

Хусаинов Ф.И.,  
кандидат экономических наук

## Реформа железнодорожного транспорта: достижения и проблемы

### 1. Введение

10 лет назад, постановлением правительства России № 384 от 18.05.2001 г. была утверждена «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте»[32].

Основные мероприятия «Программы...» были разбиты на три этапа, последний из которых должен был завершиться в 2011 г. 13 января 2011 г. правительством России было принято решение пролонгировать период выполнения мероприятий реформы до 2015 г. За эти годы отрасль превратилась из монолитного министерства советского типа в рынок, состоящий из множества участников - перевозчика (ОАО «РЖД»), его дочерних компаний, независимых операторов подвижного состава, множества других участников рынка.

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

В настоящей статье не рассматриваются все реформы, которые были проведены в отрасли - внутрикорпоративная реформы РЖД (выделение дирекций, переход на безотделенческую структуру и т.п.), реформа пассажирского комплекса и другие изменения, проведенные за последние годы. В настоящей работе рассматривается только один – самый важный аспект реформ – **создание рынка железнодорожных грузовых перевозок**. В статье рассмотрены предпосылки реформы, дискуссии вокруг программы структурной реформы, достижения и нерешенные проблемы.

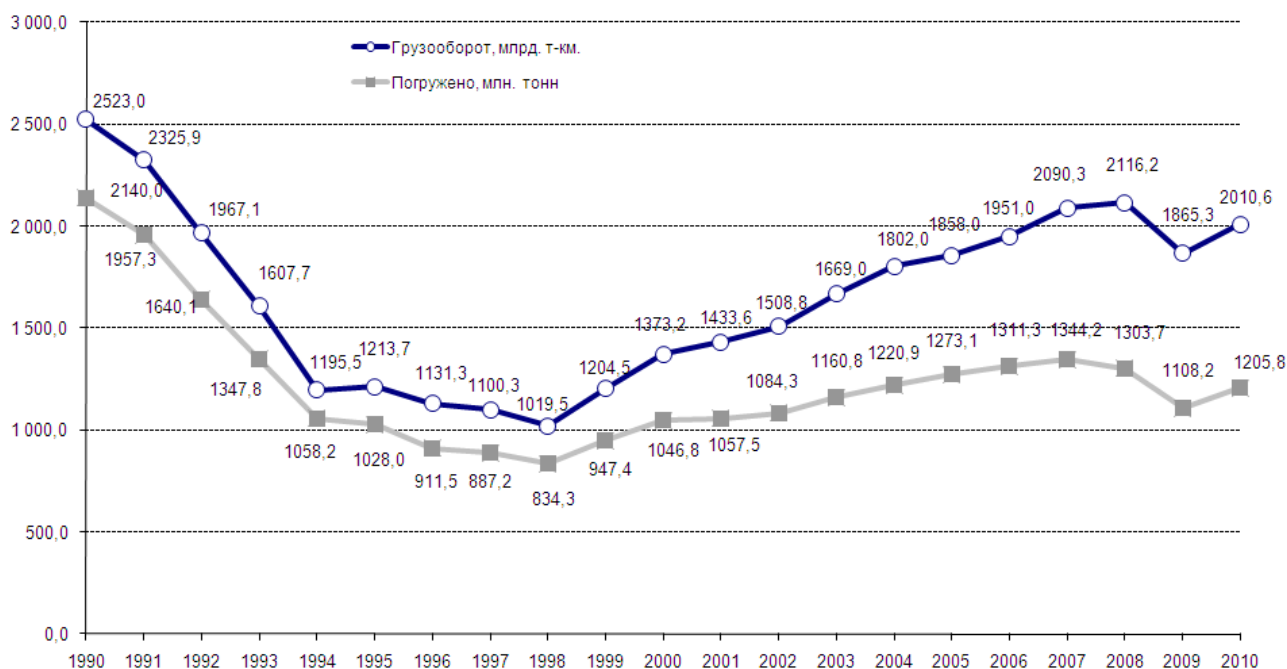
Одной из важнейших составляющих проводимых реформ была демонополизация рынка грузовых железнодорожных перевозок, развитие системы операторских компаний и конкуренция между ними. Динамика изменения грузовых перевозок железнодорожным транспортом отражает общую экономическую ситуацию в стране и коррелирует с динамикой ВВП, соответственно, снижение объемов перевозок, имевшее место на протяжении 1990-1998 гг., сменилось ростом в 1999-2003 гг. За последнее десятилетие изменилась структура грузооборота: выросла доля сырьевых товаров как во внутренних, так и в международных перевозках.

