

Ф.И. Хусаинов, к.э.н., доцент Российской открытой академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ)  
E-mail: f-husainov@yandex.ru

## О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта<sup>1</sup>

Бюллетень транспортной информации. – 2013. - № 3. – С.22-31.

*В статье рассмотрены методологические проблемы системы показателей, по которым оценивается работа железнодорожного транспорта. Проанализированы некоторые прикладные опасности, проистекающие из этой методологии. железнодорожный транспорт, методология, показатели*

*The article describes the methodological problems of metrics for evaluating the performance of rail transport. Analyzed some applications of danger arising from this methodology. railway transport, methodology, indicators*

В настоящей статье сделана попытка акцентировать внимание читателей на некоторых методологических проблемах той системы показателей, с помощью которой мы оцениваем работу железнодорожного транспорта (в сфере грузовых перевозок) и различные аспекты этой работы.

Многие из этих показателей по-своему удачны для анализа каких-то внутренних процессов собственника инфраструктуры, но зачастую совершенно неудачны для описания и понимания ситуации в отрасли.

Почему это важно?

Обсуждая проблему показателей, то есть, инструментов для оценки, измерителей тех или иных процессов, невольно придётся затронуть и сами эти процессы. Потому что та оптика, через которую мы смотрим на проблему может определять наш взгляд. Понимание проблем, которые мы анализируем, может зависеть в том числе от инструментов, с помощью которых мы оцениваем ситуацию на железнодорожном транспорте и, в свою очередь, это влияет на принимаемые затем решения.

Если все проблемы, кажутся вам похожими на гвозди, то единственный инструмент, которым вы захотите пользоваться – это молоток.

Первая часть статьи посвящена анализу самих показателей, а вторая - тем опасным последствиям, которые проистекают из некритичного принятия методологии, базирующейся на этих показателях. Везде в статье речь идёт о сфере грузовых перевозок.

### 1. Три источника... действующей методологии

Традиционно, работа железнодорожного транспорта оценивается по показателям, которые остались нам в наследство от плановой экономики. При этом в среде транспортников давно копится неудовлетворённость этой системой показателей. Обычно, показатели, по которым отрасль сама себя оценивает, - это показатели, удобные менеджменту отрасли, но зачастую абсолютно неважные для грузоотправителей. В каких-то случаях это может приводить к тому, что целью работы становится не удовлетворение потребностей рынка, а героическое выполнение каких-то своих внутренних показателей.

Предваряя дальнейший анализ, необходимо остановиться на понятиях качества работы и качества продукции [3].

Можно выделить два подхода к вопросам улучшения качества. Первый – внутриотраслевой – повышение качества транспортной работы, ведущее, как правило, к снижению эксплуатационных расходов. Второй – выходящий в сферу взаимодействия с клиентом, -

<sup>1</sup> Статья написана на основе докладов, сделанных автором на III международной конференции «Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов» (01.11.2012 г.), презентация к докладу доступна по адресу [http://f-husainov.livejournal.com/176349.html] и на круглом столе ««Анализ проекта Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок (ЕСТП)» (20.11.2012 г.), презентация к докладу доступна по адресу [http://f-husainov.livejournal.com/180590.html].

повышение качества предлагаемой транспортной продукции, ведущий к повышению доходности.

*Качество работы* транспорта может характеризоваться такими показателями как оборот вагона, производительность локомотива, масса поезда («вес поезда»), коэффициент порожнего пробега вагона, статическая нагрузка на вагон и др.

Основные же показатели *качества транспортной продукции* – степень удовлетворения потребности в перевозках, ритмичность перевозок, соблюдение установленных сроков (скоростей) доставки перевозимых грузов и их сохранность, комфортность взаимодействия с перевозчиком (в т.ч. оперативность этого взаимодействия).

В принципе необходимо повышать как качество работы, так и продукции транспорта. Однако – и это важно! - первое не тождественно второму.

Стремиться к улучшению *качества работы* следует только в тех случаях, когда это способствует или, по крайней мере, не препятствует повышению *качества продукции*. Отечественные железные дороги всегда имели относительно высокие показатели качества работы, но при этом отличались крайне низким качеством транспортной продукции.

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

Так, грузонапряжённость на железных дорогах СССР не имела аналогов в мире, в пять-шесть раз превосходя американскую [1]. 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 (27-28 % в СССР против 45-49 % в США). При сопоставимой средней дальности перевозок вагоны оборачивались втрое быстрее. Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским.

Но при этом железные дороги США существенно превосходили советские железные дороги по таким показателям как скорость доставки, надёжность доставки (то есть, доля отправок, прибывших с невыполнением срока доставки), одним словом - по тем показателям, которые характеризуют конкурентоспособность транспортного бизнеса с точки зрения грузоотправителя.

Анализ выполнения сроков доставки за 1975 - 1989, проведённый в работах д.э.н. Д.А. Мачерета и к.э.н. И.А. Чернигиной показал, что доля отправок, прибывающих с просрочкой составляла от 22 % до 41 % (в т.ч. по видам отправок - достигая по маршрутным отправкам до 28 %, а по мелким отправкам 64 %). Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период составлял от 6,9 до 8,6 сут., достигая по мелким отправкам 16 сут. [2].

Во всех отечественных транспортных учебниках гордо приводятся данные о том, что у нас выше, чем в США такие показатели, как доля электровозной тяги, только с точки зрения грузоотправителя всё это неважно.

