

Глава 1. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

1.1. Основные показатели, характеризующие современное состояние российских железных дорог

Транспортный комплекс России представляет собой одну из крупнейших отраслей экономики. Он включает 1,5 млн. км. наземных путей сообщения. На транспорте работает 6,5% трудоспособного населения России. Стоимость основных производственных фондов транспорта составляет 27 % фондов страны [197], при этом доля транспортных издержек в конечной цене продукции промышленного и сельского хозяйства оценивается в 15-20%, достигая, по некоторым грузам, 50%. Удельный вес грузового транспорта во внутреннем валовом продукте России равен 9,7 % [56, 97, 166].

Транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, физически реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению. Вместе с тем транспорту свойственны некоторые особенности, отличающие его от других отраслей экономики. Во-первых, транспорт не производит новой вещественной продукции и является во многих случаях продолжением процесса производства. Во-вторых, продукция транспорта – перевозка – неотделима от процесса транспортного производства: её нельзя накопить, создать запасы [56, 165]. С точки зрения объёма выполняемой работы ведущим в транспортной системе России является железнодорожный транспорт. Доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта (без учёта трубопроводного) превышает 80 %, а в пассажирообороте – более 40 % [197].

О роли железнодорожного и других видов транспорта на рынке грузовых перевозок можно судить по данным табл. 1 и рис. 1.

Таблица 1

Грузооборот различных видов транспорта в 2008 году

	Грузооборот 2008 г.		Справоч- но: 2007 к 2006, в %	Доля видов транспорта в общем грузо- обороте, в %	Доля видов транспорта в общем грузообороте без учёта трубопровод- ного, в %
	млрд. т-км.	в % к 2007 г.			
Грузооборот транспорта	4 947,0	100,6	102,4	100,0%	100,0%
в том числе:					
железнодорожного	2 116,2	101,2	107,1	42,8%	85,2%
автомобильного	215,5	104,7	103,6	4,3%	8,7%
морского	84,6	130,1	105,6	1,7%	3,4%
внутреннего водного	63,5	73,9	99,2	1,3%	2,6%
воздушного	3,7	107,6	117	0,1%	0,1%
трубопроводного	2 463,5	100,0	98,6	49,8%	

Источник: Росстат

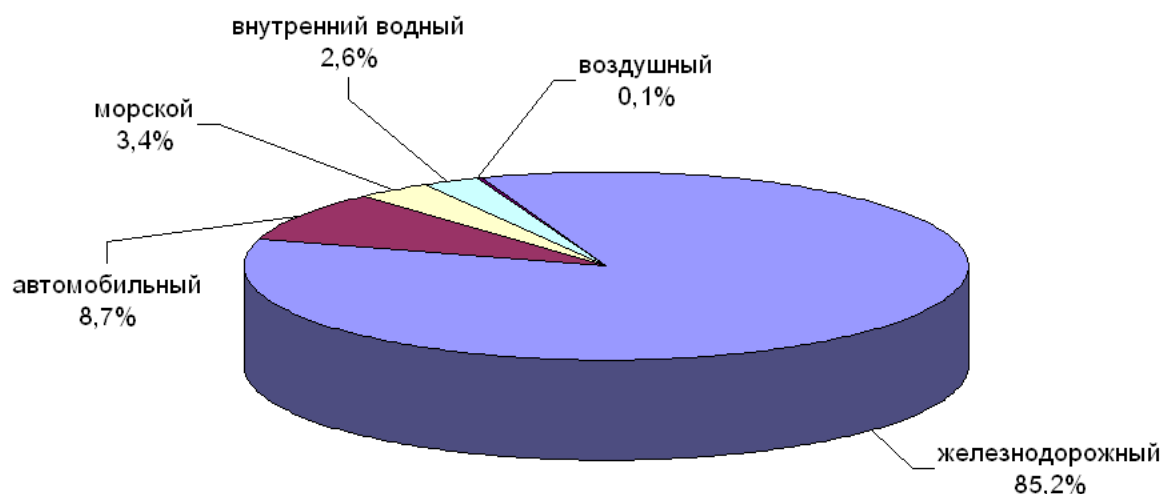


Рис. 1. Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2008 г.
(без учёта трубопроводного)

Доля железных дорог в ВВП составляет 6,3 % или почти 65 % удельного веса транспорта в ВВП. Эти показатели свидетельствуют о том, что определяющую роль в транспортном комплексе играют железные дороги. Именно поэтому эффективность работы железнодорожной отрасли чрезвычайно важна для развития экономики страны.

Динамика изменения грузовых перевозок железнодорожным транспортом отражает общую экономическую ситуацию в стране и коррелирует с динамикой ВВП, соответственно, снижение объёмов перевозок, имевшее место на протяжении 1990-1998 гг., сменилось ростом в 1999-2003 гг.

За последнее десятилетие изменилась структура грузооборота. Вследствие усиления сырьевой ориентации экономики России выросла доля сырьевых товаров как во внутренних, так и в международных перевозках.

Работа железнодорожного транспорта России, начиная с 1990 г., проходила в условиях спада объёма перевозок и общеэкономического кризиса. Объём перевозок в нижней точке спада – в 1998 г. - составлял 39,0 % от уровня 1990 г., грузооборот в 1998 г. составлял 40,4 % от показателя 1990 г.

Начиная с 1999 г., в динамике объёма перевозок и грузооборота наблюдается тенденция роста (см. рис.2). Так, грузооборот в 2003 г. составил к низшей точке спада (1998 г.) 163,3 %, а объём перевозок – 139,1 %. Относительно более быстрые темпы увеличения грузооборота сравнительно с темпами увеличения объёма перевозок обусловлено ростом средней дальности перевозок вследствие усиления экспортной ориентации отечественной экономики.

Указанный рост объёмов перевозок обусловлен несколькими факторами.

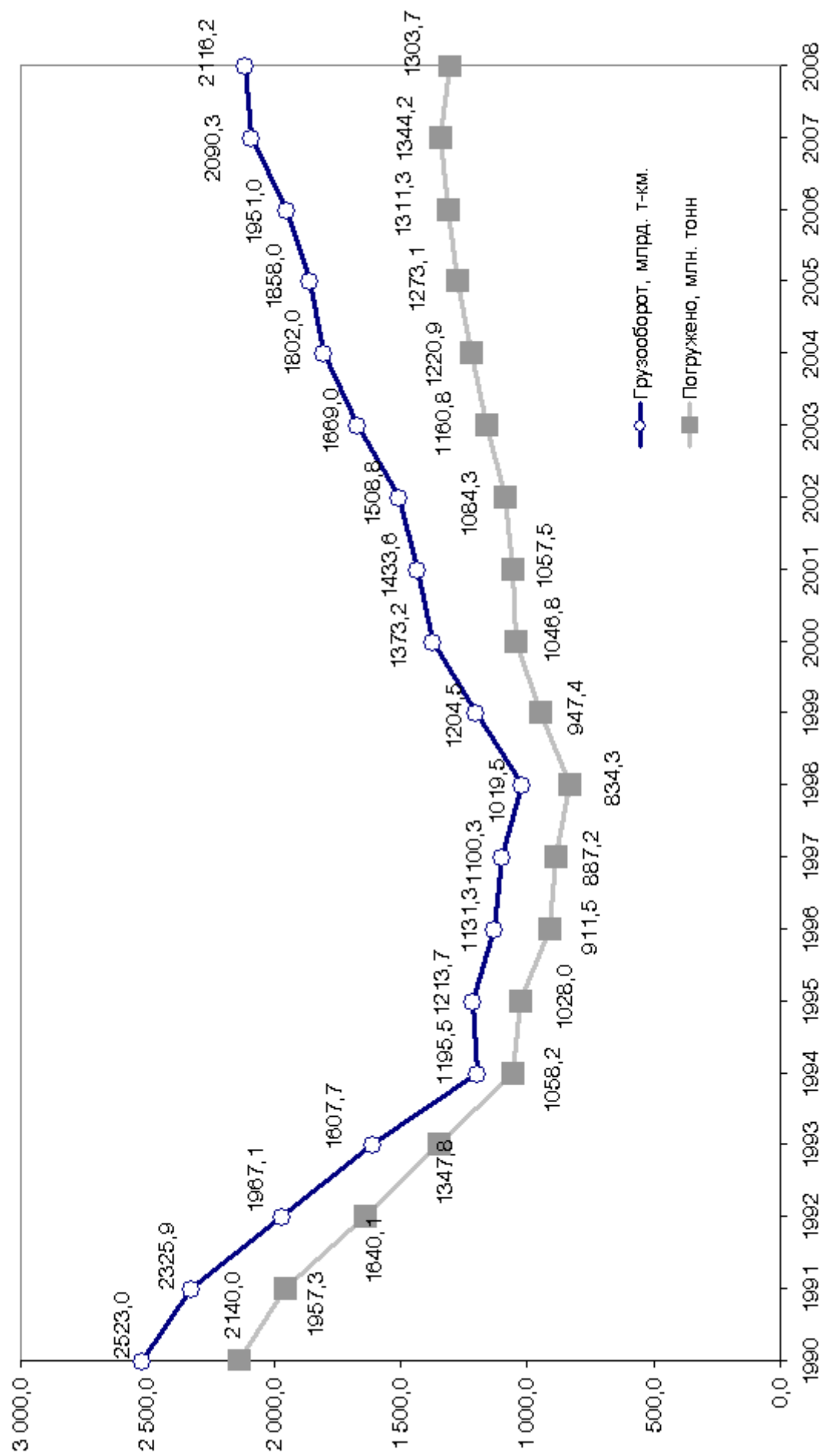
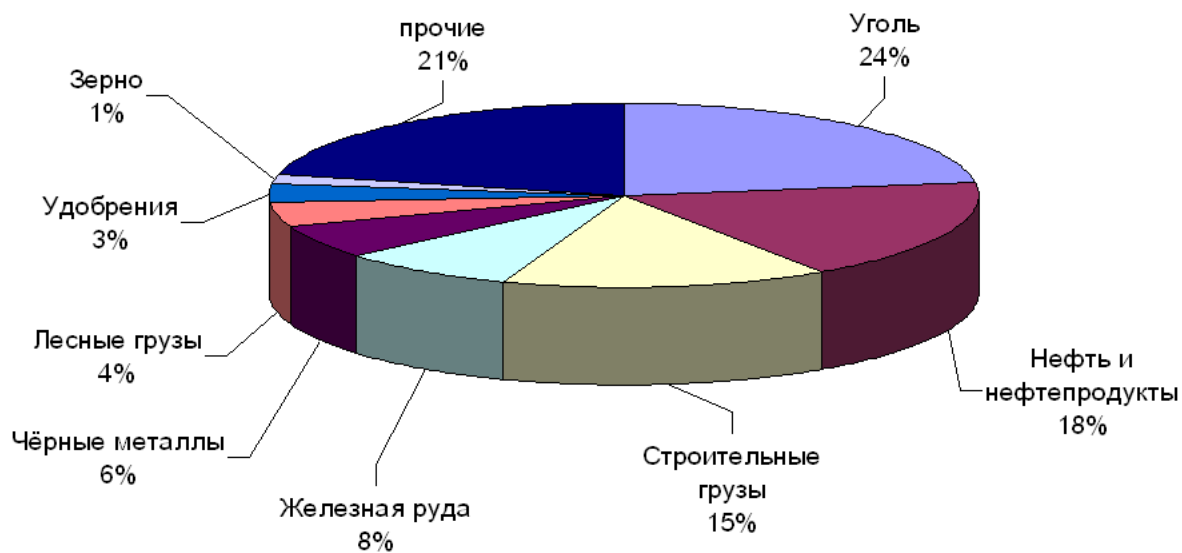


