



От слов – к инструментам

В мае сего года исполняется 10 лет со дня принятия постановления правительства РФ № 384, которым была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. **Что изменилось в результате реализации этого документа в сфере перевозок грузов и что еще предстоит сделать?**

ФАРИД ХУСАИНОВ, кандидат экономических наук

ПЛАНЫ

Напомним, что основные мероприятия Программы реформы были разбиты на три этапа, последний из которых должен был завершиться в 2010-м. Но первоначально сроки были продлены на год, а в начале 2011-го правительством было принято решение пролонгировать период выполнения мероприятий до 2015-го.

За прошедшие годы в результате проведенных преобразований отрасль превратилась из монолитного министерства советского типа в совокупность целого ряда рынков различных продуктов, состоящих из множества участников: перевозчика (ОАО «РЖД»), его дочерних компаний с разными видами деятельности, независимых операторов подвижного состава и многих других.

В связи с этим представляется интересным проанализировать пройденный путь – в каких сегментах отрасли реформы привели к положительным результатам, развитию конкуренции, преодолению дефицита, а в каких, наоборот, позитивных изменений не наблюдается.

При этом в настоящей статье рассматриваются не все преобразования, которые были проведены в отрасли, а лишь один аспект – на наш взгляд, самый важный: создание рынка железнодорожных грузовых перевозок.

Ключевым моментом концепции структурной реформы с точки зрения национальной экономики и с позиций потребителей транспортной продукции является демонаполизация отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступность инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности. Основная идея структурной реформы заключалась в разделении монопольного и конкурентного секторов в отрасли.

К монопольному сегменту были отнесены: инфраструктура железнодорожного транспорта (железнодорожные пути и путевое хозяйство, системы и устройства электроснабжения, сигнализации и связи, локомотивное хозяйство, станции) и ее услуги, а к конкурентному, помимо прочих, – услуги по доставке грузов и пассажиров.

Структурная реформа должна была реализовываться в три этапа. На первом предполагалось разделение хозяйственных и министерских функций МПС. Начиная со второго этапа должна была активно развиваться конкуренция в сфере грузовых перевозок, планировалось создание (с последующей продажей) дочерних обществ, а также, при формировании необходимых условий, должна была развиваться частная собственность на локомотивы (за счет покупки новых грузовыми операторскими и пассажирскими компаниями, а не продажи существующего локомотивного парка владельца инфраструктуры). Кроме того, Программой было предусмотрено, что по мере развития структурной реформы также «могут складываться условия, при которых возможно полное организационное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности».

На третьем этапе реформ в соответствии Программой планировалось осуществить мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные хода (возможно, в европейской части России). При этом предусматривалось создание условий и стимулов для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав, а частные компании должны были получить возможность выходить на магистральные сети и осуществлять грузовые перевозки.

РОЖДЕННЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИЕЙ

Важнейшим фактором развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте на этом этапе стало формирование и развитие системы компаний – операторов подвижного состава. В мае 1998 года на Всероссийском тарифном съезде-конференции потребителей услуг и работников железных дорог министр путей сообщения Николай Аксёненко впервые объявил о создании частных операторских компаний – владельцев подвижного состава. В марте 2001-го данный статус получили первые 15 компаний.

Развитию операторских компаний способствовало увеличение дефицита подвижного состава парка МПС. Нехватка полувагонов составляла в 2001 году 1,5 тыс. единиц в сутки. Если в 1980 г. МПС было приобретено 17 тыс. вагонов, то в 1999 г. – 1557, в 2000 г. – 1 тыс., в 2001 г. – 104 вагона (!). Вследствие дефицита подвижного состава предприятия-грузоотправители несли убытки и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Особо дефицит обострился на фоне начавшегося в 1999-м роста промышленного производства и увеличения объемов продукции, предъявляемой к перевозке железнодорожным транспортом.

Проблемы российской промышленности, вызванные нехваткой подвижного состава, были смягчены благодаря приобретению вагонов компаниями-операторами. Уже 2002 году они закупили в десять раз больше вагонов, чем МПС, разрешив тем самым спор о том, будут ли частные компании осуществлять инвестиции в подвижной состав.