Сравнение двух принципиально по-разному построенных железнодорожных систем – СССР и США наглядно демонстрирует, что децентрализованные системы (напомню, что в США грузовые железнодорожные перевозки осуществляются частными компаниями, тарифная политика которых с 1980 г. практически не регулируется государством) показывают более высокие показатели по тем параметрам, которые важны для грузоотправителей. Тогда как централизованные системы - где "сверху" устанавливается какой-то показатель, по факту глухи к потребностям рынка, но зато с блеском могут отчитаться об «оптимизации перевозочного процесса».

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 ни к реальной экономической эффективности ни к удовлетворению потребностей потребителей.

В чём **методологическая ошибочность** такого подхода – оценки работы железнодорожного транспорта по указанным эксплуатационным показателям?

Приведу такой пример. 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. Взгляд потребителя услуги будет в этом случае существенно отличаться от взгляда того, кто эту услугу оказывает.

В чём методологическая опасность подобного подхода к оценке работы железнодорожного транспорта?

Понятно, что вернуться в СССР уже нельзя, но груз советского образования и опыта тянет в сторону привычных показателей, и тут появляются различные идеи о том, как совместить централизованное управление порожними вагонопотоками с тем, что есть разные собственники с разными интересами, разной специализацией по направлениям и различной доходностью. В итоге, в некоторых кругах бурно расцвели, словно плесень в непроветриваемом погребе идеи, метко обозначенные кем-то, как «ретроградный соблазн»: то единый «пул» вагонов, то попытка возвращения «месячного планирования», как в советской экономике.

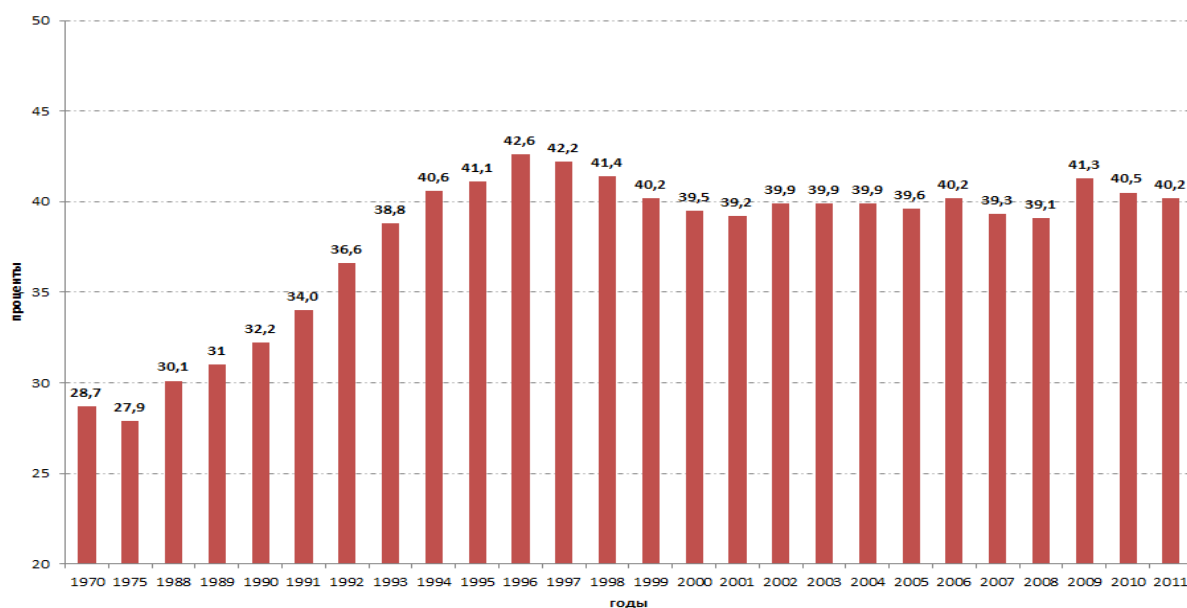
Общее в этих идеях - попытка в условиях рынка, управлять парком вагонов по критериям, которые хороши для плановой экономики.

Но об опасностях прикладного характера речь пойдёт во второй части настоящей статьи, а сейчас рассмотрим три самых мифологизированных показателя.

### *Коэффициент порожнего пробега*

Часто говорят, что необходимо вернуть централизованное управление вагонами, чтобы «снизить коэффициент порожнего пробега».

Это – неправильно: абсолютизировать этот показатель. У нас зачастую происходит фетишизация отдельных эксплуатационных показателей: коэффициента порожнего пробега, оборота вагона и т.д. В США коэффициент порожнего пробега около 45-48%, но никто не говорит, что дороги США находятся на грани краха, а в СССР были периоды, когда этот показатель составлял 27 % (см. рис. 1), но при этом с просрочкой приезжали от 30 % до 62 % отправок.



**Рис. 1** Динамика коэффициента порожнего пробега вагона (к общему) на железных дорогах СССР и России в 1970-2011 гг., в %  
(1988-1991 гг. – по СССР, с 1992 г. – по России)

Коэффициент порожнего пробега важен в плановой экономике, где использование ресурсов планируется и нормируется, т.к. «единственно верное» соотношение «цена-качество» уже принято плановым органом, и мнение самих хозяйствующих субъектов уже никого не интересует.