Рис. 2. Основные показатели работы железнодорожного транспорта России в 1990-2008 гг

Начиная с 1999 г., увеличение объёмов перевозок стало возможным, в первую очередь, благодаря последствиям финансового кризиса августа 1998 года. Девальвация национальной валюты привела к масштабному импортозамещению, что увеличило физические объёмы перевозимых грузов. Кроме того, следствием трёхкратного роста курса доллара к рублю, стало увеличение доходности и рентабельности экспортных перевозок. Немаловажным фактором явилось снижение в 1997-1998 гг. уровня тарифов на перевозки грузов во внутригосударственном сообщении на 22% при росте оптовых цен в промышленности на 32 % [166]. В свою очередь, снижение грузовых тарифов железнодорожного транспорта позитивно сказалось на росте объёмов отправления грузов и экономических показателях различных отраслей промышленности.



Источник: [161]

Рис. 3. Структура погрузки российских железных дорог в 2008 г.

Анализируя другие показатели работы железнодорожного транспорта, следует отметить, что за период с 1990 по 2003 год средний вес грузового поезда брутто возрос с 3093 т. до 3608 т., средняя участковая скорость – с 34,3 км/ч до 39,0 км/ч, среднесуточная производительность грузового локомотива с 1098 тыс. т-км. брутто до 1566 тыс. т-км. брутто.

В качестве неблагоприятной для железнодорожного транспорта тенденции следует отметить увеличение доли порожнего пробега грузовых вагонов с 33-34% в 1990-91 г.г. до 39,9 % в 2003 г.[58, 66], связанное как с разделением единой сети железных дорог СССР, так и с прекращением централизованного регулирования грузопотоков, существовавшего в условиях социалистической экономики. Финансовые показатели работы железных дорог в рассматриваемом периоде в целом тоже были удовлетворительными, за исключением 1996 года, который МПС закончило с отрицательной рентабельностью (-1,5 %). Проблема убыточности была решена за счёт жёстких мер по сокращению эксплуатационных расходов, основанных в т.ч. на сокращении персонала. За 1997-1999 г.г. общее число занятых в отрасли сократилось на 438 тыс. человек (с 2142,7 тыс. чел. до 1704,7 тыс. чел.) или на 20 %, а на конец 2002 года среднесписочная численность работников составила 1555,0 тыс. чел., из них в основной деятельности – 1222,2 тыс. чел.

Как отмечал в докладе по итогам работы в 2003 году тогдашний президент ОАО «РЖД» Г.М. Фадеев¹, объём продаж РЖД на рынке перевозок возрос почти на четверть (к 2002 году) и составил 522 млрд. руб. или \$17 млрд., что подтверждает статус компании как одной из крупнейших в стране [208]. При этом за счёт реализации мер по повышению эффективности перевозок рост себестоимости не превысил 9%, что существенно ниже инфляции (12%). Кроме того, в 2003 г. почти в два раза возрос объём капитальных вложений в приобретение подвижного состава. На дороги поставлено около 400 новых пассажирских вагонов, 57

¹ Г.М. Фадеев - в 1992-1996 гг. и в 2002-2003 гг. - министр путей сообщения РФ; с 22.09.2003 г. по 14.06.2005 г. – президент ОАО «РЖД».

локомотивов, приобретено 3480 новых полувагонов, модернизировано с продлением срока службы более 250 локомотивов, 180 секций электропоездов, 5,5 тыс. грузовых вагонов. Активы ОАО «РЖД» на конец 2003 г. оценивались в 50,0 млрд. долл.[210]

Финансовое состояние железнодорожного транспорта в 2001-2003 гг. иллюстрируют табл.2 и табл. 3.

Таблица 2

Данные о доходах и расходах по грузовым и пассажирским перевозкам
в 2001-2003 гг., млрд. руб.

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2003 к 2002, %
Доходы от перевозок, млн. руб.	320,870	418,976	522,573	124,7
в т.ч.				
от грузовых	285,041	373, 463	468,551	125,5
от пассажирских	35,829	45,513	54,022	118,7
Расходы по перевозкам, млн. руб.	273,974	395,102	476,472	120,6
в т.ч.				
по грузовым	203,433	293,742	359,751	122,5
по пассажирским	70,540	101,3600	116,721	115,2
Прибыль от перевозок, млн. руб.	46,896	23,873	46,101	193,1
в т.ч.				
от грузовых	81,608	79,721	108, 801	136,5
от пассажирских	-34,712	-55,847	-62,699	112,3
Отношение доходов к расходам, %	117,12%	106,04%	109,68%	103,4
в т.ч.				
по грузовым	140,12%	127,14%	130,24%	102,4
по пассажирским	50,8%	44,9%	46,3%	103,1

Источник: [76, 162]

Таблица 3

Отчёт о прибылях и убытках МПС и ОАО «РЖД» по международным стандартам бухгалтерского учёта в 2001-2003 г.г., млн. руб.

Статья	2001 г.	2002 г.	2003 г.
Выручка	350,832	463,718	617,514
Себестоимость продукции	300,809	443,617	564,023
Проценты к уплате	1,600	1,606	1,979
Начислено амортизации	83,012	122,367	120,842
EBITDA (доход до уплаты налога на прибыль, процентов по кредитам и отчислений на износ и амортизацию)	112,790	86,789	144,686
Прибыль до налогообложения	28,177	- 37,185	21,864
Прибыль после налогообложения	9,582	- 49,276	11,352

Источник: [162]

В 2007 г. разработан и утверждён Приказом Министерства транспорта РФ (№124 от 17.08.07 г.) Порядок ведения раздельного учёта доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим. Система раздельного учёта послужила основой для принятия на государственном уровне решения о компенсации убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении в размере 10,9 млн. руб.

Объём доходов за 2007 год по всем видам деятельности составил 975,6 млрд. руб. с увеличением по сравнению с 2006 годом на 14,9 % (см. табл.4).

В структуре доходов наибольшую долю занимают грузовые перевозки (см. рис.3) По итогам 2007 г. доходы от грузовых перевозок получены в сумме 754,9 млрд. руб. с ростом к 2006 г. на 96,9 млрд. руб. или на 14,7%[48]. При этом наибольшими темпами возросли объёмы и доходы от перевозок во внутригосударственном сообщении. Доходы от пассажирских перевозок по итогам 2007 г. составили 129,5 млрд. руб.

Индекс роста железнодорожного тарифа (108%) был ниже индекса роста цен (113,9 %). Тарифная политика железных дорог при росте цен на грузы способствовала снижению уровня транспортной составляющей по основным видам перевозимых грузов.

Таблица 4

Результаты работы ОАО «РЖД» по грузовым и пассажирским перевозкам
в 2006-2007 гг.