Данные, приведенные в табл. 1, однозначно свидетельствуют о том, что именно опе-

ПРИОБРЕТЕНИЕ ВАГОНОВ ОАО «РЖД» И ОПЕРАТОРСКИМИ КОМПАНИЯМИ В 2001–2009 гг., ед.

Таблица 1

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ОАО «РЖД» (МПС)	1450	3480	6000	8000	8569	15406	21296 *	8080 *
Операторы	14692	23000	25000	н. д.	13300	15759	45000	23900

* в 2008 и 2009 гг. с учетом ДЗО

раторские компании стали теми субъектами экономики, которые в условиях катастрофического дефицита подвижного состава спасли промышленность от транспортного коллапса и после начала промышленного роста в 2000-х годах, к которому МПС оказалось не готово, обеспечили вывоз промышленной продукции предприятий.

В 2003–2008 гг. увеличение вагонного парка операторских компаний соответствовало темпам роста объемов предъявляемого к перевозке груза и обеспечивало пополнение грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически весь прирост объемов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны. К аналогичному выводу пришли и специалисты Федеральной антимонопольной службы. В своем докладе «Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов» они отмечали: «Развитие конкуренции на рассматриваемом рынке услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте осуществляется главным образом за счет инвестиций в вагонный парк компаний-операторов, не относящихся к железнодорожному транспорту общего пользования».

Благодаря частным инвестициям вагоностроительная отрасль, которая к концу 90-х простаивала практически без заказов (загрузка некоторых заводов упала пятикратно), начиная с 2003 года показывает устойчивые темпы роста производства. Если в начале 2000-х в России производилось от 4 до 10 тыс. вагонов в год, то в предкризисном 2008-м – 42,7 тыс. ед., а в 2010-м – около 50 тыс. ед.

Развитие операторского бизнеса, которое привело к повышению спроса на новый подвижной состав (сначала в 2002–2004 гг., главным образом на цистерны), вызвало увеличение цен на новые вагоны. Это позволило заводам-производителям осуществлять инвестиции в развитие производства и перепрофилирование части мощностей на выпуск более востребованных родов вагонов.

Таким образом, рост вагоностроительной промышленности стал следствием развития частной собственности и частной инициативы, рыночных отношений и конкуренции на транспортном рынке, а отнюдь не каких-либо государственных инвестиций.

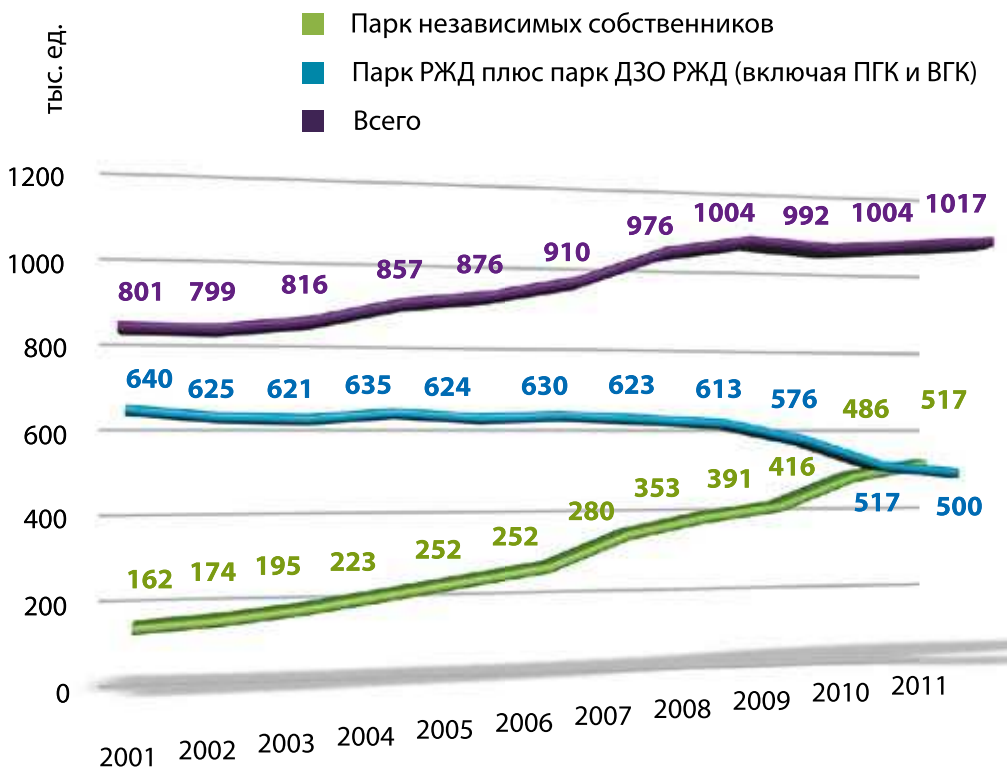
ГДЕ ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ, ТАМ И ПРИРОСТ

