

### РОССИЙСКАЯ ОТКРЫТАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА



МОСКОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Курс лекций «Экономика железнодорожного транспорта»

Тема 2

Реформа железнодорожного транспорта в России

**Хусаинов Ф.И.,** кандидат экономических наук

Сентябрь 2013

(С) Хусаинов Ф.И.

#### Структура лекции:

- 1. Предпосылки реформ.
- 2. Программа структурной реформы. Какую модель выбрать — европейскую или американскую?
- 3. Зарождение и развитие операторского бизнеса.

  Как демонополизация и частная собственность ликвидировали дефицит вагонов
- 4. О либерализации тарифов и «невидимой руке рынка»
- **5. Нерешённые проблемы отрасли: повестка завтрашнего дня** Как неприватизированная инфраструктура препятствует экономическому росту

http://f-husainov.narod.ru http://f-husainov.livejournal.com f-husainov@yandex.ru

# 1. Предпосылки реформ.



«Каждое нижестоящее звено стремилось защитить, отстоять, «забить в план» как можно более высокие расходы, как можно менее напряженные количественные и качественные показатели с тем, чтобы гарантированно, с минимальным напряжением их выполнять».

А.А. Зайцев, министр путей сообщения РФ



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

В целом, существовавшие на железнодорожном транспорте экономические отношения, как и во всем народном хозяйстве, носили затратный характер.

Они не содержали внутренних двигателей или стимулов для наращивания эффективности работы, создания более качественных и по возможности менее дорогостоящих продуктов или услуг.

В этом заключался самый глубинный недостаток советской модели железнодорожного транспорта, заводящий ее, как и всю социалистическую систему, в неизбежный тупик.

Гурьев А.И. Из тупика. История одной реформы



Гурьев А.И – Первый заместитель главного редактора журнала «РЖД-Партнер» и газеты «Гудок», канд.ист.наук, доцент кафедры Истории ПГУПС



#### Показатели качества транспортного обслуживания. Таблица 1

Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой, в %

Год	Месяц	Все отправки	В том числе					
			Маршрут-	Повагон-	Мелкие	Контей-		
			ные	ные		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: Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.

#### Показатели качества транспортного обслуживания. Таблица 2

#### Среднее время просрочки доставки грузов, суток

Год	Месяц	Все отправки	В том числе					
			Маршрут-	Повагон-	Мелкие	Контей-		
			ные	ные		нерные		
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		
1989	Сентябрь	8,6	5,2	5,8	15,8	Н/д		
1999	Февраль	6,9	6,9	6,6	9,8	8,5		
1999	Сентябрь	7,3	7,4	6,1	11,2	10,4		
2000	Февраль	7,8	7,7	7,3	14,7	9,4		
2000	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		
2002	Февраль	7,2	4,8	6,8	40,9	13,6		
2003	Сентябрь	5,1	4,0	4,5	13,9	8,8		
2004	Февраль	7,4	5.8	7,4	49.6	11,4		

Источник: Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004.



<sup>\*1975-2003</sup> гг. доля отправок, прибывших с просрочкой определялась два раза в год – в феврале и в сентябре (отчёт ф. ЦО-31); 2007-2011 гг. данные в целом за год по Годовым отчётам «РЖД».

Источник: Хусаинов Ф.И. О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации - 2013. - № 3. - C.22-31 (C) Хусаинов Ф.И.

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

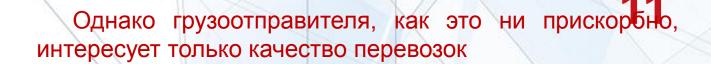
**Качество работы** транспорта может характеризоваться такими показателями как оборот вагона, производительность локомотива, масса поезда, коэффициент порожнего пробега, статическая нагрузка и др. Основные же показатели **качества транспортной продукции** — степень удовлетворения потребности в перевозках, ритмичность перевозок, соблюдение установленных сроков (скоростей) доставки перевозимых грузов и их сохранность.

Отечественные железные дороги всегда имели относительно высокие показатели качества работы, но при этом отличались крайне низким качеством транспортной продукции. Так, грузонапряжённость на железных дорогах СССР не имела аналогов в мире, в шесть раз превосходя американскую. 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. Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским.

Так, например, железные дороги США при сопоставимом с железными дорогами России грузооборотом имеют эксплуатационную длину (протяжённость) в 2,7 раза превосходящую аналогичный параметр российских железных дорог (эксплуатационная длина Российских железных дорог составляет 85,2 тыс. км., а железных дорог США — 231,2 тыс. км., в т.ч. 159,9 тыс. км. дорог первого класса).

Коэффициент порожнего пробега на железных дорогах США традиционно составляет около 50 %, а на российских железных дорогах – в 2007 и 2008 гг. – 39 %, в 2009 г. – 41 %.

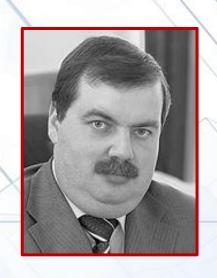
А на железных дорогах СССР коэффициент порожнего пробега для универсального подвижного состава был наименьшим в мире – от 24 % до 28 %. Т.е. если оценивать эффективность управления железнодорожным транспортом с точки зрения парадигмы советской транспортной науки, то следует считать советский железнодорожный транспорт самым эффективным, а американский – самым неэффективным.



В одной из своих работ д.э.н. Д.А. Мачерет афористично заметил:

«как бы не завораживали 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».

Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. - 1999.- № 1



Мачерет Д.А. – д.э.н., профессор, в1998—2003 гг. - заместитель руководителя Департамента экономики МПС России; в 2003-2009 - начальник Департамента анализа конъюнктуры рынка ОАО «РЖД».