Показатель	Ед. изм	2006 г.	2007 г.	2007 к 2006, %
1	2	3	4	5
Пассажиروоборот	млрд.пасс- км.	177,8	174,1	97,9
Грузооборот (тарифный)	млрд. т-км.	1951,0	2090,3	107,1
Грузооборот (с учётом возврата порожних приватных и арендованных вагонов)	млрд. т-км.	2148,0	2312,6	107,7
Приведённая работа	млрд. прив. т-км.	2325,8	2486,7	106,9
Всего доходов	млрд. руб.	848,9	975,6	114,9
Всего доходов от перевозок	млрд. руб.	772,0	884,4	114,6
а) от пассажирских перевозок	млрд. руб.	114,0	129,5	113,6
<i>из них в дальнем следовании</i>	млрд. руб.	92,0	109,4	118,9
<i>в пригородном сообщении</i>	млрд. руб.	22,0	20,1	91,4
б) от грузовых перевозок	млрд. руб.	658,0	754,9	114,7
Доходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	76,9	91,2	118,6
Всего расходов	млрд. руб.	778,2	899,0	115,5
Расходы от перевозок	млрд. руб.	709,8	819,4	115,4
а) от пассажирских перевозок	млрд. руб.	157,1	180,0	114,6
<i>из них в дальнем следовании</i>	млрд. руб.	113,2	132,2	116,8
<i>в пригородном сообщении</i>	млрд. руб.	43,9	47,8	108,9
б) от грузовых перевозок	млрд. руб.	552,7	639,4	115,7

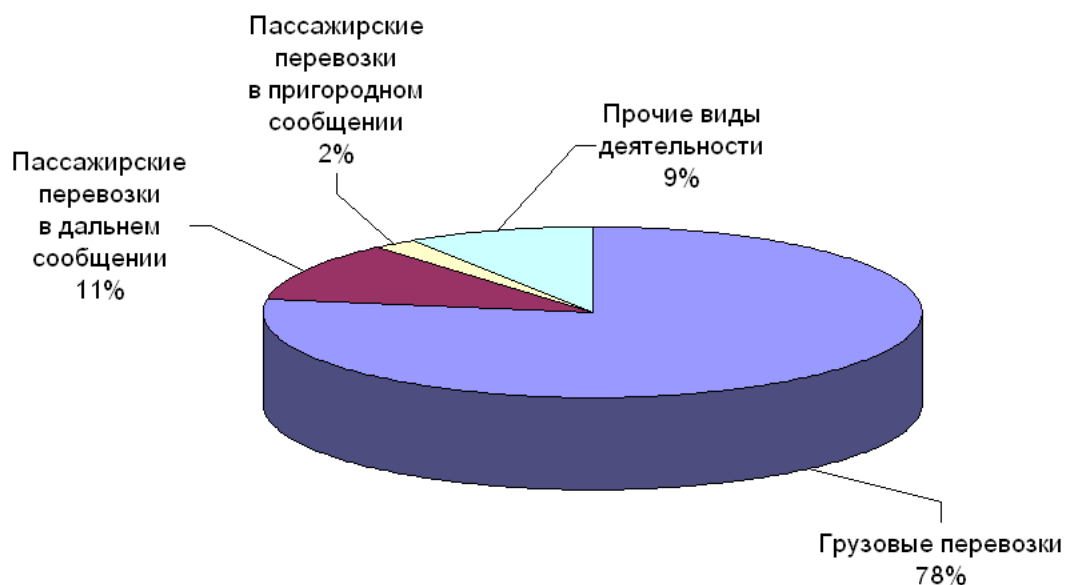
Продолжение таблицы 4

1	2	3	4	5
Расходы от прочих видов деятельности	млрд. руб.	68,3	79,6	116,5
Всего прибыль от продаж	млрд. руб.	70,8	76,6	108,2
Прибыль по перевозкам	млрд. руб.	62,2	65,0	104,5
а) от пассажирских перевозок	млрд. руб.	- 43,1	- 50,5	117,2
<i>из них в дальнем следовании</i>	млрд. руб.	- 21,2	- 22,8	107,5
<i>в пригородном сообщении</i>	млрд. руб.	- 21,9	- 27,7	126,5
б) от грузовых перевозок	млрд. руб.	105,3	115,5	109,7
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд. руб.	8,6	11,6	134,9
Себестоимость перевозок	коп. на 10 т-км	305,22	329,50	108,0
Результат от прочих и чрезвычайных операций	млрд. руб.	- 11,6	52,4	
Балансовая прибыль	млрд. руб.	59,2	129,0	217,9
Чистая прибыль	млрд. руб.	26,4	84,5	319,9

Источник: [48]

Чистая прибыль по итогам деятельности Компании в 2007 году составила 84,5 млрд. руб., что на 58,1 млрд. руб. больше показателя 2006 года [48].

К 2007 г. погрузка (отправление грузов) российских железных дорог достигла уровня на 61,2 % выше, чем в низшей точке спада – 1998 г. Грузооборот (тарифный) российских железных дорог в 2007 г. более чем в два раза превысил уровень низшей точки спада (205 % к 1998 г.), достигнув, по данным годового отчёта ОАО «РЖД», величины 2090,3 млрд. т-км. При этом грузооборот с учётом возврата порожних частных и арендованных вагонов составил 2312,6 млрд. т-км[48].



Источник: [48]

Рис. 4. Структура доходов ОАО «РЖД» от видов деятельности в 2007 году

Финансово-экономический кризис 2008 г. не обошёл стороной и российские железные дороги. При относительно высоком уровне показателей работы РЖД в начале года динамика погрузки к концу года приобрела все кризисные черты. Если в 1 и 2 кварталах 2008 г. погрузка увеличилась к аналогичным периодам прошлого года на 5,3 % и 0,7 % соответственно, то в 3 квартале она снизилась на 0,3 %, а в 4 квартале – на 16,9 %. При этом падение внутри 4 квартала нарастало с каждым месяцем: в октябре - на 4,4 %, в ноябре – на 20,1 %, в декабре – на 26,3 % [136]. Естественно, это не могло не отразиться на годовых параметрах. В целом за 2008 г. было погружено 1303,7 млн. тонн, что на 3 % ниже, чем в 2007 г. Таким образом, впервые с момента создания ОАО «РЖД» годовая динамика погрузки перестала показывать прирост [136].

Тарифный грузооборот российских железных дорог (без учёта порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава) в 2008 г. составил 2116,2 млрд. т-км., что на 1,2 % выше аналогичного показателя 2007 г. Что же касается грузооборота с учётом порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, то он увеличился до 2420,0 млрд. т-км или на 4,8 % выше показателя 2007 г. При этом, дальность перевозок возросла на 2,2 %[136].

Но самое интересное, как отмечает В.Меркушева, что «подобно тому, как в 1998 г. железную дорогу спас от разорения именно дефолт (экспортно-импортные перевозки подорожали в 3-4 раза), так и в 2008-м кризис помог выбраться ОАО «РЖД» из явно перегретого состояния в перевозках, когда железная дорога с ними уже просто не справлялась. Снижение погрузки привело к тому, что дефицит вагонов превратился в профицит и в резерв отставлено свыше 100 тыс. единиц инвентарного парка»[120].

В 90-е годы, в период падения объёмов перевозок инвестиции в инфраструктуру были сокращены. В результате к 2008 г. произошло снижение: общего количества железнодорожных станций – на 18 %, развёрнутой длины станционных путей – на 9 %, длины приёмо-отправочных путей и сортировочных путей – на 20 %[41].

Предваряя дальнейший анализ, необходимо остановиться на понятиях качества работы и качества продукции. Существует два подхода к вопросам улучшения качества. Первый - внутриотраслевой - повышение качества транспортной работы, ведущее, как правило, к снижению эксплуатационных расходов, и второй, выходящий в сферу взаимодействия с клиентом, - повышение качества предлагаемой транспортной продукции, ведущий к повышению доходности.

Качество работы транспорта может характеризоваться такими показателями работы подвижного состава, как оборот и производительность вагона, масса и скорость движения поездов 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[159]. В принципе необходимо повышать как качество работы, так и продукции транспорта. Однако первое не тождественно второму. Например, ускорение оборота вагона вполне может быть достигнуто за счет досрочной доставки массовых грузов, перевозимых отправительскими маршрутами, при просрочках доставки скоропортящихся и высокоценных грузов, доставляемых повагонными, мелкими и контейнерными отправлениями.

Часто утверждают, что отечественные железные дороги всегда имели достаточно высокие показатели качества работы, но при этом отличались крайне низким качеством транспортной продукции [111, 258].

Так, грузонапряжённость на железных дорогах СССР не имела аналогов в мире, в шесть раз превосходя американскую [19, 196]. 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. При сопоставимой средней дальности перевозок вагоны оборачивались втрое быстрее [19, 196]. Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским [111, 113]. Однако грузоотправителя, как это ни прискорбно, интересует только качество перевозок. Поэтому в условиях конкуренции приоритетным должно быть повышение качества транспортной продукции, а качество работы при этом следует рассматривать как средство для достижения поставленной цели. Иными словами, стремиться к улучшению *качества работы* следует только в тех случаях, когда это способствует или, по крайней мере, не препятствует повышению *качества продукции*.

