

Ф.И. Хусаинов

**Демонополизация железнодорожного транспорта
и развитие системы операторских компаний**

Монография

**Саратов
2009**

УДК 656.2.:338.24. 021.8

ББК 39.2 + 65.37

Х 98

Рецензенты:

Г.Е. Давыдов - доктор экономических наук, профессор, академик Российской и Международной академий транспорта, Президент национальной ассоциации транспортников;

А.А. Зайцев – доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика транспорта» Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС), академик Российской академии транспорта;

П.В. Куренков – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика и логистика на транспорте» Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС);

А.И. Гурьев - кандидат исторических наук, первый заместитель главного редактора журнала «РЖД-Партнёр», доцент кафедры «История» Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС).

Хусаинов Ф.И.

Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний – Саратов, 2009. – 322 с.

ISBN 978-5-98116-103-2

В монографии рассмотрены вопросы реформирования железнодорожного транспорта. Исследованы теоретические аспекты демонополизации железных дорог. Особое внимание уделено теории естественной монополии, методам и способам воздействия на монополию в сфере железнодорожного транспорта, альтернативным государственным регулированию. Проанализирован зарубежный опыт демонополизации, приватизации и либерализации на железных дорогах. Показано зарождение и развитие операторского бизнеса в России.

Книга рассчитана на специалистов железных дорог, научных работников, преподавателей и продвинутых студентов транспортных ВУЗов.

ISBN 978-5-98116-103-2

© Хусаинов Ф.И., 2009

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ		5
Глава 1. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ		8
1.1. Основные показатели, характеризующие современное состояние российских железных дорог.....		8
1.2. Дискуссии вокруг основных положений структурной реформы на железнодорожном транспорте		29
Глава 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДЕМОНОПОЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....		48
2.1. Естественные монополии в современной экономике.....		48
2.2. Межотраслевая демонополизация: поощрение конкуренции между различными видами транспорта.....		60
2.3. Внутриотраслевая демонополизация: либерализация доступа к инфраструктуре.....		66
Глава 3. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ДЕМОНОПОЛИЗАЦИИ, ПРИВАТИЗАЦИИ И ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ		71
3.1. Общеэкономические предпосылки реформ		71
3.2. Опыт Великобритании		83
3.3. Опыт Канады.....		91
3.4. Опыт Японии		94
3.5. Опыт Соединённых Штатов Америки		97
3.6. Опыт Германии		106
Глава 4. РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОПЕРАТОРСКИХ КОМПАНИЙ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ		112
4.1. Становление и развитие операторского бизнеса		112
4.2. Современное состояние системы операторских компаний		130
4.3. Вагоностроение и развитие рынка грузовых вагонов		143
4.4. Тарифная реформа 2003 г. как фактор развития системы операторских компаний		150

Глава 5. МЕТОДОЛОГИЯ РАЗРАБОТКИ БИЗНЕС-ПЛАНА	
ОПЕРАТОРСКОЙ КОМПАНИИ	158
5.1. Порядок создания операторской компании	158
5.2. Определение доходов и расходов компании-оператора	166
5.3. Инвестиционный план компании-оператора и оценка эффективности проекта	189
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	201
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	206
Приложение 1 Постановление Правительства РФ от 15.05.1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»	233
Приложение 2 Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»	247
Приложение 3 Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ)	287
Об авторе	321

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в России идёт процесс реформирования железнодорожного транспорта. Одной из важнейших составляющих проводимых реформ является демополизация рынка грузовых железнодорожных перевозок и развитие системы операторских компаний.

В этих условиях актуальным является анализ зарубежного опыта демополизации железнодорожного транспорта и различных форм и методов антимонопольной политики, одним из которых является поощрение развития конкуренции.

Компании – операторы собственного подвижного состава - новый, пока слабо изученный, но чрезвычайно важный сегмент рынка железнодорожных грузовых перевозок, который в настоящее время находится в процессе формирования. В этой связи особенно актуальным становится не только изучение способов повышения эффективности работы субъектов транспортного рынка различных форм собственности, но и объективное понимание их роли в повышении качества транспортного обслуживания экономики, в формировании конкурентного рынка железнодорожных транспортных услуг.