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

Но они существенно превосходили отечественные железные дороги по таким показателям как скорость доставки, срок доставки. надёжность доставки (т.е. доля отправок, прибывших с невыполнением срока доставки), т.е. по тем показателям, которые характеризуют конкурентоспособность транспортного бизнеса с точки зрения грузоотправителя.

На железных дорогах США доля отправок, прибывших с просрочкой не превышает 1-2 %, в СССР в разные годы от **12 до 35** %. На современных российских железных дорогах этот показатель составил: в 2007 г. – 11,2 %, в 2008 г. – 14,1 %, в 2009 г. – 11,5 %.

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 к реальной экономической эффективности.

## Измениться – или умереть!

«Неумение или нежелание изменяться в соответствии с требованиями времени представляет для железнодорожного транспорта большую опасность, чем сами изменения, какими бы сложными они ни были».

Из доклада министра путей сообщения Н.Е. Аксёненко

(Железнодорожный транспорт. 2000. № 9. С. 4.)



**Н.Е. Аксёненко**—министр путей сообщения РФ в 1997-2002 гг.

(с 12.05.1999 г. по 16.09.1999 г. — первый заместитель председателя Правительства РФ, с 16.09.1999 г. по 10.01.2000 г. совмещал должности первого заместителя председателя Правительства РФ и Министра путей сообщения РФ).

## Техническая отсталость отрасли

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, российского производства - 100 тыс. км.





(С) Хусаинов Ф.И.

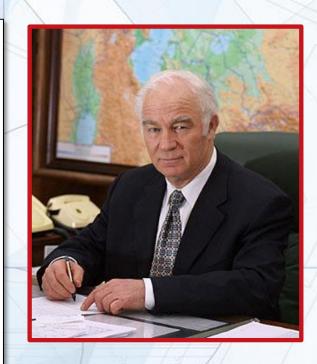
## Состояние отрасли накануне реформ

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 составил: парка электровозов 63 %, тепловозов - 71 %, дизель-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%

Из доклада Г.М. Фадеева «Состояние отрасли накануне реформ»

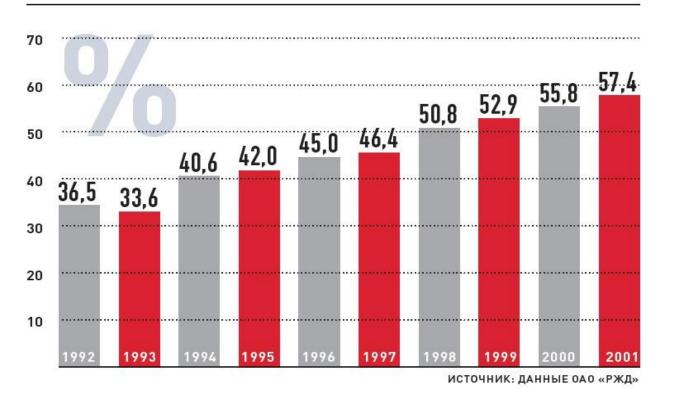


**Г.М. Фадеев** - в 1992-1996 гг. и в 2002-2003 гг. - министр путей сообщения РФ; с 22.09.2003 г. по 14.06.2005 г. – президент ОАО «РЖД».

# Динамика износа основных фондов железных дорог (МПС)

### ОПАСНАЯ ДИНАМИКА

износ основных фондов российских железных дорог в 1992-2001 гг.



### Проблема формы собственности

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.



Чубайс А.Б. Итоги приватизации в России и задачи следующего этапа // Вопросы экономики. - 1994. - №6. - С.4-9.

Вслед за Анатолием Чубайсом, те же мысли в интервью журналу "РЖД-Партнер" высказал начальник Управления экономики МПС Борис Лапидус.

Надежды на частных инвесторов почти нереальны: кто станет

вкладывать средства в унитарное госпредприятие, каковым являются Российские железные дороги?

Б.М. Лапидус

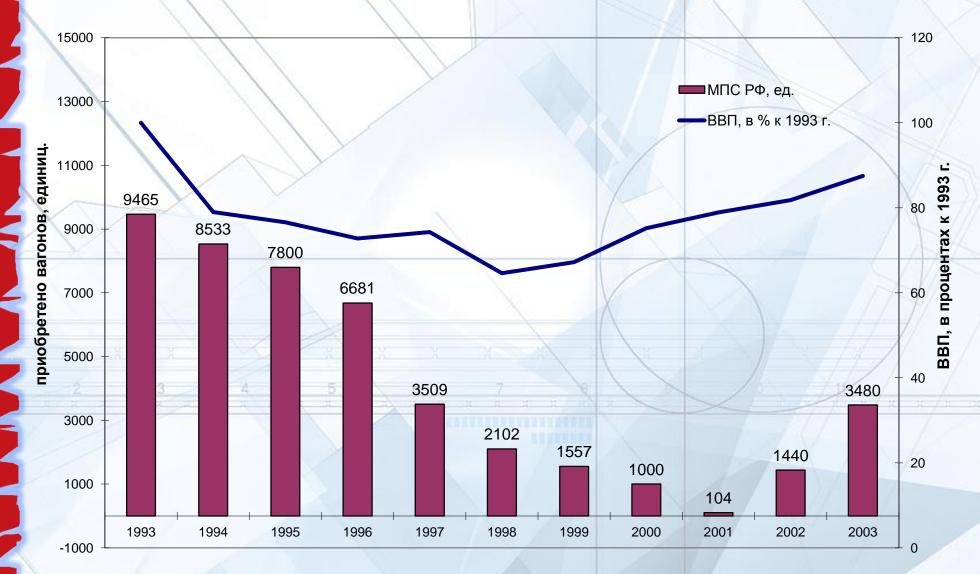
(«РЖД-Партнер». - 2000. -№ 6)



Б.М. Лапидус - д.э.н., профессор, в 1994-2003 гг. - начальник Управления экономики и развития МПС России, генеральный директор ЦФТО МПС, начальник Департамента экономики МПС. В 2003 -2005 гг. - вице-президент ОАО "РЖД", в 2005-2010 гг. - старший вице-президент ОАО "РЖД".