Работа железнодорожного транспорта России, начиная с 1990 г., проходила в условиях спада объема перевозок и общеэкономического кризиса. Объем 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., (и вплоть до кризиса 2008 г.) в динамике объема перевозок и грузооборота наблюдался рост (см. рис.1). Относительно более быстрые темпы увеличения грузооборота сравнительно с темпами увеличения объема перевозок обусловлено ростом средней дальности перевозок вследствие усиления экспортной ориентации отечественной экономики.

Указанный рост объемов перевозок обусловлен несколькими факторами. Начиная с 1999 г., увеличение объемов перевозок стало возможным, в первую очередь, благодаря последствиям финансового кризиса августа 1998 года. Девальвация рубля привела к масштабному импортозамещению, что увеличило физические объемы перевозимых грузов внутри страны и повысила конкурентоспособность экспортноориентированной продукции, что привело к росту перевозок в международном сообщении.

Показатели работы железнодорожного транспорта России в 1990-2010 гг.

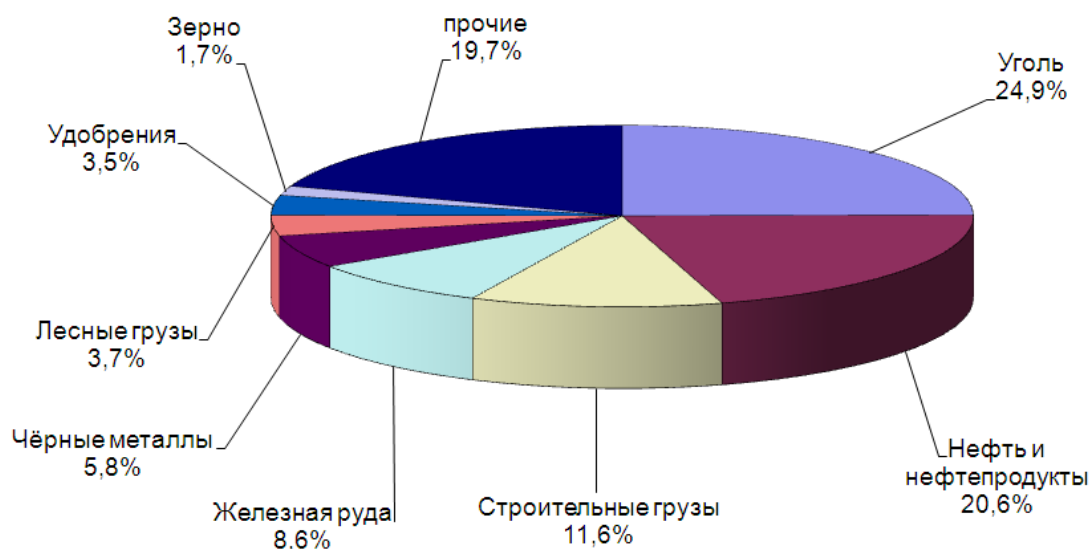


Источник: Росстат, РЖД (за 2010 г. - оперативные данные ОАО "РЖД" с сайта [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru))

Рис.1

Основными грузами, перевозимыми по железным дорогам являются: уголь, нефть и нефтепродукты, железная руда, продукция металлургической промышленности, лесные грузы, удобрения, зерно.

Структура погрузки Российских железных дорог в 2010 году



Источник: РЖД ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru))

Рис. 2

## 2. Предпосылки реформ

Дискуссии о реформировании российских железных дорог начались ещё в начале 1990-х годов. Причём, имело место разнообразие точек зрения.