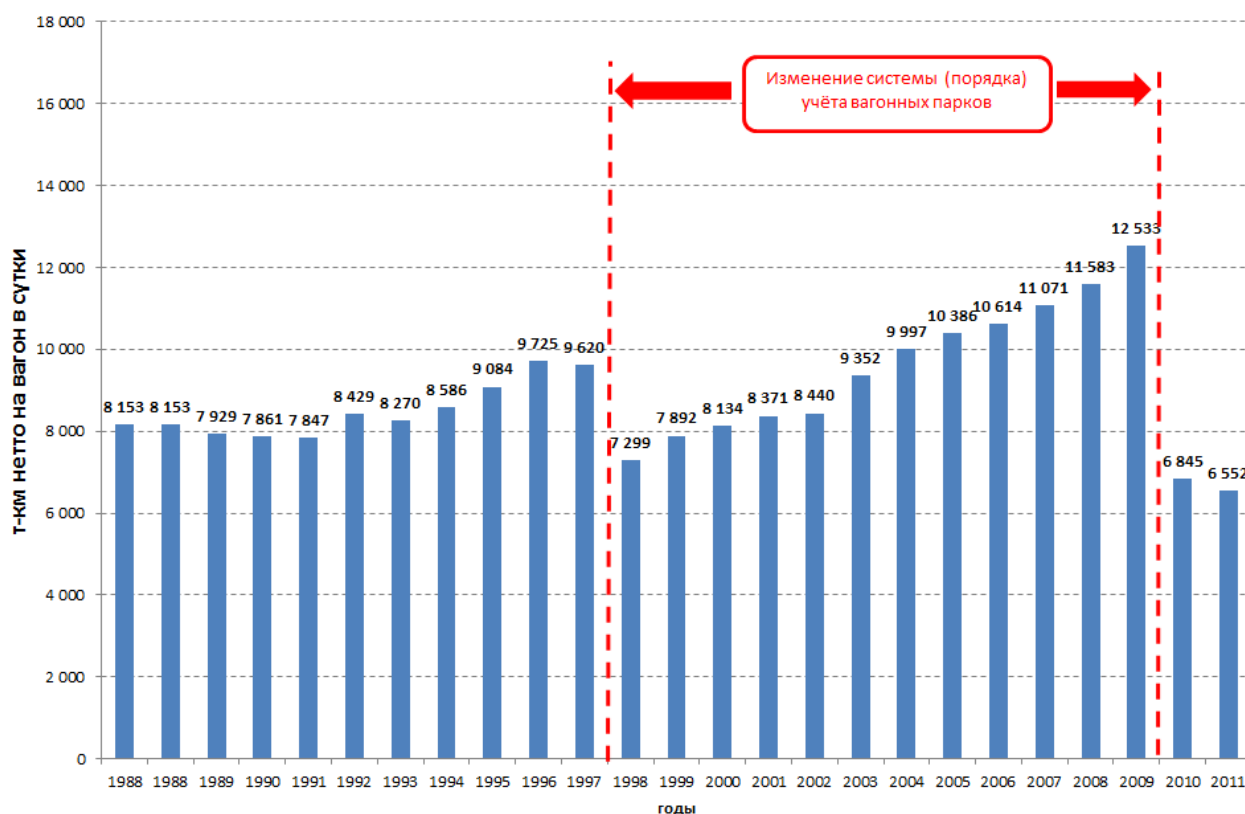
В рыночной экономике, в сложной экономике – всё не так. Здесь соотношение «цена-качество» разное в разных отраслях и у различных потребителей, поэтому одному нужно «дешево и сердито», а другому точно в срок и «мы за ценой не постоим». Классический пример – это перевозка различных овощей с Западного побережья США на восточное: вагон возвращается порожним, но зато обеспечивается ритмичность доставки.

### *Производительность вагона*

Здесь необходимо отметить два важных аспекта.

Первый касается динамики этого показателя, а второй – его содержания.

Первый аспект, первый тезис – о динамике этого показателя, наверное, не заслуживал бы внимания, так как все знают, что вследствие изменения учёта вагонов рабочего парка, изменились некоторые показатели, в том числе, производительность и оборот вагона. Но иногда (возможно, по недоразумению) звучал аргумент про снижение производительности в два раза (с 10-11 тыс. т-км на вагон в сутки раньше, до 6-7 тыс. т-км на вагон в сутки в последние годы).



**Рис. 2. Производительность грузового вагона, т-км. нетто на вагон в сутки (1988-1991 гг. – по СССР, с 1992 г. – по России)**

Производительность вагона – это, как известно, частное от деления тонно-километров на рабочий парк. Как только у нас изменился учёт рабочего парка, вследствие вступления в силу новой методики (повлекшей за собой изменение ещё ряда показателей), знаменатель этой формулы 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 говорили, 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» 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).

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 частных вагонов и вагонов инвентарного парка и отмечали, что инвентарный парк используется лучше.

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 абсолютно аналогичной ситуации с вагонным парком (заменяем Иванова на инвентарный парк РЖД, а Петрова – на частный 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 мерилom 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.

### *Оборот вагона*

Третий важнейший показатель, по которому традиционно оценивают работу железнодорожного транспорта – оборот вагона.