Анализ выполнения сроков доставки за 1979-1993 г.г. показал, что даже в среднем, нормативы сроков доставки грузов стабильно не

выполняются [113]. Так, количество опоздавших отправок колеблется от 25% до 64% в зависимости от категории отправки, среднее время опоздания отправки составляет 3,5 суток, а по мелким отправлениям превышает 10 суток [114, 258]. В середине 90-х 35% отправок доставлялось с превышением нормативных сроков доставки на 6 суток на одну отправку, а 25% отправленных тонн дополнительно находились в процессе перемещения в среднем еще 3,5 суток; почти 30% скоропортящихся грузов доставляется с превышением нормативных сроков на 2,6 суток [97, 113]. В этой связи д.э.н. Д.А. Мачерет заметил, что “как бы ни заворачивали былые показатели отечественных железных дорог, работу транспорта нужно оценивать с позиций удовлетворения потребностей клиентов, которых непосредственно не интересует ни доля порожнего пробега вагонов, ни производительность локомотивов” [111].

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.

Когда же речь заходит о такой услуге как перевозка грузов железнодорожным транспортом, то почему-то оценивается работа железных дорог по таким ничего не значащим для грузоотправителя показателям, как оборот вагона, коэффициент порожнего пробега, вес поезда брутто и т.д. Вспоминаются строки И. Кормильцева: «Здесь мерилom работы считают усталость».

Из табл. 5 видно, что, например, в 2001 г. от 17,8 до 23,6 % отправок были доставлены с превышением сроков доставки, для контейнерных отправок этот показатель составил 36,0 %. При этом, для железных дорог с сопоставимой средней дальностью перевозок (США и Канады) данный показатель составляет от 1% до 3 %. Среднее время просрочки на

отечественных железных дорогах составляет - от 6,9 до 8,0 сут., для мелких отправок – 15,7-20,0 сут [113].

Данные отчётов формы ЦО-31 «О продолжительности и скорости доставки грузов» приведены в табл. 5 и табл. 6.

Таблица 5

Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой, %

Год	Месяц	Все отправки	В том числе			
			Маршрут- ные	Повагон- ные	Мелкие	Контей- нерные
1979	Февраль	32,9	15,3	27,0	56,5	Н/д
	Сентябрь	32,3	18,1	25,9	57,3	Н/д
1989	Февраль	35,4	23,3	30,2	57,7	Н/д
	Сентябрь	41,1	25,4	35,9	64,1	Н/д
1999	Февраль	15,8	12,3	15,3	13,1	23,4
	Сентябрь	18,8	11,8	17,1	14,2	33,2
2000	Февраль	14,5	11,1	13,5	15,6	24,0
	Сентябрь	20,0	9,7	17,9	10,2	35,9
2001	Февраль	17,8	12,7	16,6	11,0	28,8
	Сентябрь	23,6	23,0	21,7	9,3	36,0
2002	Февраль	16,9	18,1	16,8	8,9	18,0
	Сентябрь	23,1	16,2	22,9	8,7	26,9
2003	Февраль	11,4	12,7	11,8	8,7	8,0
	Сентябрь	15,3	21,1	14,5	15,7	14,2
2004	Февраль	12,2	16,6	12,2	6,3	7,6

Источник: [114]

Не будем здесь заострять внимание на том, что в 1998 г. произошло изменение системы определения нормативов сроков доставки или как пишут железнодорожники «усовершенствование системы нормирования

времени доставки», что немного улучшило показатели российских железных дорог в 1999-2000 гг.

Таблица 6

Среднее время просрочки доставки грузов, суток

Год	Месяц	Все отправки	В том числе			
			Маршрутные	Повагонные	Мелкие	Контейнерные
1979	Февраль	6,4	3,4	3,8	12,5	Н/д
	Сентябрь	6,5	4,1	3,7	12,5	Н/д
1989	Февраль	8,4	4,7	5,0	16,8	Н/д
	Сентябрь	8,6	5,2	5,8	15,8	Н/д
1999	Февраль	6,9	6,9	6,6	9,8	8,5
	Сентябрь	7,3	7,4	6,1	11,2	10,4
2000	Февраль	7,8	7,7	7,3	14,7	9,4
	Сентябрь	6,8	6,5	5,5	16,1	10,2
2001	Февраль	8,0	8,4	7,5	20,0	9,9
	Сентябрь	6,9	6,5	6,1	15,7	9,7
2002	Февраль	6,7	8,0	6,4	14,2	7,7
	Сентябрь	6,1	5,4	5,6	10,3	8,6
2003	Февраль	7,2	4,8	6,8	40,9	13,6
	Сентябрь	5,1	4,0	4,5	13,9	8,8
2004	Февраль	7,4	5,8	7,4	49,6	11,4

Источник: [114]

В 2008 году доля отправок, прибывших с превышением сроков доставки, возросла по всем категориям отправок, но при этом она остаётся существенно ниже (лучше) показателей 1979-2002 годов (см. табл. 7).

Таблица 7

Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой
в 2005-2008 гг., %

Год	Все отправки	В том числе по категориям отправок			
		Маршрут- ные	Повагон- ные	Мелкие	Контей- нерные
2005	9,2	17,4	8,0	4,3	7,0
2006	10,8	16,7	9,2	6,6	11,2
2007	11,2	16,3	10,0	9,1	11,2
2008	14,1	19,8	13,0	12,4	12,4

Источник: [114,185]

Время просрочки грузов по итогам 2008 г. распределилось следующим образом:

просрочка 1 сутки – 37,3 % отправок;

просрочка 2 суток – 20,9 % отправок;

просрочка 3 суток – 12,3 % отправок;

просрочка свыше 3 суток – 29,5 % отправок[185].

Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся, главным образом, массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта. Вместе с тем на таком сегменте, как перевозка «дорогих» мелкопартионных грузов железная дорога проигрывает автомобильному транспорту. По объему размер таких перевозок невелик, всего 3-5% от всего объема перевозок, но по их стоимости он составляет не менее 15-20% [86]. В настоящее время эти грузы перевозятся, главным образом, автомобильным транспортом.

Основной причиной высокой конкурентоспособности автомобильного транспорта на указанном сегменте является простота и быстрота оформления перевозки. Большинство грузоотправителей жалуются на излишне громоздкую и бюрократическую систему оформления перевозок, и если для массовых грузов, как уже отмечалось выше, этот фактор не является столь значимым, то для грузов, перевозимых мелкими партиями, этот фактор становится решающим.

Упрощение технологии оформления перевозок для грузоотправителя, снижение административных барьеров в этой сфере позволят повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на этом очень выгодном сегменте рынка грузовых перевозок.

Качество транспортной продукции характеризуется следующими показателями (средние данные за 2003-2008 гг.):

- невысокая, сравнительно с автомобилями, скорость доставки грузов (по всем видам отправок - 267-284 км./сут, для повагонных – 254-274 км./сут.);
- низкий уровень выполнения сроков доставки (от 9 до 14 % отправок доставляются с превышением сроков доставки);
- низкая степень сохранности перевозимых грузов (потери грузов на российских железных дорогах в несколько раз превышают установленные нормы убыли на 1 т. груза, например, нормативные потери угля определены в размере 0,7 %, а фактические составляют 3%, руды - соответственно 0,9 % и 3,5 %, цемента – 1,2 и 4,0 %, зерна – 0,1 и 0,2 %, кирпича – 1,3 и 7,0 %).

Таким образом, можно отметить, что наряду с высокими показателями качества эксплуатационной работы железнодорожный транспорт характеризуется низким качеством транспортной продукции. Это обусловлено как объективными (технологическими) факторами, так и отсутствием полноценной конкуренции с другими видами транспорта, особенно при перевозках на дальние и сверхдальние расстояния.

В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес железнодорожных перевозок ниже [160, 166]. Соизмеримы с российскими показателями по доле железных дорог в грузообороте всех видов транспорта, лишь Канада (73%) и США (50%), по доле в пассажирообороте – Япония (31%). Уровень конкуренции между различными видами транспорта в России, намного ниже, чем в остальных странах мира. Это очень важный фактор, который необходимо учитывать при выборе модели организации железнодорожной отрасли.

По эксплуатационной длине железные дороги России занимают второе место в мире (после США), по грузообороту и объёму перевозимых грузов – третье (после США и Китая), по пассажирообороту – третье (после Китая и Индии), по перевозкам пассажиров – третье (после Японии и Индии).