Так, в работе «Дорога в рынок» её авторы – профессора ПГУПС писали, что "оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная форма собственности"[14]. А бывший министр путей сообщения СССР д.т.н. Н.С. Конарев называл акционирование не иначе, как "антигосударственный проект планового разрушения отрасли"[16].

Известный специалист по истории железных дорог, к.и.н. А.И. Гурьев так характеризовал сложившуюся тогда систему: «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» [8].

Неудовлетворённость работой железнодорожного транспорта нарастала не только в среде потребителей транспортной продукции (грузоотправителей) и отдельных независимых эспертов, но и в среде специалистов и руководителей железных дорог. Так, А.А. Зайцев<sup>1</sup>, впоследствии вспоминал: «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» (цит. по [8]).

Отечественные железные дороги всегда имели относительно высокие показатели качества эксплуатационной 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 %[41]. 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.

Однако грузоотправителя, как это ни прискорбно, интересует только качество перевозок. В одной из своих работ заместитель руководителя департамента экономики МПС<sup>2</sup>, д.э.н. Д.А. Мачерет 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» [22].

<sup>1</sup> А.А. Зайцев – министр путей сообщения РФ в 1996-1997 гг. В настоящее время – д.э.н., профессор Петербургского государственного университета путей сообщения (прим. авт.).

<sup>2</sup> Здесь и далее, если не оговорено иное, должности указаны на момент публикации цитируемой статьи или интервью.(прим. авт.).

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.

Проблемы усугублялись технической отсталостью отрасли. В статье заместителя министра путей сообщения А.Г. Беловой приводились такие данные: «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, например, «Уралвагонзавода» - 100 тыс. км» [4].

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"). Концепция не предусматривала ни акционирования, ни приватизации: "Железные дороги - государственные унитарные предприятия"[28]. Лишь грузовые компании-операторы (да и то, на третьем, заключительном этапе) могли быть акционированы.

Концепция была принята в штыки значительной частью железнодорожников. Один из участников разработки 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"[45].

Действительно, спустя некоторое время МПС само предложило к обсуждению новый вариант концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта. Причём, в новой "Концепции развития структурной реформы..."[17] было уже однозначно прописано, что российские железные дороги будут открытым акционерным обществом.

В интервью газете «Труд» первый заместитель министра путей сообщения РФ А.С. Мишарин 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» [25].

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-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% [1, 2, 37]. 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. На железных дорогах эксплуатируется 30% технических средств, уже выработавших установленные сроки службы, в т.ч. 22% электровозов, 31 % тепловозов, 22% полувагонов[37].

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[6]), 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(см., например,[19]). Альтернативой подобного повышения, по их мнению, может быть только привлечение сторонних средств.

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» [44].

Вслед за А.Б.Чубайсом, те же мысли в беседе с корреспондентом журнала "РЖД-Партнер" высказал и начальник департамента экономики МПС России д.э.н. Б.М.Лапидус: «Надежды на частных инвесторов почти нереальны: кто станет вкладывать средства в унитарное госпредприятие, каковым являются Российские железные дороги?» [18]. 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» [21]. Подобные опасения подтверждает и мировой опыт. Так, в Германии было произведено акционирование железных дорог, но 100% их акций 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 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»[7]. Подробнее о приватизации железных дорог в Великобритании и о причинах неудачи см. [38, 39].

Заместитель руководителя департамента экономики МПС<sup>3</sup>, 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»[27].

Помимо формы собственности, важнейшей проблемой, которая обсуждалась на этом этапе была проблема выбора модели организации отрасли – «европейской» или «американской».

Существуют сильные аргументы в пользу европейской модели, в основном связанные с недискриминационным доступом разных операторов к одной инфраструктуре (не редко - путём полного отделения владения инфраструктурой железных дорог от перевозочной деятельности). В пользу этой модели так же географический фактор: сеть российских железных дорог построена по радиальному принципу, что затрудняет (или исключает) возможность конкуренции на параллельных линиях. Аргументы в пользу европейской модели особенно сильны при рассмотрении проблемы в краткосрочной перспективе. Основной "минус" такой модели - недостаточность стимулов для инвестиций в инфраструктуру. Основной плюс - если мы отделяем собственность на инфраструктуру от собственно перевозок, то владелец инфраструктуры - теоретически - не заинтересован

<sup>3</sup> В настоящее время - директор Департамента стратегического анализа ФБК.(прим. авт.)