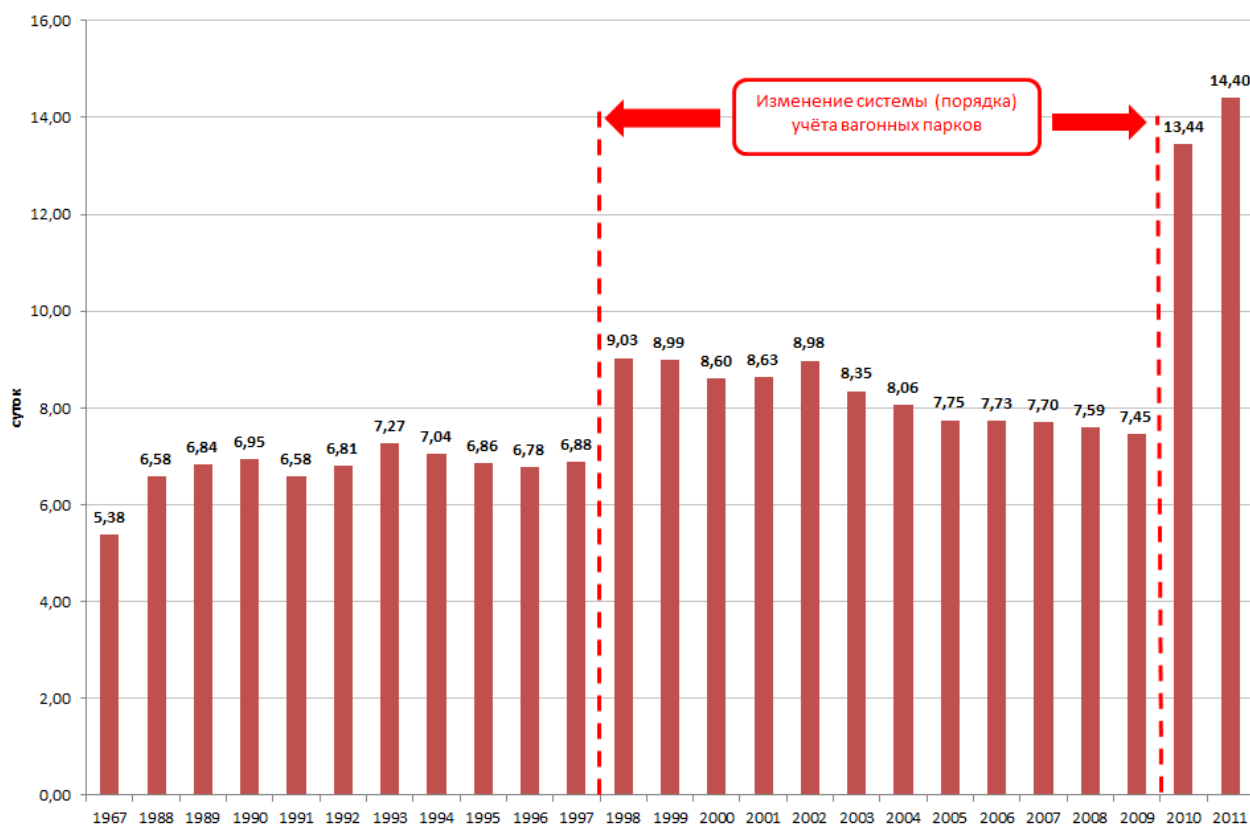
Опять же, как и применительно к производительности вагона, здесь необходимо ответить на два различных вопроса: первый касается динамики этого показателя, а второй – его содержания.

Скачок оборота вагона с 7-8 суток до 13-14 суток был связан, главным образом, с изменением порядка учёта этого показателя. В работе канд. технических наук С.А. Филиппенко [5] показано, что если пересчитать за один и тот же период показатели оборота вагона по этим двум методикам, то мы получим как раз вместо 14 суток по новой методике цифру соответствующую примерно 8 суткам по старой методике.

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 работы. То есть, да, этот пока-

затель ухудшился, то, согласитесь «ухудшился с 7 до 14 суток» и «ухудшился с 7 до 8 суток» звучит немного по-разному.

Мы 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. 3. Динамика оборота грузового вагона, суток**  
(1967-1991 гг. – по СССР, с 1992 г. – по России)

Таким образом, когда вы слышите или читаете про «ухудшение оборота вагона в 2 раза» - перед вами пример либо некомпетентности, либо «забывчивости».

Второй 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. Когда вагон является собственностью компании – это её дело как этот вагон использовать. Будет ли он стоять, в ожидании доходного груза, или будет интенсивно «работать» - вообще говоря, зависит от того, какие задачи стоят перед собственником вагонов.

Почему, эти - на первый взгляд - довольно абстрактные методологические вопросы стали вдруг актуальными?

Потому что когда отрасль сталкивается с какими-то проблемами, то поиск решений начинается с выявления корня проблем. А, как уже было сказано выше, неправильная оптика, приводит к ошибочным выводам.

В итоге, мы получаем, что эксперт, вооружённый методологией, заимствованной из одной системы, пытается применить её к принципиально иной системе с радикально ины-

ми характеристиками. Такой эксперт, сам того не желая, будет похож на героя известного советского анекдота, который уволившись с военного завода пытался сконструировать детскую коляску, но на выходе всё время (по привычке) получался пулемёт.

## **2. Некоторые практические последствия принятия действующей методологии оценки работы железнодорожного транспорта**

### *Месячное планирование, как навязчивая идея*

Основной проблемой железных дорог сегодня является отставание развития инфраструктуры от темпов роста парка вагонов и объёмов грузовых перевозок. Неразвивающаяся инфраструктура осложняет эксплуатационную работу железных дорог.

Одной из попыток решить эти проблемы стала разработка специалистами «РЖД» документа под названием «Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок» (ЕСТП). Необходимо положительно оценить сам факт того, что специалисты РЖД видят эту проблему и пытаются (в тех рамках, в которых им позволено) 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 1970-1980х годах, но которые – и это сегодня очевидно – вели в тупик.