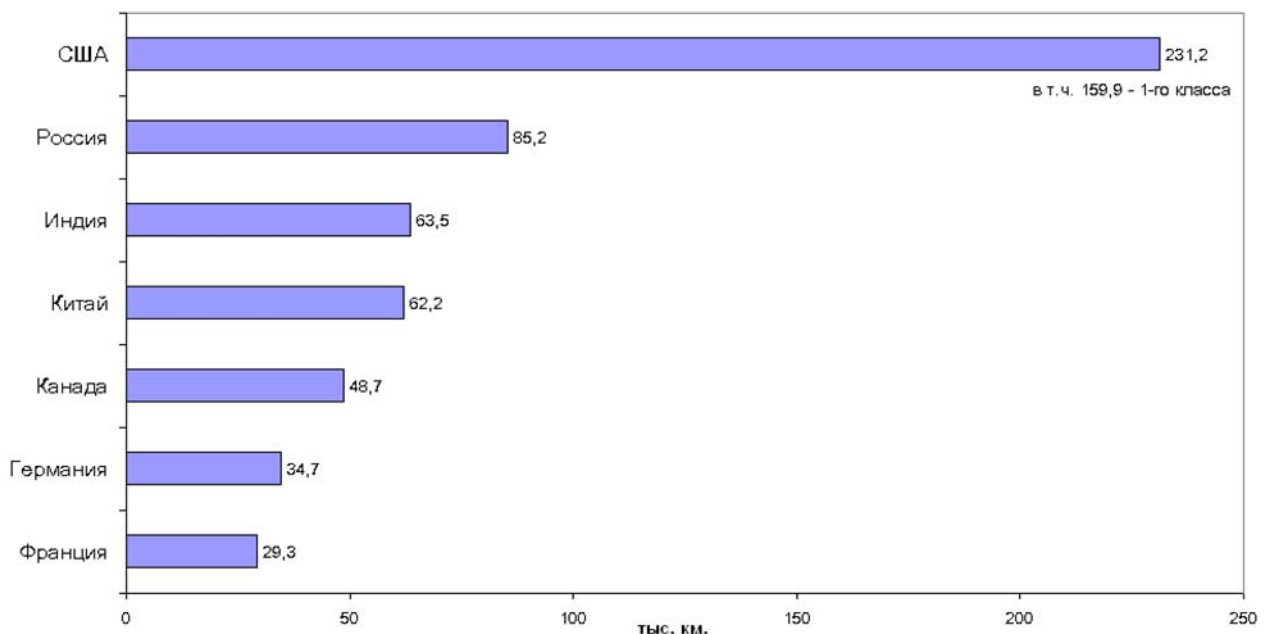


Рис.5. Протяжённость (эксплуатационная длина) железных дорог различных стран мира на 01.01.2006 г., тыс. км.

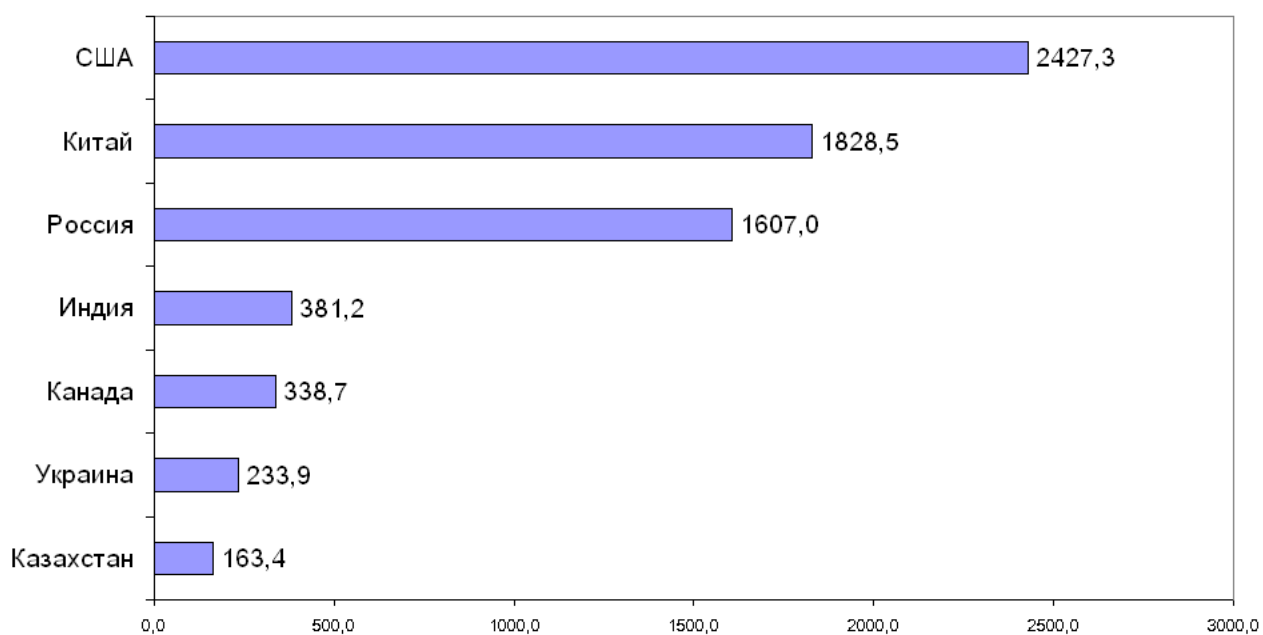


Рис. 6. Грузооборот железнодорожного транспорта различных стран мира
(средние данные за 2000-2005 гг.), млрд т-км. в год

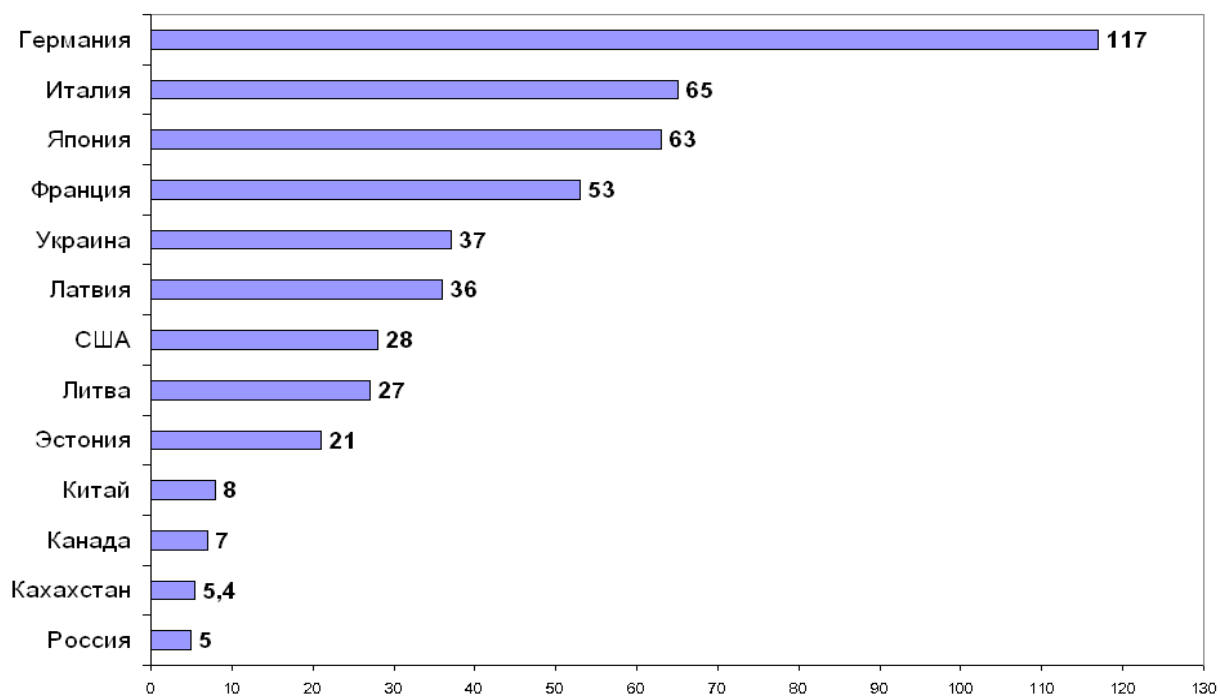


Рис. 7. Средняя плотность железнодорожной сети в различных странах
мира (км./1 тыс. кв. км.)

Российским железным дорогам присущи ещё некоторые особенности, которые ставят их на особое место в ряду современных железнодорожных систем:

- отсутствие или сезонность функционирования альтернативных видов транспорта в отдельных регионах страны;
- неравномерная густота железнодорожной сети и различный уровень транспортной обеспеченности регионов;
- возможность интеграции системы по технологическим стандартам со странами СНГ и отсутствие такой возможности с другими странами;
- преобладание грузовых перевозок, в которых, в свою очередь, преобладают сырьевые грузы (их доля достигает 85%);
- необходимость содержания нерентабельных и малодеятельных линий;
- необходимость дотирования убыточных пассажирских (в т.ч. пригородных) перевозок, тарифы на которые не могут быть повышены до безубыточного уровня по причинам социального характера.

1.2. Дискуссии вокруг основных положений структурной реформы на железнодорожном транспорте

Дискуссии о реформировании российских железных дорог начались ещё в начале 1990-х годов. Учёными и практиками обсуждалось множество вопросов, связанных с реформированием железнодорожного транспорта: форма собственности, организационная структура, демонополизация отрасли и т.д. Причем имело место значительное разнообразие точек зрения. Так бывший министр путей сообщения РФ д.э.н. А.А. Зайцев¹, а так же д.э.н. А.Н. Ефанов и д.э.н. В.П. Третьяк писали, что "оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности" [70, 71, 72]. А бывший министр путей сообщения СССР д.т.н. Н.С. Конарев² называл акционирование не иначе, как "антигосударственный проект планового разрушения отрасли" (см., например, его статью[87]).

Исследование причин и предпосылок реформы отечественных железных дорог выходит за пределы настоящей главы. Подробное и всестороннее описание зарождения Программы структурной реформы и всех перипетий её реализации читатель может найти в книге А.И. Гурьева «Из тупика. История одной реформы»[51]. В настоящей монографии будут затронуты только те аспекты программы структурной реформы (и её обсуждения), которые касались демонополизации рынка и развития конкуренции.

Первый вариант концепции реформирования железнодорожного транспорта был утверждён правительством С.В. Кириенко (Постановление Правительства №448 от 15 мая 1998 г. "О Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта"[141]). Концепция

¹ А.А. Зайцев – министр путей сообщения РФ в 1996-1997 гг. В настоящее время профессор Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС).

