

# «Re» – «form»: меняем форму. Что же изменилось?



**Фарид ХУСАИНОВ,**  
РОАТ МИИТ  
(Москва)

**Реформа железнодорожного транспорта по своей значимости не уступает модернизации системы образования или вооруженных сил. От итогов ее реализации зависит экономическая безопасность государства и поступательность его социального развития. В этом номере журнала кандидат экономических наук, преподаватель Российской открытой академии транспорта (Москва) Фарид ХУСАИНОВ проводит краткий обзор прошедших реформ.**

**Н**астоящая статья подготовлена на основе доклада «Реформа железнодорожного транспорта в России, проблемы незавершенной либерализации», который был сделан на семинаре Е.Г. Ясина «Теневое правительство» в ВШЭ. Реформа в железнодорожной отрасли продолжается несколько лет. В 1999–2000 годах был дан толчок в направлении либерализации бывшего советского монстра – МПС. При этом реформа в отрасли шла не единым фронтом. Были сегменты, где появились базовые институты рынка – частная собственность и нерегулируемое ценообразование, однако оставались участки, где по-прежнему «рулили» государственная собственность и регулируемые цены. **Давайте сравним, что произошло в этих сегментах – там, где прошли относительно либеральные реформы, и там, где все оставалось по-старому.** Возможно, что результат будет неожиданным.

Напомню, что в 1999–2001 годах на фоне начавшегося экономического роста острой проблемой для российской промышленности стала катастрофическая нехватка вагонов. В эти годы МПС приобрело: в 1999 году – 1 тысячу 557 вагонов, в 2000-м – 1 тысячу вагонов, в 2001-м – 104 (сто четыре!) вагона, в 2002-м – 1 тысячу 440 вагонов, в 2003-м – 3 тысячи 480 вагонов. Вследствие дефицита подвижного состава предприятия-грузоотправители несли убытки и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Казалось, что только начавшийся промышленный рост вот-вот остановится из-за того, что нечем будет вывозить готовую продукцию.

Единственным выходом из этой ситуации была либерализация рынка предоставления вагонов, позволившая частным компаниям самостоятельно приобретать подвижной состав и предоставлять его грузоотправителям.

Итак, в начале 2000-х годов на рынке появились частные компании – собственники подвижного состава (вагонов), которые самостоятельно «оперировали» или «управляли» этими вагонами. **Подобные компании стали называть операторами собственного (приватного) подвижного состава, а сам бизнес – операторским.**

«Управляли» – в данном случае означает, определяли, какому заказчику и по какой цене подавать вагоны. Управление, продвижение по сети и все эксплуатационные функции (такие как переработка на сортировочных станциях), оставались у собственника инфраструктуры, то есть у «РЖД».

Перемены начались в 2002 году, когда компании-операторы приобрели более 14 тысяч вагонов, то есть в 10 раз больше, чем МПС (1,4 тысячи вагонов), и все остальные годы (с 2003 по 2010-й) частные компании инвестировали в приобретение подвижного состава больше, чем МПС–«РЖД».

После тарифной реформы 2003 года и принятия нового «Прейскуранта № 10-01» (основного документа определяющего железнодорожные грузовые тарифы «РЖД») процесс создания и развития операторского бизнеса стал особенно активным, и в результате начали расти инвестиции в приобретение подвижного состава.

В итоге хронический дефицит вагонов постепенно стал преодолевать-ся, общее количество вагонов выросло

более чем на треть. Объем перевозок грузов стабильно рос до кризиса 2008 года и постепенно восстанавливался после него. Это всё было в том сегменте, где работало множество частных компаний без всякой «заботливой руки» государства.

В 2003–2008 годах прирост вагонного парка операторских компаний соответствовал темпам роста объёмов предъявляемого к перевозке груза и обеспечивал увеличение грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически весь прирост объёмов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны и либерализации вагонной составляющей железнодорожных тарифов.

Если мы выделим из общего вагонного парка российской принадлежности парк независимых собственников и рассмотрим его динамику в сравнении с динамикой суммарного парка «РЖД» и ДЗО – дочерние и зависимые общества «РЖД» (включая вагоны «ПГК» и «ВГК»), то увидим, что основной прирост вагонного парка произошёл именно в сегменте независимых собственников – более чем трехкратный – с 161 тысячи вагонов в 2001 году до 508 тысяч на конец 2010-го. При этом парк вагонов холдинга «РЖД» (то есть вагоны инвентарного парка «РЖД» плюс вагоны ДЗО) – сокращается (см. рисунок).

Так, по состоянию на конец 2011 года общий парк вагонов российской принадлежности, по данным годового отчёта ОАО «РЖД», составлял 1091,8 тысячи единиц, из них 488,1 тысячи единиц (или 45 процентов от всех вагонов в стране) – это парк самого «РЖД» и дочерних и зависимых обществ

(включая «ПГК» и «ВГК»), а 603,7 тысячи единиц подвижного состава (или 55 процентов) – это вагоны независимых собственников, в том числе операторов.