Справедливости ради, необходимо отметить, что ряд положений ЕСТП представляется нам прогрессивными. Например, пункт, которым предусматривается, что до операторов доводится список станций (формируемый исходя из загрузки ёмкостей станций), на которых возможен отстой вагонов с указанием ставок платы за отстой на этих станциях. Можно только приветствовать, если ОАО «РЖД» пойдёт дальше в этом направлении и сделает прозрачными и своевременно актуализируемыми данные о ёмкостях инфраструктуры. Кстати, в конце ноября 2012 г. Европейский суд вынес аналогичное решение для собственников железнодорожной инфраструктуры в Европе: теперь европейские дороги обязаны обеспечивать операторов всей информацией о движении на сети, о занятости перегонов и станций в режиме реального времени.

Вместе с тем, есть ряд замечаний по критериям согласования заявки на перевозку грузов, а также ряду других аспектов.

Самым главным отрицательным моментом ЕСТП является возврат к т.н. «месячному планированию», при котором заявка подаётся не в любой день месяца за оговоренное количество дней до перевозки (как сейчас), а единовременно на весь месяц (с разложением по датам) до 20 числа предшествующего месяца.

Напомню, что подобный порядок существовал на железных дорогах во времена СССР. Он был предусмотрен Уставом железных дорог 1964 года и действовал вплоть до 1998 г. Непрерывное планирование, было зафиксировано в «Транспортном уставе железных дорог РФ» 1998 г. и было подтверждено в ныне действующем Уставе 2003 г. Эта норма 1998 г. являлась основным элементом перехода от советской модели организации отрасли, которая уже никого не устраивала, к рыночной.

Предусмотренное ЕСТП предоставление заявок на перевозку гружёных вагонов «не позднее, чем за 10 суток до начала календарного месяца», не просто требует внесения изменений в Устав, но ещё и означает отказ от фундаментального принципа – непрерывности планирования, главного завоевания грузоотправителей в 1990-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, так как эти планы всё равно не будут выполнены, если изменилась конъюнктура. А вред - огромен, так как известно, что чем жёстче планирование, тем хуже система приспособ-

сабливается к изменениям (в том числе, - к изменениям спроса на поставляемую продукцию) 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». В итоге всегда получалась дискриминация грузоотправителей в зависимости от их «административного веса».

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

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 – при сильном желании - можно отклонить ("не согласовать") и при непрерывном планировании. А отсутствие прозрачности и ответственности здесь обеспечивает полную «безнаказанность» перевозчика.

Но авторы ЕСТП пошли дальше - они предлагают такой порядок распространить не только на гружёные, но и на порожние вагоны.

Согласно концепции ЕСТП требуется, чтобы планирование передислокации порожних вагонов также осуществлялось за 10 дней до начала месяца и на весь следующий месяц, то есть оператор должен иметь прогноз надёжности и сроков доставки этих вагонов перевозчиком за 40 дней. Иначе говоря, требуется, чтобы оператор прогнозировал эксплуатационную работу ОАО «РЖД» и соблюдение им сроков доставки по всем маршрутам, лучше, чем само «РЖД», не получая при этом информации о ходе перевозочного процесса!

Мало того, что эти предложения противоречат действующему Уставу железнодорожного транспорта и самому духу рыночных реформ на транспорте, эти предложения означают отказ от главного завоевания грузоотправителей в 1990-е годы, позволившего промышленности работать более гибко и являющегося основой комфортной работы промышленности, пользующейся услугами железнодорожников.

Создатели и разработчики ЕСТП исходили из предположения, что возврат к нормам Устава 1964 г., повышение «управляемости», снижение числа «мешающих под ногами» операторов, повышение горизонта и жёсткости планирования положительно скажутся на эксплуатационных показателях. Так ли это?

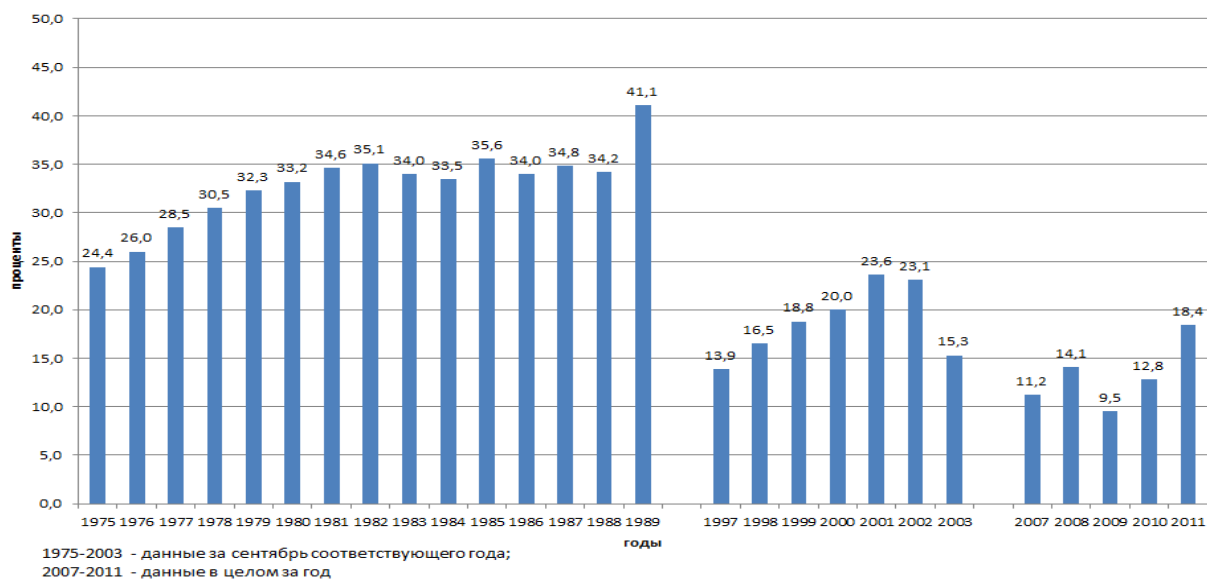
Если мы хотим объективно оценить последствия возврата к месячному планированию, то мы можем это сделать, взяв статистику работы МПС Союза ССР в те времена, когда подобная система действовала.