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), но и возникнет угроза безопасности жизни пассажиров.

Специалисты МПС отмечали, что отрасль могла бы решить подобные инвестиционные задачи в случае двукратного увеличения доходов и трёхкратного увеличения тарифов. Альтернативой подобного повышения, по их мнению, может быть только привлечение сторонних средств.



Источник: Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Монография – Саратов, Новый ветер, 322 с.

# Приобретение вагонов ОАО «РЖД» и независимыми компаниями в 2001-2010 гг., ед.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ОАО "РЖД" (МПС) *	1 450	3 480	6 000	8 000	8569	15 406	21 296	8 080	12 880
Независимые компании (в т.ч. операторы)	14 692	23 000	25 000	н.д.	13 300	15759	45 000	23 900	65 540

<sup>\*</sup> в 2008-2010 гг. с учётом ДЗО

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?

## 2. Программа структурной реформы.

Какую модель выбрать – европейскую или американскую?





# 2. Программа структурной реформы.

Какую модель выбрать – европейскую или американскую?



# Альтернативные модели организации железнодорожной отрасли



«Американская» модель

«Европейская» модель

Вертикально-интегрированные компании, владеющие и инфраструктурой и подвижным составом

Единая инфраструктура и множество компаний, владеющих вагонами (локомотивами) и осуществляющих перевозки по ней

# Плюсы и минусы двух моделей, при их реализации 25 на сети российских железных дорог

# Американская модель

# Европейская модель

Высокий уровень монопольной власти, высокая вероятность дискриминации в доступе к инфраструктуре

Низкий уровень монопольной власти перевозчиков, низкая вероятность дискриминации в доступе к инфраструктуре

Более высокие стимулы к инвестированию в инфраструктуру

Низкие стимулы к инвестированию в развитие инфраструктуры

Первый вариант концепции реформирования железнодорожного транспорта был утверждён правительством С.В. Кириенко

15 мая 1998 г. было подписано Постановление Правительства № 448

# «О Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»

Концепция не предусматривала ни акционирования, ни приватизации: "Железные дороги - государственные унитарные предприятия».
Лишь грузовые компании-операторы (да и то, на третьем, заключительном

этапе) могли быть акционированы.



С.В. Кириенко – председатель Правительства РФ с апреля по август 1998 г.



**Б.Е. Немцов** – первый вицепремьер Правительства РФ в 1997-1998 гг.

Эта концепция нацелена на то, что бы снизить тарифы, а главный её смысл состоит в том, что бы внутри железнодорожного транспорта России выделить два сектора. Один — монопольный сектор, к которому относится в первую очередь, всё, что связано с железнодорожным полотном, всё, что связано фактически с контролем за железнодорожными перевозками; и потенциально-конкурентный сектор — речь идёт о самих железнодорожных компаниях, которые могут потенциально стать конкурентными, если на одном и том же перегоне, например, могут работать более, чем одна компания.

В течении 1998 и 1999 г. уже должны быть созданы первые грузовые компании и, когда действительно будет конкуренция, мы будем отходить от государственного регулирования тарифов и будем делать тарифы свободными.

Из доклада первого заместителя Председателя Правительства РФ Б.Е. Немцова на Всероссийском тарифном съезде потребителей услуг и работников железнодорожного транспорта («Бюллетень транспортной информации», № 7, 1998 г.)



Е.Г. Ясин — д.э.н., профессор, в 1994-1997 гг. министр экономики РФ, с апреля 1997 по март1998 министр «без портфеля», с 1998 г. — научный руководитель Высшей школы экономики.

Один из разработчиков Концепции - 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 180 Ныне изменилась на градусов. железнодорожники ратуют 3a структурное реформирование своей отрасли. И я, естественно, пытаюсь понять, что же произошло».

Ясин Е.Г. Компания не решит всех проблем // «Гудок» от 3 октября 2000 г.

## К середине 2000 года в МПС был разработан проект **«Концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта России»**.

В июне 2000 г. причастные провели итоговое обсуждение проекта Концепции на заседании в Сочи, а 25 июля состоялось еще одно совещание в Москве уже с участием министра экономического развития и торговли Германа Грефа и руководителя Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ Владимира Мау.

16 августа 2000 г. Николай Аксененко представил проект Концепции на коллегии МПС.

Его аргументация строилась в основном на том, что отрасль нуждается в инвестициях, а в силу своего правового статуса не имеет современных инвестиционных инструментов. При этом Аксененко отметил как парадокс такое положение, когда «самое государственное» из хозяйственных министерств, МПС получает от бюджета наименьшую сумму средств на капвложения.



Н.Е. Аксёненко –министр путей сообщения РФ в 1997-2002 гг.

Сегодня в силу сложившихся условий и механизмов пути привлечения сторонних инвестиций в отрасль практически отсутствуют.

Итоговый вывод такой: привлечение инвестиционных ресурсов невозможно без преобразования железных дорог из государственных унитарных предприятий в хозяйственное общество. Это серьезная и глубокая реформа, так как изменяются организационноправовые основы железнодорожного транспорта.

