектру критериев, как то: номенклатура грузов, маршрут, качество перевозки, сезонность, объемы, долгосрочность контрак-

тных весовых категориях. С бизнес-сообществом, сплотившимся в саморегулируемые организации, безусловно, придется считаться.

Как известно, в 2009 году было создано некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», объединяющее сегодня 27 членов, в оперативном управлении и собственности которых находится 570 тыс. вагонов. В его работе также принимает участие ряд крупных промышленных компаний-грузовладельцев. За прошедший период НП провело большую нормотворческую и методическую работу, создав четыре профильные рабочие группы, активно контактировало с ОАО «РЖД» и целым рядом причастных ведомств. Сегодня оно уже приступило к регистрации как саморегулируемая организация. При этом председатель президиума Совета рынка Сергей Мальцев считает, что для выработки правильных поведенческих мотиваций компаний-операторов необходимо законодательно закрепить их членство в СРО.

писан именно под перевозчиков, а не под операторов. Кроме того, в том же году уже были приняты и Правила оказания услуг инфраструктуры, а компании «ЛинкОйл СПб» выдана первая лицензия перевозчика. Вскоре после создания ОАО «РЖД» его вице-президент по реформированию Анна Белова публично заявляла, что институт частных перевозчиков появится в России не позднее 2006-го.

Но затем этот процесс стал сознательно сдерживаться тем, что не были сформированы инфраструктурные тарифы, а кроме того, по закону о естественных монополиях государственному регулированию подлежали «железнодорожные перевозки», а не услуги инфраструктуры. Причина такого торможения очевидна. Если владельца инфраструктуры и перевозчика в одном лице, согласно существующей нормативной базе, вполне можно обязать принимать к перевозке любой груз на любую станцию, то обособленного перевозчика заставить это делать нельзя. Он лишь должен, согласно Гражданскому кодексу, соблюдать публичность договора перевозки,

перевозчиков отложили до лучших времен, а был взят курс на создание полноценного рынка операторов. Но И. Левитин тогда говорил: «Существующие в Целевой модели ссылки о невозможности в данный момент эффективной работы независимых перевозчиков на инфраструктуре ОАО «РЖД» не означают, что задача создания для них надлежащих правовых, тарифных, технических и организационных условий деятельности снята с повестки дня».

Далее в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года появилась идея создания локальных частных перевозчиков, которые работали бы на небольших тупиковых участках без выхода к порту или погранпереходу и, как отмечают некоторые эксперты, никому особо не мешали бы, а в то же время само понятие института перевозчиков (правда, не полноценных, а неких «опереточных») в какой-то степени поддерживали.

Однако сегодня в данный вопрос влилось еще одно важнейшее обстоятельство, которое в обозримой перспективе радикально

из недавних докладов Минтранса и добавляется: – Для того чтобы быть конкурентоспособными на общем рынке транспортных услуг ЕЭП, российским железным дорогам необходима серьезная работа по оптимизации своих издержек».

Комментируя данную перспективу, заместитель министра экономического развития Станислав Воскресенский, в частности, сказал: «Что касается договоренностей, которые достигнуты тремя странами – членами ЕЭП, то я и сам это пока еще не до конца осознал, но у нас с точки зрения экономических границ будет уже другая страна. Это единый рынок, который рано или поздно начнет функционировать по единым принципам. И мы ввалимся в интересную ситуацию, когда начнем конкурировать друг с другом, с этими территориями за размещение производств, потому что условия станут едиными и уже предприниматель будет решать, как ему быть. Например, если милиция более комфортна в Казахстане, там он и будет размещать свое производство. И что касается решений в сфере железнодорожного транспорта,

лезнодорожного транспорта с учетом формирования Единого экономического пространства и реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года».

Премьер-министр Владимир Путин обозначил это предложение очень лаконично: «Реформа на железнодорожном транспорте идет по плану, практически без каких-либо серьезных срывов. В то же время, конечно, она далека от завершения: ряд важнейших решений еще предстоит принять. Поэтому предлагаю продлить срок действия Программы структурной реформы до 2015 года».

Минтрансу и причастным ведомствам поручено в II квартале 2011-го подготовить проект документа «О внесении изменений в постановление правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384». А Министерству экономического развития предписывается выработать план реализации Целевой модели, проект которой был одобрен на том же заседании.

НА ЗАМЕТКУ ЛЮБИТЕЛЯМ АРХИВОВ

И в заключение хотелось бы затронуть тему совершенствования перевозочных технологий в рамках реформирования. Безусловно, это необходимый процесс, в том числе и в направлении сокращения оборота вагона, снижения порожнего пробега и т. д., причем за счет как технологических, так и главным образом тарифных и иных экономических стимулирующих мер. Однако в этом плане было бы непродуктивным проводить параллели между параметрами работы сегодня и в дореформенное время, как это делают многие наблюдатели.