ущемлять, дискриминировать интересы различных операторов. В противном случае - если инфраструктура и вагоны остаются в одних руках, то в странах без традиций конкуренции высоки стимулы дискриминировать вагоны других компаний как с точки зрения скорости обеспечения заявок грузоотправителя, так и с точки зрения скорости продвижения по сети железных дорог.

Есть сильные аргументы в пользу американской модели. Аргументы эти тем сильнее, чем более долгосрочную перспективу мы рассматриваем. В этом случае, как например, в США, традиция добровольных соглашений без участия регулятора бывает настолько сильной, что механизмов антимонопольной защиты грузоотправителя от "диктата монополиста", т.е. от железной дороги не требуется. Они есть. Но их не приходится задействовать.

В процессе обсуждения и экспертное сообщество и представители государственных органов власти сочли более предпочтительной европейскую модель организации отрасли: конкуренцию различных собственников вагонов на единой инфраструктуре при обеспечении недискриминационного доступа к ней («либерализация доступа к рельсам»).

Следует заметить, что значительная часть представителей транспортной науки (особенно «советской науки») выступала против любого из вариантов реформирования, полагая, что конкуренция в железнодорожной отрасли во-первых не нужна, а во-вторых невозможна, предлагая лишь косметические улучшения в советской модели организации отрасли. Меньшая часть транспортной науки (в том числе и автор этих строк) считала развитие конкуренции на железнодорожном транспорте важной и необходимой мерой для развития рынка транспортных услуг.

Значение конкуренции, по нашему мнению, 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. Предприятие, отправляющее нефть кольцевыми маршрутами по направлению от станции А до станции Б с оборотом вагона, составляющим, например, 9 суток, не может оценить - много это или мало. До тех пор, пока эту услугу предоставляет только одна компания (единственный перевозчик - ОАО «РЖД») у грузоотправителя не только отсутствует возможность выбора перевозчика, но даже нет основы для сравнения. Иначе говоря, в условиях монополии отсутствует критерий оценки качества предоставляемой услуги (перевозки). Но когда появляются конкурирующие перевозчики, у которых оборот не 9 суток, а например, 7, то появляется основа для сравнения. И в этом случае само ОАО «РЖД» начинает понимать, что, в этом сегменте есть резервы для ускорения доставки, для сокращения сроков доставки и т.д. Таким образом, наличие конкуренции позволяет повысить как качество транспортного обслуживания, так и эффективность данного рынка в целом.

### 3. Программа структурной реформы и её обсуждение

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"[32].

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 государству.

В соответствии с Программой ОАО «Российские железные дороги» на подготовительном (первом) этапе реформ осуществляет ряд видов деятельности, из которых важнейшие следующие:

- 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;

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 Программой за новым субъектом транспортного рынка, имеющего форму открытого акционерного общества.

На долю же обновлённого МПС (которое впоследствии будет ликвидировано в с передачей нормотворческих функций в Минтранс), 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 согласно Программе, на втором этапе реформ ремонтные предприятия подлежали реструктуризации, необходимой для универсализации их деятельности и повышения конкуренции между ними. По мере реструктуризации, указанные ремонтные предприятия намечено было выделить из ОАО "РЖД", в частности, в самостоятельные или дочерние открытые акционерные общества либо в составе холдинговой компании. 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 демонополизация 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 на федеральном железнодорожном транспорте.

К монопольному сектору были отнесены:

- 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 были отнесены:

- 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[23]. 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.

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, необходимо и 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).

Вместе с тем сохранение интеграции инфраструктуры и грузовых перевозок не гарантирует равноправного доступа независимых, частных перевозчиков к инфраструктуре. Именно по этой причине в Великобритании в процессе реформ было 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» [32].

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 (анализ реформы пассажирского комплекса выходит за рамки настоящей статьи).