Из доклада Министра путей сообщения РФ Н.Е. Аксёненко



В.А. Мау– д.э.н., профессор, в 1997-2002 гг. руководитель Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ

В 2000 г., на конференции, посвящённой реформированию МПС, руководитель Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ, Владимир Мау заметил:

«Я, честно говоря, не вижу серьёзных путей привлечения инвестиций без продажи хотя бы части акций будущего открытого акционерного общества Компании РЖД».

Мау В.А. У России свой путь // «Гудок» от 3 октября 2000 г. 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.

18 мая 2001 г. Постановлением Правительства РФ № 384 была утверждена

«Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте»

Программа, должна была реализовываться в три этапа: первый этап - 2001-2002 годы; второй этап - 2003-2005 годы; третий этап - 2006-2010 годы.



М.М. Касьянов – Председатель Правительства РФ в 2001-2003 гг.

С) Хусаинов Ф.И.

## Три этапа структурной реформы:

## Первый этап - 2001-2002 годы:

- разработка проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, необходимых для реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте;
- □- развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе создание грузовых компаний операторов, владеющих собственным подвижным составом;
- □- создание условий для недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта пользователей услуг, оказываемых на железнодорожном транспорте;
- □- разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления, создание открытого акционерного общества "Российские железные дороги";
- □- формирование в рамках ОАО «РЖД" самостоятельных структурных подразделений для осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности и введение раздельного учета по этим видам деятельности;
- □-разработку механизма финансовой поддержки пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте;

# Три этапа структурной реформы: второй этап - 2003-2005 годы

Второй этап реформирования железнодорожного транспорта включает в себя:

- а) реорганизацию ОАО «РЖД» путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (пассажирские перевозки в дальнем следовании, отдельные специализированные грузовые перевозки, перевозки пассажиров в пригородном сообщении, услуги по ремонту технических средств и производству запасных частей, а также иные виды деятельности, не связанные с перевозками);
- б) поэтапное сокращение перекрестного субсидирования;
- в) создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок;
- г) переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах;
- д) создание условий для приобретения компаниями операторами магистральных локомотивов;
- е) привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта;
- ж) проработку организационно правовых механизмов и последствий выделения самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих грузовые перевозки, из открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и рассмотрение вопроса о целесообразности такой реорганизации.

## Три этапа структурной реформы:

## **ТРЕТИЙ** этап - 2006-2010 годы

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта необходимо продолжить привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта путем продажи пакетов акций дочерних обществ открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и других акционерных обществ, созданных на железнодорожном транспорте с участием государственного капитала.

На этом этапе Программой предусматривалось:

- развитие частной собственности на магистральные локомотивы;
- □ переход большей части (60 % и более) парка грузовых вагонов в частную собственность;
- 🗖 развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок
- □ оценка возможности создания **нескольких конкурирующих между собой** вертикально-интегрированных железнодорожных компаний

«Якунин никогда не скрывал, - пишет А.И. Гурьев в книге «Из тупика» - что на скорейшем выделении Грузовой «дочки» он настаивает вовсе не из-за стремления как можно быстрее организовать рынок операторов подвижного состава, а руководствуясь гораздо более прагматичными с позиций самого ОАО «РЖД» соображениями».

«Нам необходимо было определить, сколько нам нужно локомотивов, каков должен быть путь, где должны быть скоростные дороги, какой объем грузов мы должны перевезти и так далее. Мы точно эти цифры подсчитали и поняли, сколько нам не хватает денег. Это сумма в пределах трехсот миллиардов рублей. И тогда мы поставили перед собой еще одну задачу — найти дополнительные финансовые источники, которые позволят эту проблему решить.

Мы приняли решение не просить у государства денег, а предложить ему такую инвестиционную схему, которая позволила бы привлечь в развитие железнодорожного транспорта частные инвестиции. И вариант создания Грузовой компании мы предложили именно с этой целью.

В. И. Якунин

(«Эксперт», 19 февраля 2007г.)



В.И. Якунин, президент ОАО «РЖД» с 2005 г. по настоящее время

Но объективно, именно выделение дочерней грузовой компании (пусть и с целью лишь найти дополнительный инвестиционный инструмент для ОАО «РЖД») вело как раз к созданию основ операторского рынка, работающего в условиях приватизированного подвижного состава, конкуренции и свободного ценообразования.

28 июня 2007 г. Совет директоров ОАО «РЖД» утвердил пакет документов по созданию ОАО «Первая грузовая компания».

26 июля 2007 г. налоговая служба зарегистрировала новый хозяйствующий субъект, и 26 октября он приступил к своей хозяйственной деятельности.

В уставный капитал ОАО «ПГК» было внесено 200 250 грузовых вагонов, а его общая стоимость определена в 85 млрд 652 млн рублей.

В частности, в ОАО «ПГК» было передано 75,0 тыс. цистерн, 47,0 тыс. полувагонов, 15,0 тыс. платформ, 14,3 тыс. крытых, около 49 тыс. прочих вагонов, из них 19,5 тыс. цементовозов, 8,0 тыс. зерновозов, 19,6 тыс. минераловозов, 1,8 тыс. окатышевозов и др.

«Первая грузовая компания» получила в уставный капитал 21% всех грузовых вагонов России, то есть частный парк подвижного состава на тот момент более чем в полтора раза превышал парк ПГК.

26 августа 2010 г. Совет директоров ОАО «РЖД» одобрил создание «Второй грузовой компании». Ожидается, что доля рынка компании в грузообороте железнодорожного транспорта России в 2015 года составит около 22%.