Кроме того, есть ещё один важный аспект в развитии конкуренции на железнодорожном транспорте. Значение конкуренции заключается не только в сокращении издержек конкурирующих транспортных субъектов, но и в создании основы для сравнения, для оценки качества их работы. Пока ту или иную услугу предлагает монополия, потребитель *в принципе* не может оценить уровень качества предлагаемой услуги. И только если услуга оказывается разными компаниями, появляются объективные критерии оценки качества. Иначе говоря, когда существует только одна компания, которая оказывает вам услуги по перевозке, довольно трудно определить – является она эффективной или нет. Но когда есть несколько компаний, занятых одинаковой деятельностью, каждый из потребителей их

продукции или услуг получает основу для сравнения. Каждый наблюдатель может увидеть, что у одной организации издержки меньше, чем у другой, каждый может спросить – почему?

Исследованию различных аспектов демонополизации и развития конкуренции на железных дорогах и посвящена настоящая монография.

В первой главе проанализировано современное состояние железнодорожного транспорта, его роль на рынке транспортных услуг, приведены основные показатели, характеризующие его работу. Так же здесь дан краткий обзор дискуссий об основных положениях структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Реформы на железнодорожном транспорте зачастую рассматривается обособленно, вне контекста экономической политики государства, что приводит к некоторым недоразумениям. Решение, которое выглядит абсолютно логично и предсказуемо, как один из элементов более широкой стратегии, может показаться непонятным и спонтанным, если рассматривать его вне пределов породившей его парадигмы. Поэтому, автор полагает, что, изучая процессы реформирования, как на зарубежных, так и на российских железных дорогах, необходимо подробнее рассматривать те экономические и интеллектуальные предпосылки, которые привели к реформам.

В связи с этим, во второй главе монографии подробно исследованы теоретические аспекты демонополизации железных дорог. Особое внимание уделено теории естественной монополии, методам и способам воздействия на монополию в сфере железнодорожного транспорта, альтернативным государственному регулированию. Проанализированы основные виды конкуренции в этой сфере: межотраслевая, внутриотраслевая и т.н. «конкуренция по источникам».

Третья глава посвящена исследованию зарубежного опыта реформирования - демонополизации, приватизации и либерализации на железных дорогах. Показано, что повышение эффективности

функционирования железнодорожного транспорта было следствием уменьшения государственного вмешательства в его деятельность, в том числе либерализации системы ценообразования, предоставления свободы отказа от нерентабельных видов деятельности и освобождения от неприбыльных активов.

В четвёртой главе прослеживается эволюция операторского бизнеса в России от становления до его современного состояния. Здесь же показано влияние развития системы операторских компаний на вагоностроительную отрасль России и СНГ и рынок грузовых вагонов. Отдельный параграф посвящён влиянию тарифной реформы 2003 г. на формирование и развитие конкуренции на рынке железнодорожных грузовых перевозок.

В пятой главе приводится содержание методики разработки бизнес-плана операторской компании, предложенной автором ранее в [243] и на основании данной методики выявлены и структурированы факторы, влияющие на эффективность операторского бизнеса.

Отдельные положения настоящей монографии были опубликованы автором в более чем 40 научных статьях, обсуждались на ряде конференций (в том числе в СамГУПС, МГУ им. М.В. Ломоносова, СГУ им. Н.Г. Чернышевского и др.)

Автор выражает благодарность д.э.н. П.В. Куренкову, В.П. Третьяку, В.А. Персианову, Н.Н. Громову, Н.С. Ускову, Т.В. Богдановой, А.В. Курбатовой за то, что были образцом научной добросовестности для автора. Автор выражает благодарность И.В. Ходаковой за ряд ценных замечаний, сделанных по прочтении рукописи настоящей монографии. Отдельное спасибо к.э.н. О.А. Тарасовой и к.и.н. А.И. Гурьеву за обсуждение некоторых результатов работы.

Статьи автора (посвящённые как теме настоящей монографии, так и другим вопросам экономики железнодорожного транспорта) можно найти на сайте <http://f-husainov.narod.ru>.