**Ну а что же происходило там, где сохранялась государственная «забота», то есть в сфере железнодорожной инфраструктуры?**

Приведем данные из материалов прошедшей 19–20 июня 2012 года конференции, посвященной развитию железнодорожной инфраструктуры. За период с 1989 года по настоящее время произошло существенное сокращение пропускных способностей сети общего пользования.

В частности:

- на 18 процентов уменьшилось общее количество железнодорожных станций;

- на 9 процентов сократилась развёрнутая длина станционных путей;

- на 6 тысяч 600 километров, или на 20 процентов сократилась длина приемо-отправочных путей;

- на те же 20 процентов сократилась длина сортировочных путей;

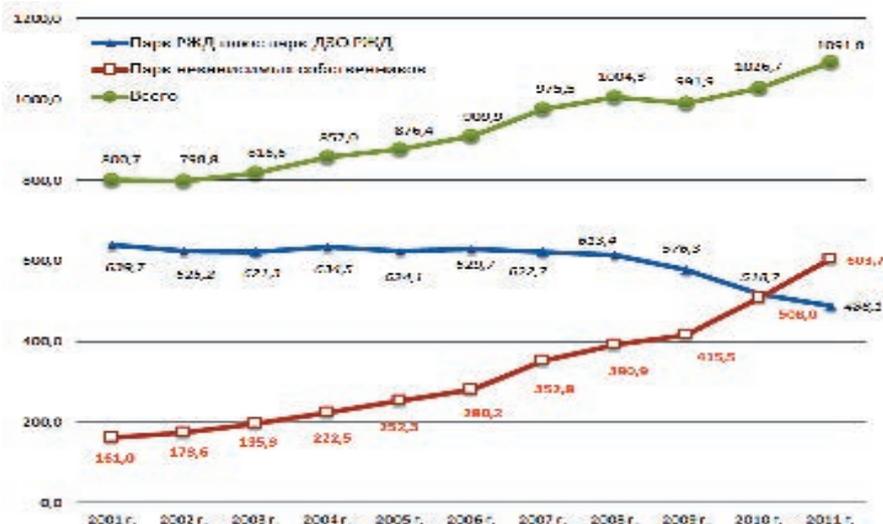
- общее количество сортировочных станций уменьшилось с 200 до 61;

- более 15 процентов железнодорожных путей превысили срок службы.

Что означает уменьшение количества сортировочных станций или длины сортировочных путей? Если совсем просто – это означает снижение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры. «Сжатие» инфраструктуры, наложенное на бурный рост вагонного парка и объемов перевозок, приводит к «пробкам» – к тому, что уменьшение резервов пропускной способности не позволяет гибко управлять ресурсами и приводит к резкому ухудшению эксплуатационной обстановки.

Если мы посмотрим на другие страны, то увидим, что там, где инфраструктура частная, то пропускная способность с избытком, а там, где государственная, – либо в дефиците, либо требует больших субсидий на поддержание – то есть наоборот. В своё время великий венгерский экономист Янош Корнай в своей культовой среди экономистов книге «Дефицит» определил, что **социализм – это экономика дефицита, а капитализм – экономика избытка.**

### Динамика парка российских вагонов в 2001–2011 гг. (на конец года)



Таким образом, в той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, то есть в сфере оперирования вагонными парками, куда был допущен частный капитал и где была либерализована система ценообразования, все последние 10 лет наблюдается положительная динамика. Растут инвестиции и объем перевозок грузов, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания. А в сфере инфраструктуры и локомотивного хозяйства, до которых реформы пока не дошли, продолжается стагнация, дефицит и отсутствие стимулов к развитию.

Подводя итог, можно сделать следующие выводы.

1. Переход железнодорожной отрасли из состояния советского министерства в состояние рынка транспортных услуг пока незавершен; этот рынок пока деформирован высокой степенью государственного регулирования. Реформа оказалась половинчатой и осторожной. Возможно, что осторожность применительно к таким большим системам, как железнодорожный транспорт, не является недостатком, но сегодня очевидно, что именно там, где была проявлена осторожность, наблюдаются самые негативные результаты.

2. В сегменте оперирования вагонами была проведена либерализация, и там появилась частная собственность и децентрализация принятия экономических решений, следствием чего стал рост инвестиций в приобретение вагонного парка, увеличились

объемы перевозок и сегмент стал бурно развиваться. Вместе с тем в сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта сохраняются основные черты советского министерства – государственная собственность, негибкая административно-командная система управления, отсутствие экономических стимулов к развитию и, как следствие, катастрофическое отставание развития инфраструктуры от растущих объемов перевозок и растущего вагонного парка, что приводит к повышенной нагрузке пропускных и провозных мощностей и к тому, что неразвивающаяся инфраструктура становится тормозом промышленного роста.

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

4. Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта должно заключаться в либерализации в недореформированных сегментах, реформировании системы собственности в инфраструктуре железнодорожного транспорта и формировании рынка железнодорожных грузовых перевозок и рынка тяги как наиболее эффективного механизма уравнивания спроса и предложения на транспортные услуги.