² Н.С. Конарев – министр путей сообщения СССР в 1982-1991 гг. Скончался 10.04.2007 г.

не предусматривала ни акционирования, ни приватизации: "Железные дороги - государственные унитарные предприятия"[91]. Лишь грузовые компании-операторы (да и то, на третьем, заключительном этапе) могли быть акционированы.

Концепция была принята в штыки значительной частью железнодорожников. Один из авторов концепции д.э.н., профессор Е.Г.Ясин впоследствии, в апреле 2000 года, вспоминал: "Принципиально разных позиций тогда было две. Одна - за радикальное реформирование отрасли, другая - против. Железнодорожники рьяно поддерживали вторую точку зрения. Сейчас же ситуация повторяется. Только позиция МПС изменилась на 180 градусов. Ныне железнодорожники ратуют за структурное реформирование своей отрасли. И я, естественно, пытаюсь понять, что же произошло"[272].

Действительно, спустя некоторое время МПС само предложило к обсуждению новый вариант концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта. Причём, в новой "Концепции развития структурной реформы..." [90] было уже однозначно прописано, что российские железные дороги будут открытым акционерным обществом.

В интервью газете «Труд» первый заместитель министра путей сообщения РФ А.С.Мишарин¹ объяснил столь радикальное изменение позиции МПС тем, что предприятиям железнодорожного транспорта стало катастрофически не хватать инвестиционных средств: «Степень износа основных фондов [железных дорог] ныне составляет от 40 до 70 процентов. В отрасли остро ощущается дефицит инвестиций на их обновление - около 50-60 миллиардов рублей в год. По нашим подсчетам со временем он будет лишь увеличиваться» [129].

За период с 1995 по 1999 г.г. уровень износа верхнего строения пути увеличился с 51 % до 69 %, транспортных средств - с 40% до 60%. При этом износ парка электровозов составил 63 %, тепловозов - 71 %, дизель-

¹ Здесь и далее, если не оговорено иное, должности указаны на момент публикации цитируемой статьи.

поездов - 63%, грузовых вагонов - 59 %, пассажирских вагонов - 49 %. Общий уровень износа по всем основным производственным фондам с 1992 г. по 2000 г. вырос с 36% до 55% [2, 4, 95]. Если в 1987 г. все 100 % капитальных вложений в железнодорожный транспорт были сделаны из государственного бюджета, то, начиная с 1992 г., отрасль осуществляла инвестиции, главным образом, за счёт собственных средств[212]. На железных дорогах эксплуатируется 30% технических средств, уже выработавших установленные сроки службы, в т.ч. 22% электровозов, 31 % тепловозов, 22% полувагонов[212].

Таким образом, к концу 90-х годов стало очевидно, что если не предпринять беспрецедентные усилия по обновлению основных производственных фондов, то железные дороги станут не просто фактором, лимитирующим экономическое развитие страны (а убытки от дефицита подвижного состава на тот момент оценивались экспертами как соизмеримые с кредитами МВФ[39]), но и возникнет угроза безопасности жизни.

Специалисты МПС отмечали, что отрасль могла бы решить подобные инвестиционные задачи в случае двукратного увеличения доходов и трёхкратного увеличения тарифов[4, 95]. Альтернативой подобного повышения, по их мнению, может быть только привлечение сторонних средств. Следует отметить, что не все эксперты разделяли подобную точку зрения [30, 31, 55].

В предшествующие годы федеральный железнодорожный транспорт развивался, прежде всего, за счёт собственных источников. Так, в 2000 году объём инвестиций МПС в основной капитал составил 76179, 6 млн. руб. Из них 96,8% составили собственные средства, 0,1%-средства из Федерального бюджета, 1,1% - из бюджетов субъектов федерации и местных бюджетов и 2% - привлечённые средства [63].

Тогда как в целом по промышленности доля собственных средств в инвестициях с развитием рыночной инфраструктуры и ростом "рыночной

зрелости" предприятий, как правило, снижается (в 1997 г. она составила 60,8%, в 1998 г.- 53,2%, в 1999 г. - 52,4%, в 2000 г. - 46,1%), а доля привлечённых средств, наоборот, растёт (в 1997 г.-39,2%, в 1998 г. -46,8%, в 1999 г.-47,6% и в 2000 г.-53,9%).

Указанные факты позволили в начале 2000-х годов специалистам МПС сделать вывод о том, что инвестиционная привлекательность железнодорожного транспорта в настоящее время невелика. Причём невелика она, по мнению вице-президента ОАО «РЖД» Б.М. Лapidуса, не по причине неудовлетворительности финансовых результатов работы отрасли, а из-за фактического отсутствия условий и механизма привлечения сторонних инвестиций: в настоящее время объективно не работают залоговые механизмы привлечения инвестиций, так как федеральная собственность не может быть заложена.

Кроме того, инвесторов справедливо настораживала высокая степень государственного регулирования железнодорожного транспорта. И, наконец, сама форма собственности (государственная) не способствует привлечению инвестиций. Как заметил А.Б.Чубайс, инвестор «знает, что если вложить свои средства в приватизированное предприятие, то у него будет соответствующая доля. Попробуйте его убедить это же сделать с государственным предприятием. Непонятно кому и непонятно зачем»[261].

Вслед за А.Б.Чубайсом, те же мысли в беседе с корреспондентом журнала "РЖД-Партнер" высказал и Б.М.Лapidус: «Надежды на частных инвесторов почти нереальны: кто станет вкладывать средства в унитарное госпредприятие, каковым являются Российские железные дороги?» [94]. Тогда же, в 2000 г., на конференции, посвящённой реформированию МПС, руководитель Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ, д.э.н. В.А.Мау заметил: «Я, честно говоря, не вижу серьёзных путей привлечения инвестиций без продажи хотя бы части акций будущего открытого акционерного общества Компании РЖД»[110].

Подобные опасения подтверждает и мировой опыт. Так, в Германии было произведено акционирование железных дорог, но 100% акций АО ГЖД было закреплено за государством. В результате никакого притока инвестиций не произошло, так как представители частного бизнеса ответили, что бессмысленно вкладывать свои деньги в компанию, если не можешь стать владельцем хотя бы части акций. А в Великобритании, где ставилась цель максимального ухода государства из экономики, максимально возможной передачи активов в частные руки, где была проведена полноценная приватизация, - инвестиции частного сектора в железные дороги удвоились. Как отмечают британские специалисты, «эти инвестиции намного превышают уровень капитальных вложений государственных Британских железных дорог» и, кроме того, - это – «инвестиции, невозможные со стороны государства в предшествующие приватизации четыре десятилетия»[26].

Д.э.н. И.А.Николаев писал в 2000 г., что «если и реализуется идея 100%-ного учредительства со стороны государства, то, как переходная форма на пути к созданию нормального акционерного общества»[134]. По окончании кризисного периода развития российской экономики и с началом экономического роста проблемы с привлечением инвестиций будут схожими у всех отраслей экономики. Это значит, что конкуренция на рынке инвестиций будет высокой. Но если другие отрасли в организационно-экономическом плане уже готовы к привлечению капиталов, то железнодорожному транспорту только ещё предстоит это сделать [134]. Начиная с 4 квартала 1999 года, темпы роста инвестиций в реальные активы значительно опережают динамику промышленного производства и в течение 2000-2002 г.г. выступали главными, наряду с ценами на нефть и эффектом импортозамещения, факторами экономического роста. Под реальными инвестициями, в отличие от финансовых или портфельных, понимается капитал, непосредственно вкладываемый в осуществление того или иного инвестиционного проекта.

Это могут быть здания и сооружения, машины и оборудование, транспортные средства, вычислительная техника и др. [40, 116]

К 2000-2001 гг. специалисты заговорили об инвестиционном буме. Так, темпы прироста инвестиций в нефтедобычу достигли 60-90 %. Более того, по мнению целого ряда экспертов, реальные масштабы инвестиционной деятельности выше данных Росстата: ряд инвестиций осуществляется по "оптимизационным" налоговым схемам, занижающим реальные масштабы инвестиционной деятельности. Таким образом, перед железнодорожным транспортом стоит проблема привлечения денежных средств, одним из необходимых (но не достаточных) условий решения которой и служит изменение организационно-правовой формы железных дорог. Акционирование должно сделать отрасль более инвестиционно привлекательной, и за счёт этих инвестиций коренным образом изменить технологию, структуру издержек отрасли, осуществить приобретение принципиально нового подвижного состава. Современный американский локомотив заходит в депо на технический осмотр 3 раза в год, а отечественные локомотивы требуют осмотра каждые 72 часа; пробег вагона американского производства составляет 1 млн. км., а вагона, производства «Уралвагонзавода» - 100 тыс. км [20]. В новой технике, в новых технологиях скрыты огромные резервы для снижения издержек. Именно поэтому проблема привлечения инвестиционных ресурсов является ключевой с точки зрения долгосрочной стратегии развития отрасли. Но, как отмечал в своей статье [135] занимавший в то время должность заместителя руководителя департамента экономики МПС России д.э.н. И.А. Николаев, «государственный статус отрасли однозначно негативно сказывается на привлечении не только частных инвестиций, что, в общем-то естественно, но даже и бюджетных»[135]. Начальник Свердловской железной дороги Б.И. Колесников на конференции, проходившей 13-14 июля 2000 года в Красноярске и посвященной проблемам операторских компаний, сказал, что если форма собственности

не изменяется, то «это ставит под сомнение инвестиционную привлекательность проекта»[85].