Уровень просрочки сроков доставки был в 1975-1990 гг от 22 до 41 %; или, если смотреть по сентябрьским показателям – от 24 до 41 % (см. рис. 4), достигая по мелким отправкам 64 %; а в настоящее время (в 2010-2011 гг.) 13-18%. Средняя скорость доставки одной отправки с 1980 по 1997 г. составляла примерно 203-212 км/сут, а в 2011 г., даже с учётом снижения она составляла 247 км/сут (рис 5). По итогам 2012 г. (по оперативным данным) этот показатель снизился до 219 км. сутки.

Даже такие эксплуатационные показатели как участковая и техническая скорость были в 1980-е гг. ниже, чем сегодня<sup>2</sup> (рис. 6). Напомню, что в те далёкие времена весь парк был руках МПС СССР, не было никаких частных операторов (в собственности промышленных предприятий находилось около 8 % вагонного парка, а остальное – инвентарный парк МПС).

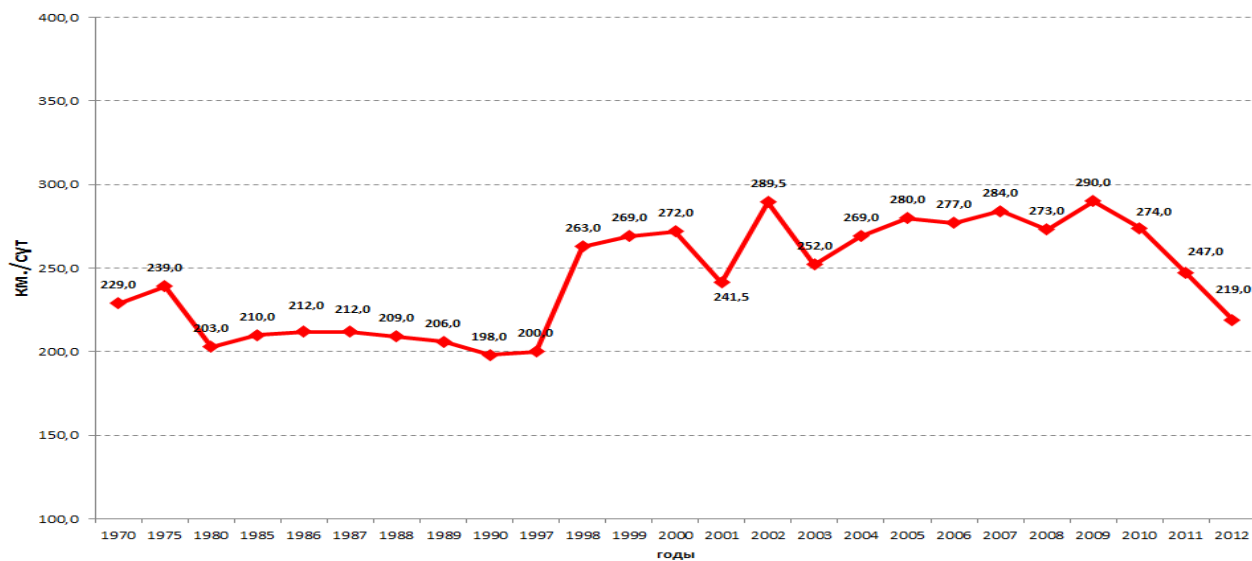
<sup>2</sup> На Рис. 4, 5 и 6 данные с 1970-х годов по 1991 г. включительно даны по железным дорогам СССР, с 1992 г. – по железным дорогам России





Источники данных: 1975-2003 [2]; 2007-2011 данные по Годовым отчётам РЖД [6]

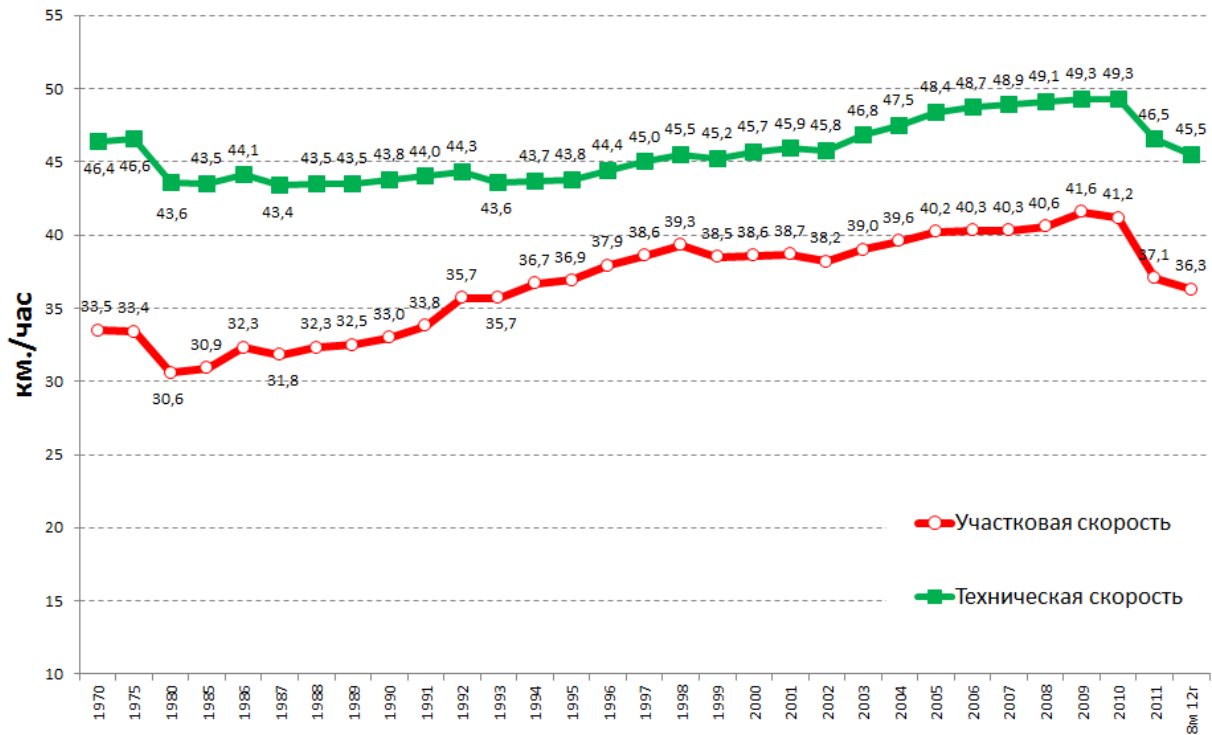
**Рис. 4. Динамика доли отправок, прибывших с невыполнением срока доставки (с просрочкой), в %<sup>3</sup>**