Программа структурной реформы вызвала неоднозначную реакцию в среде учёных-транспортников. Особенно негативное отношение вызывал институт частных компаний, владеющих вагонами и независимых от МПС - операторов подвижного состава. Так, по мнению такого авторитетного учёного, как проф. д.э.н. В.А. Персианов, эти предприятия, «как правило, не меняют своего экономического поведения в вопросах тарифной, производственной и маркетинговой политики, не стремятся реинвестировать прибыль в развитие производственных мощностей» [30], другой автор - проф. д.т.н. Ю.М. Дьяков в интервью газете «Гудок» высказывал сомнения в том, будут ли частные операторские компании осуществлять инвестиции в подвижной состав [43]. 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» [16], то в исследованиях Л.А. Мазо и В.И. Лукашева выявлены сегменты с высоким уровнем конкуренции (перевозка нефтеналивных грузов, контейнеров) [20].

Разные точки зрения вызывала и сама идея разделения «министерских» и «хозяйственных» функций МПС. 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» [16]. Кроме того, Н.С. Конарев активно выступал в защиту сохранения действовавшей в СССР системы управления: «Железнодорожный транспорт должен функционировать как единый государственный комплекс» [16]. С противоположной точкой зрения выступал Президент национальной ассоциации транспортников д.э.н. Г.Е. Давыдов, - один из авторитетных учёных-транспортников, который писал: «Надо ли отделить функции хозяйственного ведения от функций государственного управления, соединяемые сейчас в лице МПС России? Бесспорно надо» [11].

В процессе обсуждения Программы структурной реформы наблюдалась поляризация мнений по вопросу о формах собственности на железнодорожном транспорте. Значительная часть ученых-транспортников (Н.С. Конарев, В.А. Персианов, Л.С. Фёдоров) выступали за государственную собственность и управление. Вместе с тем, как писал д.э.н. А.А. Зайцев «в Санкт-Петербурге фактически возродилась школа рыночников на транспорте» [13], считающих, что «оптимальной для железнодорожного транспорта является акционерная

форма собственности» [14, 36]. Во всяком случае, на фоне остальных представителей транспортной науки их взгляды казались тогда относительно рыночными и либеральными: «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» [13].

Таким образом, за несколько лет, в процессе дискуссии, 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"[15].

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 может быть 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»[29]. В действительности же, по всей видимости, невозможно добиться высокого качества работы, не прибегая к механизму конкуренции.

#### 4. Становление и развитие системы операторских компаний

Процесс создания конкурентной рыночной среды, предусмотренный Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, заключался в демонополизации отдельных сфер его деятельности и создании условий доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности.

Важнейшим фактором развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте на этом этапе, стало формирование и развитие системы компаний-операторов подвижного состава.

В соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» под *оператором железнодорожного подвижного состава* понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров.

Первой чётко выраженной операторской компанией было ООО «Линк Ойл Спб», начавшее свою работу в декабре 1997 г. В книге А.И. Гурьева «Из тупика» [8](самой подробной на сегодня летописи реформ на железнодорожном транспорте), история создания первого оператора описана следующим образом. Ко второй половине 90-х годов завершились процессы, связанные с приватизацией ряда причастных компаний, и выстроилась цепочка от производства нефти «Сургутнефтегазом» через поставки её на завод «Киришинефтеоргсинтез» к потребителю нефтепродуктов на западном рынке. Возник вопрос их бесперебойной доставки из Киришей в порт. Поскольку в ближайшем порту Санкт-Петербург была неразбериха с организацией работы, дорогие судозаходы и обстановка «вплоть до бандитизма», то стали искать альтернативу и нашли её в Эстонии.