Проблемы, которые на заре структурной реформы препятствовали развитию железнодорожного транспорта в России, аналогичны проблемам, обусловившим, в своё время, реформирование большинства зарубежных железных дорог. Так, общими предпосылками изменений на отечественном и зарубежном железнодорожном транспорте являются:

- совмещение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности;
- неадекватный объём инвестиций и необходимость повышения инвестиционной привлекательности;
- высокая степень монополизации отрасли;
- необходимость повышения эффективности, в частности производительности труда, мотивации работников и эффективности технологического и финансового управления;
- наличие перекрёстного субсидирования;
- необходимость повышения качества предоставляемых услуг.

Вместе с тем при проведении реформ на железнодорожном транспорте необходимо учитывать специфику отрасли, как относительно других отраслей отечественной экономики, так и относительно зарубежных железнодорожных систем.

Наконец, 18 мая 2001 г. Постановлением Правительства РФ № 384 была утверждена «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте», которая как предполагалось, должна была реализовываться в три этапа: первый этап - 2001-2002 годы; второй этап - 2003-2005 годы; третий этап - 2006-2010 годы. Программа предусматривала "полное отделение функций государственного регулирования от хозяйственных функций уже на начальном этапе реформирования"[166].

Согласно Программе, на первом (подготовительном) этапе функции хозяйственного управления выделяются из ведения МПС РФ и передаются

единому хозяйствующему субъекту - открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», 100% акций которого будут принадлежать (так, по крайней мере, записано в программе) государству.

В соответствии с Программой открытое акционерное общество «Российские железные дороги» на подготовительном (первом) этапе реформ осуществляет следующие основные виды деятельности и выполняет следующие функции:

- предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта (в том числе собственникам подвижного состава) и ее содержание. К инфраструктуре железнодорожного транспорта относятся: путь и искусственные сооружения, подразделения по обеспечению их содержания и ремонта, станции, системы электрификации и технологической связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы управления движением и система управления перевозками, здания и сооружения, занятые в обеспечении перевозочного процесса;
- эксплуатация локомотивного парка и предоставление услуг локомотивной тяги; эксплуатация собственного грузового вагонного парка и предоставление услуг грузовых перевозок собственным вагонным парком;
- грузовые перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки; эксплуатация парка пассажирских вагонов локомотивной тяги и предоставление услуг дальних пассажирских перевозок;
- эксплуатация мотор-вагонного парка пригородного сообщения и предоставление услуг пригородных пассажирских перевозок (возможно с участием субъектов Российской Федерации);
- эксплуатация иных технических средств, связанных с перевозочным процессом; оперативное управление перевозочным процессом

(формирование графика движения, диспетчеризация и другие функции управления технологическим процессом перевозки);

□ организация и контроль обеспечения безопасности движения и т.п.

Для обеспечения выполнения перечисленных видов деятельности открытое акционерное общество "Российские железные дороги" наделяется имуществом федерального железнодорожного транспорта по следующим основным группам:

- инфраструктура железнодорожного транспорта;
- локомотивный парк МПС России, локомотивные депо, пункты технического обслуживания локомотивов;
- грузовой вагонный парк МПС России, вагонные депо, пункты технического обслуживания грузовых вагонов;
- парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, пассажирские депо обслуживания и ремонта вагонов локомотивной тяги, пункты технического обслуживания вагонов;
- мотор-вагонный парк пригородного сообщения, мотор-вагонные пассажирские депо, пункты технического обслуживания мотор-вагонного подвижного состава;
- имущество предприятий, входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта и обеспечивающих производство, строительство и ремонт инфраструктуры, подвижного состава и технических средств железнодорожного транспорта (за исключением предприятий, выводимых из структуры федерального железнодорожного транспорта).

Таким образом, вся хозяйственная деятельность и имущество закрепляется за новым субъектом транспортного рынка, имеющего форму открытого акционерного общества.

На долю же обновлённого МПС оставались функции государственного регулирования: проведение государственной политики в области железнодорожного транспорта, разработка, утверждение и надзор

за исполнением нормативных документов в областях технической эксплуатации железных дорог и установления обязательных требований к техническим средствам, а также лицензирование, сертификация, стандартизация на железнодорожном транспорте и т.п.

Следует также отметить, что на втором этапе реформ ремонтные предприятия (по ремонту локомотивов и производству запасных частей для локомотивов, ремонту пассажирских вагонов и производству запасных частей для пассажирских вагонов, ремонту грузовых вагонов, ремонту путевой техники, ремонту и производству электротехнической продукции, вошедшие в состав ОАО "РЖД") подлежат реструктуризации, необходимой для универсализации их деятельности и повышения конкуренции между ними.

По мере реструктуризации и универсализации (демонополизации) указанные ремонтные предприятия будут выделяться из ОАО "РЖД", в частности, в самостоятельные или дочерние открытые акционерные общества либо в составе холдинговой компании (нескольких компаний, объединяющих предприятия по видам ремонта).

Сфера деятельности ремонтных предприятий будет постепенно открываться для частных акционеров.

В сфере обслуживания пассажиров (сервис) и продажи билетов проводится организационное отделение соответствующих подразделений и открытие их для частной собственности.

Ключевым аспектом концепции структурной реформы с точки зрения национальной экономики и с точки зрения потребителей транспортной продукции является демонаполизация отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступность инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности.

Реализация структурной реформы предполагается путем разделения *монопольного* и *конкурентного* секторов на федеральном железнодорожном транспорте.

К монопольному сектору относятся:

- инфраструктура железнодорожного транспорта (железнодорожные пути и путевое хозяйство, системы и устройства электроснабжения, сигнализации и связи, локомотивное хозяйство, станции);
- услуги, оказываемые предприятиями и организациями инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- технические и информационные системы железнодорожного транспорта, в том числе обеспечивающие управление движением поездов.

К конкурентному сектору на железнодорожном транспорте относятся:

- доставка грузов и пассажиров;
- услуги, оказываемые грузовыми и пассажирскими компаниями, а так же весь комплекс транспортно-экспедиционных услуг.

В первом варианте "Концепции структурной реформы..." предполагалось разделение инфраструктуры железных дорог на ремонтный и эксплуатационный комплексы. За образец была выбрана Великобритания, где приватизированы все депо крупного ремонта, которые конкурируют между собой, предоставляя услуги по ремонту компаниям-операторам подвижного состава [115]. В разработанной МПС "Концепции развития структурной реформы..." подобное разделение не было предусмотрено. В доработанной совместно с Министерством по антимонопольной политике и Министерством экономического развития и торговли "Программе структурной реформы..." это положение возродилось, и было распространено также на другие виды услуг, например, продажу пассажирских билетов.

Одно из наиболее принципиальных положений концепции разделения конкурентного и монопольного секторов - это создание компаний - операторов подвижного состава.

Предполагалось, что становление полноценных операторских компаний будет происходить по следующему алгоритму.

На первом этапе своего развития подобная компания должна сформировать кадровый и технический аппарат, через разработку бизнес-плана (его структура регламентирована в [206]) определить номенклатуру и объемы перевозимых грузов, необходимое количество подвижного состава, заключить договоры с основными грузообразующими предприятиями.

В дальнейшем, по мере увеличения и совершенствования вагонного парка, освоения новых, более совершенных технологий перевозок, компания-оператор расширяет полигон обращения собственного подвижного состава. В более отдаленной перспективе можно рассматривать участие операторских компаний в осуществлении мультимодальных и смешанных перевозок.

Предполагалось, что компании-операторы будут двух типов, отличающихся характером перевозок: компании, осуществляющие общесетевые перевозки и компании, осуществляющие технологические перевозки от производителя сырья к переработчику или от производителя готовой продукции к потребителю.

В соответствии с "Программой структурной реформы..." по мере создания необходимых условий, начиная со второго этапа реформ, будет развиваться частная собственность на локомотивы (за счет покупки новых грузовыми операторскими и пассажирскими компаниями, а не продажи существующего локомотивного парка владельца инфраструктуры).

По мнению разработчиков "Программы...", постепенное увеличение доли парка грузовых вагонов, находящегося в частной собственности, целесообразно по следующим причинам:

- будет повышен уровень конкуренции в грузовых перевозках, стимулирующий рост их эффективности и качества;

- будут привлекаться частные инвестиции и обеспечиваться доступ к финансовым ресурсам третьих сторон;

- за счет принадлежащей владельцу инфраструктуры необходимой части вагонного парка будут обеспечиваться перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки (эти перевозки могут при необходимости осуществляться и частными компаниями).

Основные условия, необходимые для развития частной собственности на подвижной состав, в настоящее время фактически созданы, поскольку значительное количество вагонов, прежде всего специализированных, уже принадлежит частным владельцам.

Вместе с тем сохранение интеграции инфраструктуры и грузовых перевозок не гарантирует равноправного доступа независимых, частных перевозчиков к инфраструктуре. Именно по этой причине в Великобритании осуществлено полное организационное разделение инфраструктуры и перевозочной деятельности: компании, владеющей инфраструктурой, запрещено иметь собственный подвижной состав, ибо концентрация такой экономической власти в одних руках чревата злоупотреблениями. Это, как если бы один из футболистов, был бы по совместительству и судьёй матча. Эта проблема будет решена с помощью соответствующих механизмов регулирования доступа.