Источники данных:  
1970-1990 – [4]; 1997-2002 [2] - средняя цифра между февралем и сентябрем; 2003-2011 - данные по Годовым отчётам ОАО «РЖД» [6]

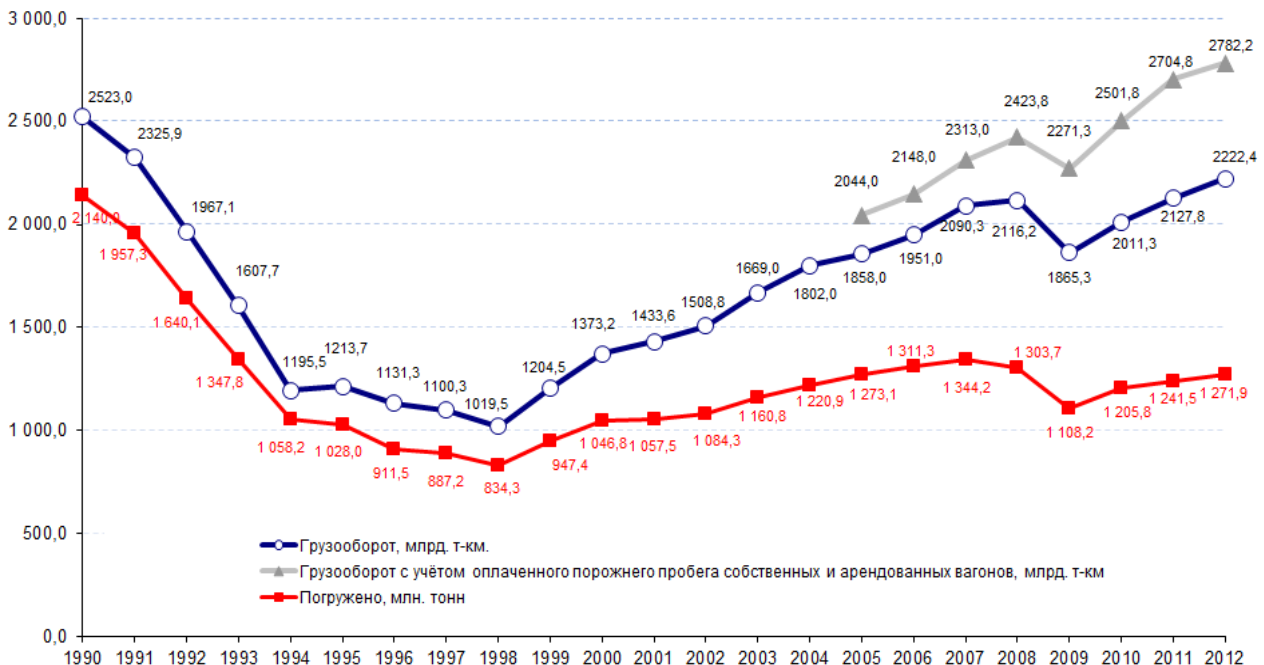
**Рис. 5 Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом в 1970-2012 гг., км./сутки**

<sup>3</sup> В 1975-2002 гг. доля отправок, прибывших с просрочкой, определялась два раза в год – в феврале и в сентябре (отчёт ф. ЦО-31); 2007-2011 г. - данные в целом за год по Годовым отчётам «РЖД». О методологии учёта данного показателя см. в работе [2].



**Рис. 6** Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1970-2012 гг., км./ час

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. (рис. 7).



**Рис. 7.** Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России в 1990-2012 гг.

(данные за 1990-1991г. – погрузка и грузооборот по железным дорогам в границах РСФСР)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> За 2012 г. приведены оперативные данные по состоянию на январь 2013 г. После публикации в мае «Годового отчёта РЖД» данные могут быть скорректированы.

А, если оценивать загрузку инфраструктуры с помощью показателя грузооборота с учётом оплаченного порожнего пробега собственных вагонов<sup>5</sup>, то можно увидеть, что нагрузка на железнодорожную инфраструктуру не только сопоставима с загрузкой инфраструктуры в то время, но даже превысила её.