Часть экспертов оценили реформу РЖД, как недостаточно радикальную. Фрагмент интервью В. Завадникова журналу «РЖД-Партнёр»



В.Завадников
– с 2002 г.
Председатель
комитета по
промышленной
политике Совета
Федерации ФС РФ

- Как Вы считаете, нужно ли отделять инфраструктурный бизнес от перевозочного?
- Господи, конечно, нужно! Это же разные рынки. Если оставить компанию, которая будет владеть и инфраструктурой, и подвижным составом, понятно, что такая команда будет всегда обыгрывать всех, кто инфраструктурой не владеет. Это классика. Извините, но это даже неинтересно обсуждать. И тем людям, которые разработали такую Программу и утвердили ее, тоже все было понятно. Как говорится, разбирайтесь с интересами.
- …Вы заметьте, что даже в РАО «ЕЭС России» люди, которые идеологически поддерживают рыночное развитие, не являются профессиональными энергетиками. И это объективно. Энергетик или железнодорожник понимает в своей профессии, а не в том, как строятся рынки. Он может быть экспертом в том, как можно этот рынок тут применить. Но не более. ... Важно как регулируется рынок. Когда говорят, что нечто должно быть государственное, например рельсы, светофоры или ремонтные цеха,— это просто в интересах чиновников.
- А не в интересах народа «сохранить и не дать растащить»?
- Нет, конечно! Потому что народ никакой маржи с этого не имеет, а бюрократия – да.

Гурьев А. Подход, да не тот? : интервью с В. Завадниковым. // РЖД-Партнер. 2006. № 2.

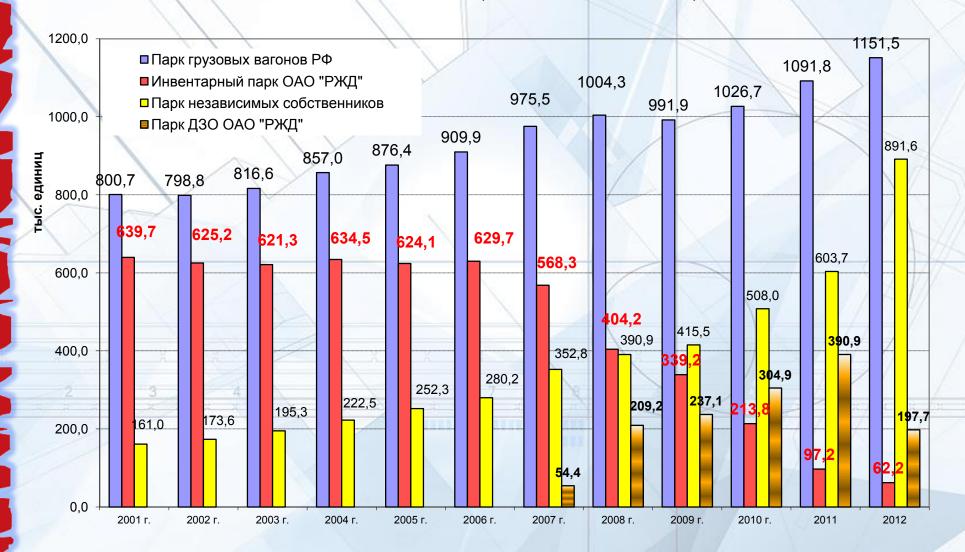
#### 3. Зарождение и развитие операторского бизнеса..

Как демонополизация и частная собственность ликвидировали дефицит вагонов



#### Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности

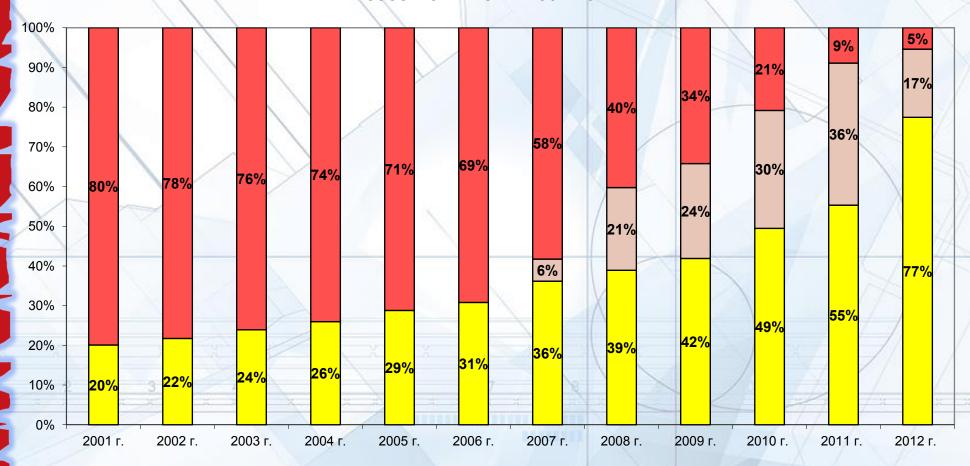
в том числе парка ОАО "РЖД", парка ДЗО\* ОАО "РЖД" и парка приватных вагонов независимых частных компаний в 2001-2012 гг. (по состоянию на конец года), тыс. единиц