В соответствии с "Программой..." в России по мере развития структурной реформы на железнодорожном транспорте также «могут складываться условия, при которых возможно полное организационное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности. Решение о полном организационном отделении инфраструктуры может быть принято с учетом международного опыта»[166].

На третьем этапе реформ в соответствии с "Программой..." осуществляются мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно, в европейской части России). При этом создаются условия и

стимулы для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав. Программой было предусмотрено, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будет находиться в частной собственности; на базе предприятий промышленного железнодорожного транспорта, отдельных подъездных путей и строящихся новых отдельных железнодорожных линий могут создаваться вертикально интегрированные железнодорожные компании, владеющие подъездными путями и линиями, подвижным составом. На основе системы лицензирования данные компании получают возможность выходить на магистральные сети и осуществлять грузовые перевозки.

В сфере пассажирских перевозок дальнего следования, которые организационно должны быть выделены в несколько самостоятельных региональных пассажирских компаний, откроется доступ частному капиталу. Региональные пассажирские компании будут иметь право осуществлять пассажирские перевозки поездами своего формирования на всей территории страны вне зависимости от региона расположения той или иной компании.

На этом этапе

- формируются условия для создания вне системы ОАО "РЖД" частных пассажирских компаний на всех направлениях пассажирских перевозок;
- с целью повышения эффективности деятельности пригородных пассажирских перевозок заинтересованным компаниям, прошедшим соответствующую сертификацию, предоставляется возможность покупки лицензий на право осуществления пригородных перевозок в течение определенного периода (франшиз);
- увеличивается количество компаний, осуществляющих пригородные перевозки, принадлежащих частично или полностью субъектам Российской Федерации и/или муниципальным властям;

- проводится продажа пакетов акций ремонтных предприятий частным собственникам;
- в неосновных видах деятельности, не связанных с перевозками, происходит дальнейшее развитие конкуренции, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для частного капитала.

Программа структурной реформы вызвала неоднозначную реакцию в среде учёных-транспортников.

Так, по оценке д.э.н. В.А. Персианова, передача грузового вагонного парка компаниям операторам приведёт к увеличению потребности в подвижном составе на 8-10 % [154, 155]. При этом, по его мнению, приватизированные предприятия, «как правило, не меняют своего экономического поведения в вопросах тарифной, производственной и маркетинговой политики, не стремятся реинвестировать прибыль в развитие производственных мощностей»[155]. Кроме того, указанный автор выражает сомнение в правомерности отнесения железнодорожного транспорта к естественным монополиям: «С той же степенью обоснованности к естественным монополиям можно отнести и все другие виды транспорта. На каждом из них имеются сферы и виды деятельности в которых они остаются естественными монополистами. На автомобильном транспорте, например, это перевозка небольших партий грузов на малые расстояния»[153].

По мнению д.т.н. В.А. Шарова, децентрализация управления вагонным парком приведёт «к повышению загрузки сортировочных станций и замедлению доставки грузов»[259]. Д.т.н. В.А. Буянов считает, что в этом случае «возрастут непроизводительные пробеги» вагонов, а д.т.н. Ю.М. Дьяков высказывает сомнения в том, будут ли частные операторские компании осуществлять инвестиции в подвижной состав [259].

Н.С. Конарев считал, что нецелесообразно разделение хозяйственных и государственных функций: «Эффективное управление железнодорожным транспортом возможно только при наличии единого органа, наделённого функциями и государственного и хозяйственного управления»[87]. Кроме того, Н.С. Конарев активно выступал в защиту сохранения действовавшей в СССР системы управления: «Железнодорожный транспорт должен функционировать как единый государственный комплекс»[87]. С другой точкой зрения выступал Президент национальной ассоциации транспортников д.э.н. Г.Е. Давыдов, который писал: «Надо ли разделить функции хозяйственного ведения от функций государственного управления, соединяемые сейчас в лице МПС России? Бесспорно надо»[55].

В процессе обсуждения Программы структурной реформы наблюдалась поляризация мнений по вопросу о формах собственности на железнодорожном транспорте. Значительная часть ученых-транспортников выступает за государственную собственность и управление. Вместе с тем, «в Санкт-Петербурге фактически возродилась школа рыночников на транспорте» [70], считающих, что «оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности» [71, 72, 198].

Как писал А.А. Зайцев, «долгое время молчаливо предполагалось, что единственно адекватной железнодорожному транспорту является государственная собственность», но «зарубежный и отечественный опыт последних лет свидетельствует о том, что многие виды транспорта отказываются от государственной собственности, постепенно превращаются в акционерные компании» [70].

В работе [31], принадлежащей к.э.н. А.Л. Браславского, д.э.н. В.Н. Лившица и д.т.н. Э.И. Позамантира, утверждается, что потенциальная сфера конкуренции на железнодорожном транспорте ограничена, что «делает эффективность использования собственных локомотивов весьма сомнительной».

Аналогична, по мнению авторов, ситуация с использованием собственных вагонов вследствие того, что «сторонние вагоновладельцы практически не имеют преимуществ», и, кроме того, собственные вагоны будут эксплуатироваться «с более значительным порожним пробегом», т.к. «исчезают предпосылки заинтересованности в ускорении оборота вагонов» [31].

В работе д.э.н. А.Г. Мартынова [107] высказывалось предположение, что «создание компаний-перевозчиков груза не принесёт снижения транспортных издержек», кроме того, этот автор полагает, что вследствие создания операторских компаний «и сами компании-перевозчики и дороги окажутся на грани банкротства».

А.В. Рубцов в работах [174, 175] отмечал, что раздел вагонного парка между транспортными компаниями увеличит порожний пробег, в результате чего расходы на перевозку грузов возрастут, и эти затраты, через тарифы, лягут на грузоотправителей.

Д.э.н. Н.С. Усков писал, что выделение из состава МПС взаимозависимых его составных частей и создания на их основе самостоятельных акционерных обществ вместо ожидаемого сокращения затрат на грузовые и пассажирские перевозки, наоборот, приведёт к их росту, а следовательно, и росту тарифов[205].

В Сибирском государственном университете путей сообщения было проведено математическое моделирование работы железнодорожной сети при функционировании различного числа владельцев подвижного состава [156]. Анализ показал, что при увеличении числа автономно работающих компаний и доли передаваемого этим компаниям парка, потребный парк по всем родам подвижного состава – возрастёт.

По мнению одного из самых авторитетных учёных-транспортников, Президента Национальной ассоциации транспортников д.э.н. Г.Е. Давыдова, железные дороги должны «постепенно отходить от функций непосредственного обслуживания клиентуры, превращаясь в

общенациональную систему путей сообщения, открытую для перевозок силами любого и каждого сертифицированного перевозчика»[55].

Д.э.н. Л.А. Мазо и к.э.н. В.И. Лукашев в работе [104] отмечают, что «повышение эффективности всегда шло от монополизма к совершенной конкуренции», поскольку «поставщики транспортных услуг под влиянием рыночных факторов вынуждены уступать напору рынка и оптимизировать свои затраты». Кроме того, если Н.С. Конарев утверждал (как теперь нам известно - ошибочно), что «очень скоро выявится иллюзорность надежд на конкуренцию между владельцами вагонного парка», поскольку «возможности компаний вагоновладельцев снизить тарифы весьма малы»[87], то в исследованиях Л.А. Мазо и В.И. Лукашева выявлены сегменты с высоким уровнем конкуренции (перевозка нефтеналивных грузов, контейнеров).

В 2002 году компаниями-операторами было перевезено 152,9 млн. тонн грузов, что в два раза превышает показатель 2001 года и составляет 14,1 % от общей погрузки по сети железных дорог. Собственный парк подвижного состава компаний-операторов составил 46,6 тыс. единиц. Инвестиции компаний-операторов в приобретение подвижного состава достигли в 2002 г. 9,1 млрд. руб. (в 2001 г. – около 3,0 млрд. руб.). Ими приобретено 14 692 грузовых вагона, в т.ч., 9 523 – новых[74, 195]. Именно благодаря операторским компаниям, которые приобрели в 2002 г. в 10 раз больше вагонов, чем МПС, удалось стабилизировать ситуацию с катастрофической нехваткой подвижного состава. Подробнее об этом в главе 4 настоящей монографии.

Таким образом, за несколько лет радикально изменилась парадигма, в которой существовала экономика железнодорожного транспорта как наука. На смену этатистским представлениям о роли государства пришло понимание того, что в 2000 г. на конференции в Красноярске сформулировал начальник Свердловской железной дороги Б.И. Колесников: "Структурные реформы в экономике России неминуемо ведут

к уходу государства от прямого управления хозяйственной деятельностью"[85].

Несмотря на то, что без приватизации невозможна демонополизация (т.е. субъекты транспортного рынка должны иметь разных собственников), приватизация сама по себе, без внесения элементов конкуренции, не обязательно приведёт к росту эффективности, т.к. государственный монополизм будет просто заменён монополизмом частной компании. Как отмечает А. Ослунд, «многие преувеличивали важность приватизации и недооценивали значение рынка, не понимая, сколь ограничены формальные права собственности без либерализации рынка»[146, 147]. В действительности же невозможно добиться высокого качества работы, не прибегая к механизму конкуренции.