Таким образом, если подобная модель даже в несравненно более «зарегулированных» условиях не была успешной, то нет никаких оснований предполагать, что она будет успешной сегодня.

### ***Ликвидация права собственности и свободы контракта***

Так же, в последнее время, активно 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*». Оба этих предложения, по-видимому, под напором критики исчезли из утверждённого текста ЕСПП, но озвучиваются представителями "РЖД" в качестве предложений на различных экспертных площадках<sup>6</sup>.

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.

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 (строго говоря, многие экономисты даже в этих случаях не видят необходимости в «публичности» услуг, но не будем вдаваться в этот спор). Предоставление подвижного состава не является естественно-монопольной услугой и не относится к общественным благам, так как услуга оператора оплачивается не ~~обезличенно~~ 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 (то есть, ОАО «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, то есть, за предоставление такого вагона в собственность перевозчику, ОАО «РЖД», оператор или собственник вагона получал бы справедливое 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 (ОАО «РЖД»).

<sup>5</sup> Дополнительный показатель, учитываемый «РЖД» с 2005 г.

<sup>6</sup> См., например пост на Slon.ru, специально посвящённый критике двух аналогичных тезисов из презентации вице-президента «РЖД». [http://slon.ru/economics/ty\\_ryadom\\_dal\\_sotsializma-795437.xhtml](http://slon.ru/economics/ty_ryadom_dal_sotsializma-795437.xhtml)

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.

Давайте будем последовательными и внесем поправки в законы 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 бы 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 ЖЭКом, а уж ЖЭКи лучше нас, собственников, распорядятся, кому и в каких квартирах жить и в каком количестве.

Эти примеры забавны и шутивы, но необходимо чётко понимать, что сущностно, с правовой точки зрения, они ничем не отличаются от предложений некоторых представителей «РЖД».

Прямо примыкает к идеям ЕСТП постоянная тяга «укрупнить» операторов с помощью административных рычагов. Якобы это улучшит эксплуатационные показатели. Однако, согласно исследованиям, проведенным недавно Институтом проблем естественных монополий (ИПЕМ), оказалось, что ни доля порожнего пробега, ни оборот вагона не отличаются принципиально у крупных операторов и у мелких. Это значит, что попытки укрупнения операторов, что позволит, как нам говорят «точнее планировать работу сети» не приведут и не могут привести к существенному «улучшению» эксплуатационных показателей<sup>7</sup>.

## Заключение

Во избежание недоразумения, сделаем оговорку, что речь не идёт об отказе от тех или иных привычных показателей. Речь идёт о том, что к аргументации, базирующийся *только* на эксплуатационных показателях работы железных дорог необходимо подходить с большой осторожностью.

И сегодня перед экспертами стоит задача выработать новые – более универсальные или – точнее говоря – более «многомерные» и точные показатели, которые бы оценивали работу железнодорожного транспорта с точки зрения удовлетворения им потребностей остальных участников рынка.

Генри Форд любил говорить своим менеджерам: «Запомните: мы делаем не автомобили, мы делаем деньги». При всей парадоксальности его афоризма, основная мысль довольно прозрачна: в рыночной экономике товар не является ценностью сам по себе. Товар – лишь способ удовлетворения потребностей покупателя.

У грузоотправителей есть потребность в своевременном вывозе груза, у операторов есть потребность в наличии инфраструктуры, по которой можно проехать «без проблем» или отставить вагон в отстой и т.п.

Невозможно улучшать работу транспорта путём вынесения предложений всё более и более формирующих «недружественный интерфейс» собственника инфраструктуры по отношению к тем, кто является покупателем услуг инфраструктуры.

Железнодорожная отрасль не является ценностью «сама-по-себе». Она – лишь способ удовлетворения потребностей экономики - в перемещениях грузов.

Неправильно улучшать работу транспорта путём ухудшения транспортного обслуживания грузовладельцев, путём предложений, которые формируют «недружественный

<sup>7</sup> Презентация ИПЕМ доступна по ссылке: <http://npogdps.com/news/news-rzd/operator-companies/malih-operatorov-poschitali/>

интерфейс» собственника инфраструктуры по отношению к тем, кто является покупателем услуг инфраструктуры.

Вместе с тем, необходимо понимать, что транспорт – это такой же бизнес, как и промышленность или различные виды услуг, и здесь должны действовать те же рыночные принципы. Если грузоотправитель требует для себя искусственных нерыночных условий (например – нерыночных заниженных тарифов), но нужно чётко понимать, что это поддержка одного грузоотправителя за счёт другого.

В конечном счёте, именно комфортность взаимодействия грузовладельца (грузоотправителя) с инфраструктурой транспортного рынка является важнейшим фактором развития экономики и промышленности.

#### Литература

1. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР. – Транспорт, 1993. – 415 с.
2. Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.- 240 с.
3. Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства / Под ред. А.В. Комарова и В.С. Кравченко – М.: Транспорт, 1988. – 205 с.
4. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. – М.: Транспорт, 1993. – 255 с.
5. Филипченко С.А. Новые методы учёта парка грузовых вагонов и расчёта оборота вагона // Железнодорожный транспорт. – 2010. - № 4. – С.67-70.
6. Годовые отчёты ОАО «РЖД» за 2007-2011 гг. (доступны по адресу: [[http://ir.rzd.ru/static/public/ir?STRUCTURE\\_ID=32#2](http://ir.rzd.ru/static/public/ir?STRUCTURE_ID=32#2)])



Опубликовано:

Хусаинов Ф.И. О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. – 2013. - № 3. – С.22-31.