\*ДЗО – дочерние и зависимые общества

Источник: РЖД

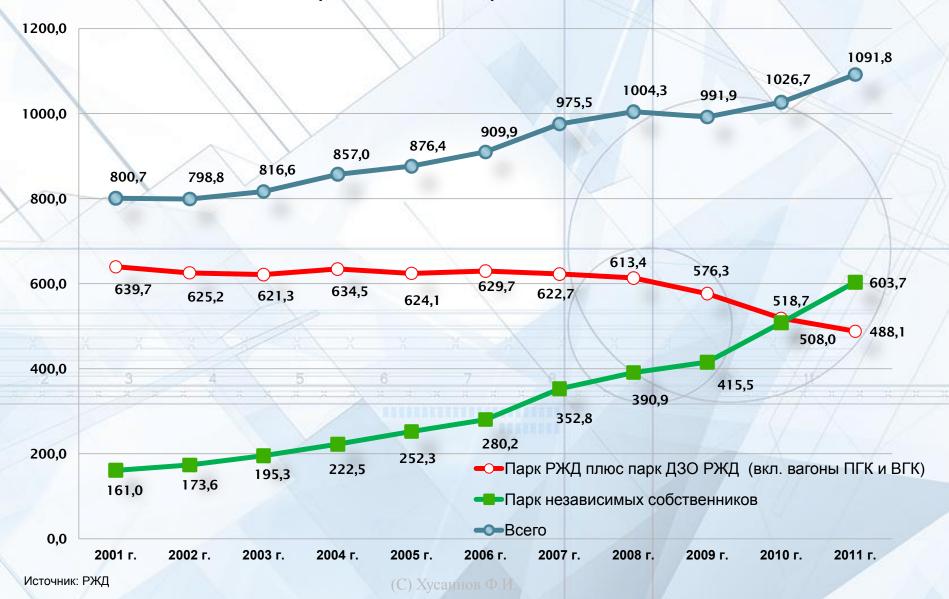
## Динамика долей вагонных парков ОАО "РЖД", ДЗО и независисых собственников в 2001-2012 гг.



□Парк независимых собственников □Парк ДЗО ОАО "РЖД" ■Инвентарный парк ОАО "РЖД"



## Динамика парка российских вагонов в 2001-2011 гг. (тысяч единиц)



# Структура вагонного парка РФ по собственникам в 2010 и 2012 гг.

Структура парка вагонов российской принадлежности на 31.12.2010 г.

(Парк ДЗО "РЖД« вкл. ПГК и ВГК (304,9 тыс. ед.) 29,7%

ый парк "РЖД" \_(213,8 тыс. ед.) 20,8%

Инвентарн

1026,7 тыс. ед.

мые собственники (508,0 тыс.

Независи-

ед.) 49,5% Парк независимых собственников (включая ПГК) 77%

Структура парка вагонов российской принадлежности Па

на 31.12.2012 г.

Парк Холдинга "РЖД" (инвентарн ый парк РЖД плюс парк ДЗО, включая ФГК) 23%

1151,5 тыс. ед.

Источник: РЖД

5. О либерализации тарифов и «невидимой руке рынка».



#### В 2003 г. Был принят новый «Прейскурант № 10-01».

#### ПРЕЙСКУРАНТ № 10-01

ПРЕЙСКУРАНТ № 10-01

ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОЗ И УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ РОССИЙСКИМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ

ТАРИФНОЕ РУКОВОДСТВО № 1

MACTE!

(Правила применения тарифов

ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВЫПОЛИЯЕМЫЕ РОССИЙСКИМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ

гарифное руководство м 1

TACTS II

четные таблицы плат за перевозку грузов



**Л.А. Мазо** - доктор экон. наук, разработчик ныне действующего «Прейскуранта № 10-01»; с 1992 г. зав. отделением экономики и финансов ВНИИЖТ, с 2001 по 2008 гг. заместитель директора ВНИИЖТ.

# Структура железнодорожных грузовых тарифов

Структура жд грузового тарифа по Прейскуранту № 10-01



Структура жд грузового тарифа, формируемая на рынке



#### Производство грузовых вагонов в России в 2000-2012 гг., тыс. ед.



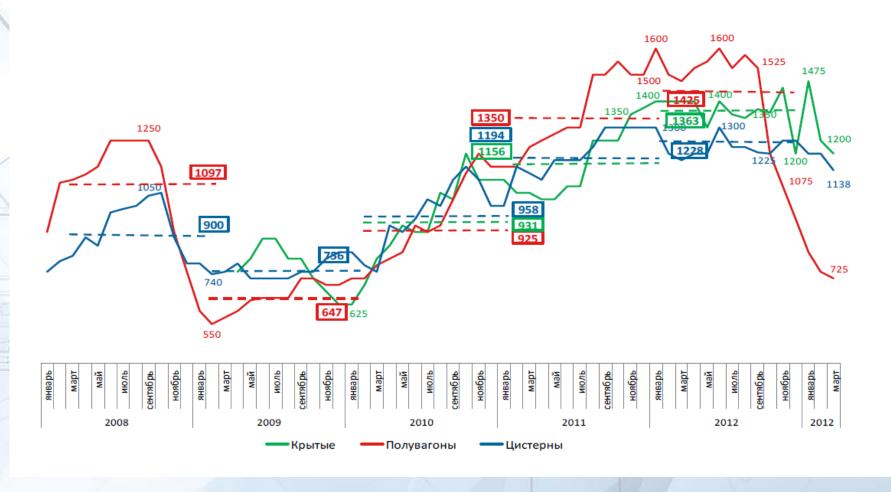
Источник: Росстат

# Динамика регулируемых и нерегулируемых цен в процентах к уровню начала 2008 г.



Источник: «Коммерсант- Business-Guide» от 11.10.2011 г.