Итак, реализация Программы структурной реформы и последовательная политика, направленная на развитие конкуренции в сфере оперирования вагонами, привели к бурному росту вагонного парка в приватном секторе. Если мы выделим из общего парка российской принадлежности подвижной состав независимых собственников и рассмотрим его динамику в сравнении с динамикой парка РЖД и ДЗО РЖД (включая вагоны ПГК и ВГК), то увидим, что основной прирост вагонного парка произошёл в сегменте именно независимых собственников. Причем более чем трехкратный: с 161 тыс. единиц в 2001 году до 517 тыс. на нача-



ДИНАМИКА ПАРКА РОССИЙСКИХ ВАГОНОВ В 2001–2011 гг.

на конец года, тыс. ед.



ло 2011-го. В то же время парк холдинга «РЖД», то есть инвентарные вагоны плюс подвижной состав ДЗО, сокращается.

Важно отметить, что на фоне роста погрузки грузов (которая в 2010 г. на 14% превысила уровень 2001 г., а в докризисном 2007 г. эта разница составляла 27%), грузооборота (в 2010 г. – на 40% выше уровня 2001 г.) и увеличения парка российских вагонов (который на начало 2011 г. перекрыл показатель конца 2001 г. на 27%) инфраструктура железнодорожного транспорта, наоборот, сокращалась.

Так, в 2008 году относительно 1993-го наблюдалось снижение: на 18% – общего количества железнодорожных станций, на 9% – развернутой длины станционных путей, на 20% – длины приемо-отправочных путей, на 20% – длины сортировочных путей. Актуальной проблемой в последние годы стал и дефицит тяги.

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

А вот в сфере инфраструктуры и локомотивного хозяйства, до которых реформы пока не дошли, очевидно происходит стагнация, сохраняется дефицит и не хватает стимулов для развития.

Но при этом, разумеется, никто не хочет, чтобы железнодорожная отрасль стала слабым звеном, лимитирующим элементом, который сдерживает экономическое развитие страны. Тогда, если у государства нет лишнего триллиона рублей на развитие железнодорожной инфраструктуры, у отрасли один выход: создавать необходимые условия самостоятельно, используя традиционные для рыночной экономики механизмы.

В НАЧАЛЕ НОВОЙ ФАЗЫ

По нашему мнению, на современном этапе развитие железнодорожного транспорта требует решения следующих задач:

1. Допуск частного капитала в инфраструктуру.
2. Развитие рынка тяги и, соответственно, наличия конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства.
3. Дерегулирование железнодорожных тарифов (в том числе инфраструктурной составляющей).

Почему в тех сегментах транспортного рынка, где появилась частная собственность и свободное ценообразование, проблема дефицита была если не ликвидирована, то в значительной степени смягчена, а там, где сохраняется государственная собственность, – в сфере инфраструктуры – по-прежнему остро ощущается дефицит? Этот вопрос давно уже имеет очевидный ответ. Например, выдающийся экономист XX века Янош Корнай в своей культовой книге «Дефицит», посвященной плано-

вой экономике, показал, что нехватка товаров и услуг является неустранимым атрибутом любого государственно-централизованного управления ресурсами и ценами, а избыток есть непреходящее следствие децентрализованной рыночной экономики. При этом он – не всегда вещь приятная: избыток продукции приводит к кризисам перепроизводства, а трудовых ресурсов – к безработице.