В данной связи хотелось бы привлечь внимание к тем справедливым, на наш взгляд, выводам, которые были сделаны в одном из аналитических материалов Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД». В нем, в частности, говорится: «В последнее время мы часто сталкиваемся с попытками негативной оценки качества организации перевозочного процесса в условиях реформирования отрасли, основанными на сопоставлении качественных показателей работы железнодорожного транспорта в советский период – как правило, 1988 года – с параметрами сегодняшнего дня. По нашему мнению, эти оцен-

Для выработки технологических решений по организации перевозочного процесса и повышению качества использования вагонного парка и тяговых ресурсов параметры 1988 года практически непригодны

то есть одну и ту же услугу предоставлять всем на одинаковых условиях, причем при наличии возможности ее оказания.

В таком случае отделять перевозки от инфраструктуры опасно в том плане, что целый ряд убыточных или маловыгодных направлений окажутся невостребованными перевозчиками и это вызовет существенные социальные проблемы в данных регионах. Если же наряду с общесетевой инфраструктурно-перевозочной компанией допустить к работе и частных перевозчиков, то последние быстро заберут себе наиболее выгодные перевозки. К тому же для формирования перевозочного рынка нужно дерегулировать тариф на перевозку, а для этого разделить в ОАО «РЖД» виды деятельности.

В результате таких сложностей в 2007 году родилась Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг, согласно которой формирование института

поменяет всю картину с перевозочным рынком. 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. То есть вопрос создания института конкурирующих независимых перевозочных компаний решается как бы сам собой, и к этому теперь надо готовить все необходимые условия. «В ближайшее время необходимо сформировать рабочую группу под руководством Агентства железнодорожного транспорта с участием ОАО «РЖД» и Некоммерческого партнерства по выработке и реализации комплекса конкретных мер, направленных на формирование рынка частных перевозчиков. Первоочередная задача сейчас – это разработка и утверждение ФСТ инфраструктурного тарифа, – говорится в одном

все это накладывает свой отпечаток в том числе и на Целевую модель рынка».

Надо надеяться, что конкуренция перевозчиков на инфраструктурах друг друга в самом деле явится системным институтом и послужит серьезным стимулом для повышения качества транспортных услуг и формирования здесь эффективных бизнес-подходов. При этом очевидно, что именно перевозочный вопрос, да еще усиленный договоренностями о взаимном допуске в 2015 году перевозчиков стран ЕЭП на инфраструктуру друг друга, повлиял на очень неожиданное для многих решение о продлении срока реформы, принятое 13 января сего года на президиуме правительства. В протоколе, в частности, говорится: «Отметить целесообразность продления мероприятий Программы структурной реформы до 2015 года в рамках четвертого этапа реформирования же-


ки не могут быть объективными ввиду практически полной несопоставимости геополитических, экономических, технических и технологических условий. Для выработки технологических решений по организации перевозочного процесса и повышению качества использования вагонного парка и тяговых ресурсов параметры 1988 года практически непригодны. Ведь за прошедшие десятилетия изменилось очень многое: политическая карта, модель экономики, внешнеэкономические и производственные связи, возраст и форма собственности подвижного состава и др. Это привело к кардинальным отличиям в конфигурации грузо- и вагонопотоков, масштабному перераспределению объемов перевозочной работы между железными дорогами, а главное – к крайне неравномерной загрузке инфраструктуры».

Далее в записке приводятся для примера следующие показательные данные. Если в 1988 году грузопоток, следующий в западном направлении, на 40% превышал показатели восточного направления, то сегодня движение на восток превосходит западный трафик на 55%. Регулировочный разрыв, то есть потребность Восточного полигона в порожняке, раньше был больше чем 1,2 тыс. вагонов, а сегодня работа идет в условиях избытка порожняка на востоке в размере более чем 1 тыс. единиц.

«В тех часто упоминаемых 90 и более поездах в сутки, передаваемых 20 лет назад на Красноярскую дорогу по стыкам Мариинск и Междуреченск, около 30% составляли порожние регулировочные маршруты инвентарных вагонов – а это уже совсем другая, несопоставимая с сегодняшними условиями технология работы»,

– указывается в материалах. Суммарная погрузка Восточного полигона от Красноярской до Дальневосточной дороги сократилась в 1,7 раза за счет снижения потока в Среднюю Азию и внутридорожных перевозок, при этом погрузка с Красноярской на Дальневосточную магистраль выросла в 4 раза, с Забайкальской – в 2 раза, с Западно-Сибирской – более чем в 7 раз. И таких примеров совершенно новых грузопотоков на не предназначенной для них инфраструктуре можно приводить очень много, в том числе и в европейской части страны. К этому следует добавить и другие совершенно новые факторы, как то: состояние локомотивного парка с поступлением некачественной пока еще отечественной техники, экономические интересы частных промышленных и транспортных компаний, недофинансирование отрасли и т. д.