#### Среднее значение ставок аренды подвижного состава



Источник: по данным журнала «Промышленные грузы»

#### 5. Нерешённые проблемы.

Как неприватизированная инфраструктура препятствует экономическому росту



#### А что с инфраструктурой?

- \*С 1989 по 2009 гг. произошло сокращение инфраструктуры, в частности:
- на 18% уменьшилось общее количество железнодорожных станций;
- на 9% сократилась развёрнутая длина станционных путей;
- на 20% сократилась длина приемо-отправочных путей;
- на 20% сократилась длина сортировочных путей;
- общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 61;
- более 15 % железнодорожных путей имеют просроченный срок службы.
   Общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 в
   1999 г. до 61 в 2009 г.

\*\*С1996 по 2009 гг. количество раздельных пунктов с путевым развитием на сети «РЖД» сократилось на 1065 или на **17,1** %, в т.ч. разъездов – на 52,9 %, обгонных пунктов – на 75,7 %.

Таким образом возник дефицит пропускных способностей инфраструктуры. Важным фактором стал дефицит локомотивной тяги.

#### Источники:

<sup>\*</sup>Вторушина Н Публичный диалог по приватному вопросу//РЖД-Партнер. – 2008. - № 21; Тихонов А.А. Управление грузовым вагонным парком на завершающем этапе реформирования железных дорог России / Автореф. Дисс... канд. экон. Наук, ГУУ, 2009 \*\* Бородин А.Ф., Сотников Е.А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учётом увеличения доли приватных вагонов // Железнодорожный транспорт. – 2011. - № 3. – С.8-19.

Таким образом, в той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, т.е. в сфере оперирования вагонными парками, куда был допущен частный капитал и либерализована система ценообразования- все последние 10 лет наблюдается бурный рост: растут инвестиции, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания. Кроме того, благодаря конкуренции, во многих сегментах, в которых нет дефицита вагонов, снижаются тарифы.

А в сфере инфраструктуры и локомотивного хозяйства, до которых реформы пока не дошли, наблюдается стагнация, дефицит и отсутствие стимулов к развитию.

#### Вагонов – много, путей - мало

Столкнувшись с проблемой дефицита инфраструктуры и дефицита локомотивной тяги «РЖД» предложило ряд решений, **негативно воспринятых рынком**:

- Возврат к «месячному планированию» (т.е. к нормам Устава 1964 г.)
- Принудительное укрупнение операторских компаний, путём введения ценза по количеству вагонов в собственности
- Снижение уровня конкуренции, например, путём поддержки идеи единого СРО (идея НП сожт, поддержаная «Ржд»)

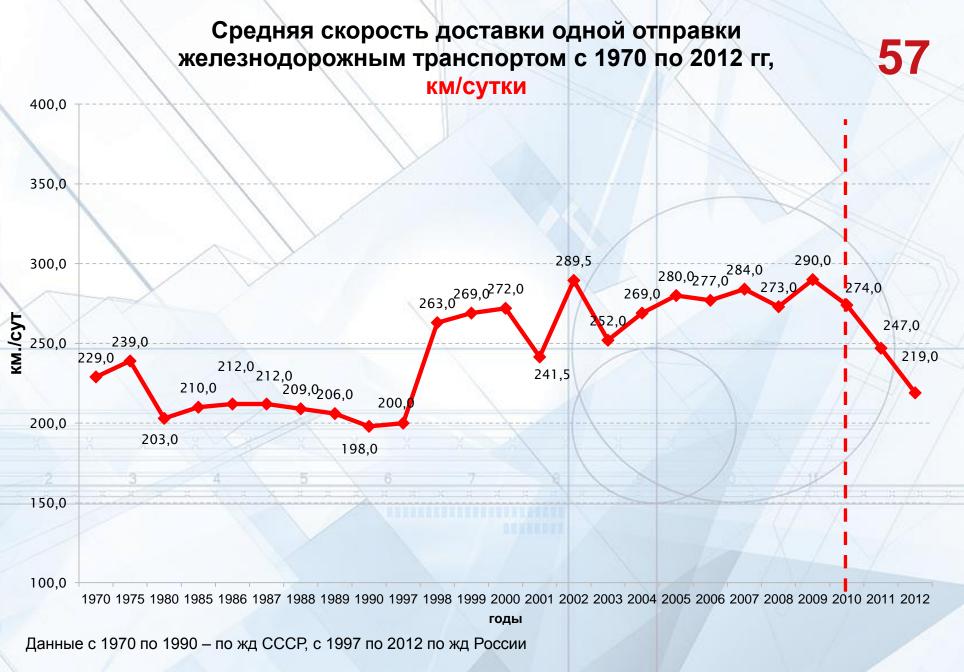
Последние 2,5 года в отрасли прошли под знаком «усиления планирования» и постоянных попыток реанимировать элементы плановой экономики в «уменьшенном» масштабе. Активно стали высказываться идеи о принудительном укрупнении рынка операторов, в т.ч. путём создания имущественного ценза

«Думаю, что общее количество операторов у нас должно сократиться до четырех-пяти. У нас 1,1 млн вагонов, поделить на четыре, и это будет цифра отсечки, которая должна быть»

В.Якунин Интервью «РБК daily» 30.07.2012 г.