В этом смысле характерно сравнение российского железнодорожного транспорта с американским. Эксплуатационная длина железных дорог США, которые строились частными компаниями в основном без участия государства, в 2,7 раза превышает аналогичный параметр российских железных дорог. При этом их грузооборот и объемы погрузки сопоставимы. То есть в условиях частной собственности инфраструктура развивается в той мере, в какой это требуется экономике, и даже с запасом. В условиях же государственной собственности на инфраструктуру и жесткого регулирования тарифов, запрета на оборот основных активов и других административно-командных методов мы постоянно слышим жалобы (в том числе самого собственника) на неразвитость инфраструктуры и невозможность ее дальнейшего развития.

Разумеется, все три перечисленных выше пункта требуют определенных оговорок. Механизм привлечения инвестиций необходимо обсуждать, и пока в транспортной науке отсутствует консенсус о том, какой вариант предпочтительнее – с конкуренцией «за маршрут» только для тупиковых участков или альтернативные предложения (например, в работах известного эксперта Рассела Питтмана) о создании трех-четырех вертикально интегрированных компаний в европейской части России.

Но не вызывает сомнений, что если наличие частной собственности в сфере оперирования вагонным парком создало автономные механизмы, поддерживающие инвестиции в подвижной состав, то сейчас перед отраслью стоит задача организации подобных институтов в сфере инфраструктуры и рынка локомотивной тяги. Вероятное направление развития отрасли заключается в образовании различных перевозчиков, являющихся собственниками как инфраструктуры, так и подвижного состава. В этой модели именно перевозчики (а не операторы, как сегодня) с собственными локомотивами будут конкурировать между собой, в том числе на путях друг друга.

Кроме того, в рамках создания Единого экономического пространства Россия, Белоруссия и Казахстан договорились о том, что в 2015 году должен быть обеспечен взаимный доступ перевозчиков к железнодорожным национальным инфраструктурам. А в перспективе возможно открытие сети РЖД и для других иностранных перевозчиков. Таким образом, конкурировать российским компаниям придется не только друг с другом, но и с иностранными коллегами. И если сегодня практически не допускается развитие конкуренции на рынке тяги и, как следствие, нет возможности появления независимых перевозчиков со свои-

ми локомотивами (есть два-три исключения, но они работают на очень ограниченном полигоне), то завтра российским операторам, не получившим навыков работы с частными локомотивами, придется учиться конкурировать с иностранными перевозчиками у них же самих. То есть независимые конкурирующие перевозчики непременно появятся, но окажутся они российскими или же иностранными компаниями, будет зависеть от того, как скоро регулятор осуществит либерализацию рынка тяги.

Третьим важным элементом из перечисленного выше списка основных задач является дерегулирование железнодорожных грузовых тарифов. Точнее, их инфраструктурной составляющей.

Без свободного ценообразования на услуги инфраструктуры невозможно привлечение частного капитала. Инвестор захочет инвестировать в нее только тогда, когда увидит, что может управлять доходами от ее эксплуатации. На востребованных и потому всегда загруженных направлениях тарифы должны увеличиваться, что и будет сигналом инвестору с его капиталом к тому, что именно здесь необходимо развивать инфраструктуру: строить дополнительные главные пути, развивать станционную инфраструктуру и т. д.

ИТОГО

Подводя итог, можно сделать вывод, что переход железнодорожной отрасли из состо-

яния советского министерства в состояние рынка транспортных услуг пока не завершен. Реформа оказалась достаточно половинчатой и осторожной. Возможно, применительно к таким большим системам, как РЖД, последнее не является недостатком. Но сегодня нельзя не признать, оставаясь на позициях объективности, что именно там, где была «осторожность», наблюдаются самые негативные результаты.

Еще раз подчеркнем: в сегменте оперирования вагонами была проведена либерализация тарифов, допущена частная собственность, применена децентрализация принятия экономических решений. Следствием этого стал рост инвестиций в приобретение вагонного парка, увеличение объемов перевозок и бурное развитие этого сегмента.

В сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта еще предстоит немало сделать в плане создания системы, оперативно и адекватно реагирующей на реалии и имеющей экономические стимулы для этого.

Возможно, что продление сроков реформы до 2015 года как раз и позволит активизировать реформаторские действия по решению актуальных задач. 📌

**Все статьи автора размещены на сайте <http://f-husainov.narod.ru>
Высказать свое мнение можно в блоге <http://f-husainov.livejournal.com>**