«Поэтому основные усилия нужно направить не на изучение архивных данных, а на формирование эффективной технологической перевозочного процесса в условиях реформирования нашей отрасли», – говорится в документе.

При этом, по нашему мнению, любители сравнений не должны забывать, что старая экономическая система показывала, конечно, очень впечатляющие результаты по тонно-брутто-километрам, но наряду с этим везде и всюду продуцировала дефицит: и товаров, и вагонов, в которых они перевозились, и средств, на которые покупались эти вагоны. А рыночная модель прежде всего и направлена как раз на то, чтобы ни в чем не было недостатка. Это, несомненно, и есть основной критерий успешности реформы. И если сегодня дефицит все-таки имеется, то, значит, реформы пока еще не было. 

✓ ТОЧКА ЗРЕНИЯ

СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ, председатель комитета Государственной думы по транспорту:

– Первым этапом реформы предусматривалось обеспечение гарантированного не дискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей. На мой взгляд, этот доступ полностью не введен. Не созданы специализированные перевозчики грузов, что предусмотрено вторым этапом реформы и должно было быть реализовано еще к концу 2005 года. Не увеличено до достаточной степени количество компаний, имеющих статус перевозчика и находящихся в конкурентных отношениях. Третьим этапом реформы предусматривалось, в частности, осуществление мероприятий по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы. Нет и намек на подобные действия. В области перевозок грузов сохраняются еще дореформенные взаимоотношения участников рынка, что препятствует развитию конкуренции, не способствует удешевлению услуг и повышению их качества. Не развивается частная собственность на магистральные локомотивы, что было важной целью второго и третьего этапа. Не введена в действие и нормативно-правовая база деятельности операторов подвижного состава. Не разработаны тарифы на оказание услуг инфраструктуры. В связи с этими причинами не работает много положений Устава железнодорожного транс-



порта и самого закона о железнодорожном транспорте.

ВЛАДИМИР ЯКУНИН, президент ОАО «РЖД»:

– Принципиально важно, что правительство приняло решение о продолжении реформирования на очередные 5 лет – до 2015 года. На мой взгляд, это ключевое решение, суть которого заключается в том, что мы должны не просто перейти к формализации неких этапов реформирования, а начать работу по конкретной программе и пунктам. Что к этим пунктам можно отнести? Во-первых, это пригородный комплекс как важнейший социально ориентированный сегмент железнодорожных перевозок. Во-вторых, пересмотр программы развития ВСМ. По поручению главы правительства нам нужно сделать все, чтобы связать города, которые будут принимать чемпионат мира по футболу 2018 года, сеть высокоскоростного сообщения. Еще одна ключевая задача – это дальнейшее совершенствование тарифного регулирования и обеспечение источников финансирования для реализации Программы развития железнодорожного транспорта. Также я добавил бы такую важную для ОАО «РЖД» задачу, как проработка совместно с Минфином и Минэкономразвития концепции первых в России выпусков инфраструктурных облигаций.



ВАДИМ МОРОЗОВ, первый вице-президент ОАО «РЖД»:

– По нашим оценкам, на развитие железнодорожной инфраструктуры только основных направлений сети до 2020 года в соответствии с прогнозируемыми объемами перевозок тре-

буется инвестировать порядка 2 трлн 240 млрд руб. Кроме того, потребность в инвестициях для обновления парка локомотивов до 2020-го составляет 901,2 млрд руб.

Сохранение существующего дефицита инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры может привести к 2020 году к ежегодному недоосвоению до 300 млн тонн грузов, сдерживанию промышленного производства и экспорта, замедлению роста ВВП и ежегодным потерям доходов бюджетной системы Российской Федерации в сумме порядка 250 млрд руб. Чтобы не допустить подобных потерь, необходимо повысить уровень инвестиций в железнодорожный транспорт за счет всех источников с существующих 2,7% от общего объема капитальных вложений в основные фонды РФ до как минимум 4,5–5%.

Мы считаем, что решение вопроса формирования достаточных источников инвестиций для обновления и развития отрасли на этапе завершения структурного реформирования выходит сегодня на первый план. И с учетом масштаба накопленных проблем и стоящих перед железнодорожным транспортом задач делать ставку на возможность развития инфраструктуры только за счет развития конкуренции и привлечения частных инвестиций в отрасль веских оснований все-таки нет.

Поэтому дальнейшее развитие и реформирование железнодорожного транспорта, основанное на прозрачности и открытости отношений, балансе общественных и коммерческих интересов, требует совместной системной работы как представителей бизнеса, так и федеральных и региональных органов власти.