Якунин В.И. – президент ОАО «РЖД» (с 2005 г. по настоящее время)



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



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



# Повышение жёсткости и плановости привело к активному оттоку грузов на автомобильный транспорт.

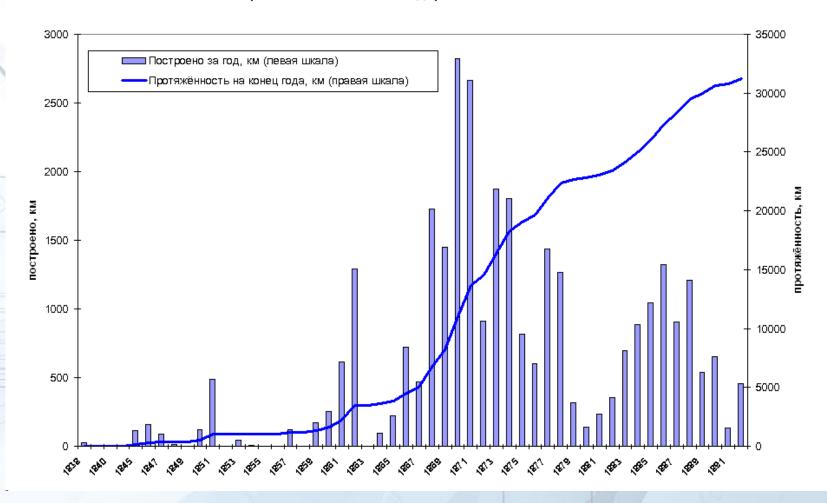


Но все предложения по управлению парками «единым пулом», по укрупнению или «картелизации» рынка операторов, повышению жёсткости планирования по советскому образцу не решают главной проблемы – дефицита инфраструктуры.

#### Источники развития инфраструктуры:

- 1. Государственное (бюджетное) финансирование
- 2. Государственно-частное партнёрство
- 3. Развитие частного строительства.

Строительство железных дорог в России в 1838-1892 гг.



Источник: Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. - № 8. – С.15-22

(С) Хусаинов Ф.И.

# Строительство железных дорог в России и СССР с 1838 по 1991 гг.

За период 1918-1991	74	50 594,0	683,7
1988-1991	4	1 361,0	340,3
1978-1987	10	6 234,0	623,4
1968-1977	10	5 849,0	584,9
1958-1967	10	7 489,0	748,9
1948-1957	10	4 062,0	406,2
1938-1947	10	12 382,0	1 238,2
1928-1937	10	7 477,0	747,7
1918-1927	10	5 740,0	574,0
За период 1868-1917	50	71 231,0	1 424,6
1908-1917	10	14 136,0	1 413,6
1898-1907	10	21 005,0	2 100,5
1888-1897	10	12 826,0	1 282,6
1878-1887	10	7 167,0	716,7
1868-1877	10	16 097,0	1 609,7
1838-1867	29	5 009,0	172,7
Пернод	лет в периоде	период, км.	среднем за год. км.
Период	Лет в периоде	Построено за	Построено в

Источники: Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. - № 8. – С.15-22; Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. Монография. - М.: Издательский дом "Наука", 2012. - 192 с.

## Протяжённость железных дорог США в XIX веке

Годы	Протяжённость, тыс. км.
1860 г.	49
1870 г.	85
1875 г.	118
1880 г.	186
1885 г.	258
1890 г.	320
1895 г.	373
1900 г.	414

Источник: Сарычев В.Г. Экономическая история США – СПб.: Тесса, 2002. – 271 с.

Если мы не хотим, что бы железнодорожная отрасль стала «узким звеном», лимитирующим элементом, который сдерживает экономическое развитие страны, мы рано или поздно придём к необходимости реализации следующих мер:

- 1. Допуск частного капитала в инфраструктуру.
- 2. Развития рынка тяги и соответственно, наличия конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства.
- 3. Дерегулирования железнодорожных тарифов (инфраструктурной составляющей) для частных компаний, строящих свою инфраструктуру.

#### Выводы:

- **1.** Переход от государственной монополии к формированию «классического» рынка в сфере железных дорог незавершён; этот рынок пока деформирован высокой степенью государственного регулирования.
- 2. В сегменте оперирования вагонами была проведена либерализация, там появилась частная собственность, децентрализация принятия экономических решений, следствием чего стал рост инвестиций в приобретение вагонного парка, увеличение объёмов перевозок и бурное развитие этого сегмента. 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 объёмов перевозок и растущего вагонного парка, что приводит к повышенной загрузке 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 незавершённостью проводимых реформ, а так же несистемностью отдельных решений (когда в одном сегменте уже действуют рыночные силы, а в соседнем архаичное государственное регулирование).
- 4. Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта должно заключаться либерализации недореформированных сегментов, реформировании В формы собственности на инфраструктуру железнодорожного транспорта и формировании рынка перевозок, как наиболее эффективного железнодорожных грузовых механизма балансирования спроса и предложения на транспортные услуги.

(С) Хусаинов Ф.И.

### Список рекомендуемой литературы

- 1. Аксёненко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе М.: Транспорт, 2001. 335 с.
- 2. Гурьев А.И. Из тупика. История одной реформы Спб.: РЖД-Партнёр, 2008. 800 с.
- 3. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями) М.: МЦФЭР, 2001. 240 с.
- 3. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. Монография. М.: Издательский дом «Наука», 2012. 192 с.
- 4. Хусаинов Ф.И. Контуры незавершённой либерализации // Отечественные записки. 2013. № 3 (июнь). С.79-98.

Сайты, посвящённые железнодорожному транспорту:

- 1. Сайт Ф.И. Хусаинова http://f-husainov.narod.ru
- 2. Сайт А.И. Гурьева http://guryevandrey.narod.ru
- 3. «РЖД-Партнёр» http://www.rzd-partner.ru
- 4. «Транспорт Российской Федерации» http://rostransport.com
- 5. «Гудок» http://www.gudok.ru
- 6. НП ОЖДПС http://npogdps.com