Начались планомерные инвестиции в Муугу, с тем чтобы усилить там инфраструктуру и обеспечить перевалку. Завод был готов предлагать всё большие объёмы, но возникла проблема с цистернами. Ранее со всего полигона Октябрьской дороги сюда сгоняли цистерны, стараясь отобрать годные под погрузку. Цистерн хронически не хватало. Другая проблема была в необходимости смены тяги. Схема, по словам заместителя генерального директора «Линк Ойл СПб» Ю. Суролина была такова: «В Киришах тепловоз переставлял

состав из одного парка в другой, затем ждали, пока прицепится электровоз и довезёт поезд до Новалисино, где кончается контактный провод, далее тепловоз довозил груз до станции Сала, после чего начиналось передаточное движение с новым тепловозом через Ивангород до Нарвы со всеми пограничными операциями, и затем эстонским локомотивом поезд уже довозился до порта». В результате 500 км. от Киришей до Мууги состав шёл трое суток, и ещё трое суток возвращались порожние вагоны. Таким образом, оборот вагона составлял 6 суток. Н.Е. Аксёненко<sup>4</sup> предложил отобрать необходимое количество пригодных цистерн и закольцевать их между Киришами и Муугой. Кроме того, он предложил работать одним тепловозом на всём протяжении маршрута: от Киришей до самого порта. Эстония была крайне заинтересована в этом транзите, поэтому пошла навстречу. Стало очевидно, что за всем этим нужен постоянный контроль, и тогда Н.Е. Аксёненко предложил создать коммерческую структуру, которая и займётся организацией этих перевозок. Результаты превзошли все ожидания. С одним локомотивом можно было доставлять груз в течение 20 часов. При этом важным было и то, что мазут не успевал остыть и его можно было сливать не разогревая, экономя время и ресурсы.

Если по старой схеме, возможно, было перевозить в Муугу не более 350-400 тыс. тонн груза в месяц, то к 2000 г. вышли уже на 1 млн. тонн, а потребное количество вагонов при этом уменьшилось в три раза. Впоследствии, в 2000 г. аналогичным образом возникла вторая операторская компания – ООО «БалтТрансСервис»[8].

27 мая 1998 г. прошёл Всероссийский тарифный съезд-конференция потребителей услуг и работников железных дорог, на котором Н.Е. Аксёненко впервые объявил о создании частных операторских компаний – владельцев подвижного состава. В начале 2001 г. в МПС разработали и приняли проект Положения о порядке создания компаний-операторов на федеральном железнодорожном транспорте. В марте 2001 г. первый заместитель министра путей сообщения А.В. Целько выдал свидетельства оператора первым 15 компаниям: «БалтТрансСервис», «Дальневосточная лестранссервисная компания», «Дальнефеттранс», «ЗапСиб-Транссервис», «Линк Ойл СПб», «Межтранс-1», «ММК-Транс», «МТК Юнитранс», «ТК Новотранс», «Транс-Арсенал», «Фирма Трансгарант», «Русский мир», «КрасОперГруз», «Северстальтранс», «Магистральнефтеоргсинтез». Через месяц статус оператора был присвоен ещё восьми компаниям: «Евросиб СПб», «ЮКОС-Транссервис», «Алькон», «Экибастуз-Транс-Сервис», «РВД-Сервис», «Финтранслес», «СибНМЦ» и «Акрон». Процедура предусматривала подписание договора и получение диплома. По данным МПС, в этот период у 70 % компаний срок окупаемости инвестиций в вагоны не превышал 6-7 лет.

Развитию операторских компаний способствовало увеличение дефицита подвижного состава парка МПС. В декабре 2000 г. губернатор Краснодарского края А.И. Лебедь, выступая на итоговой коллегии МПС заявлял: «В течение уже нескольких лет деньги, заработанные МПС, преимущественно направляются не на обновление вагонного парка, а на развитие телекоммуникаций. Вещь тоже хорошая, но в отсутствие вагонов теряющая смысл»(цит. по [8]). И действительно, дефицит вагонов стал в эти годы главной проблемой отрасли.

Так, дефицит полувагонов, в которых перевозится более половины всех грузов, составил в 2001 г. 1,5 тыс. единиц в сутки[6]. Если в 1980-м году МПС было приобретено 17 тыс. вагонов (а в год выбывает примерно 13 тыс.), то в конце девяностых МПС приобретало: в 1999 г. – 1557 вагонов, в 2000 г. – 1000 вагонов, в 2001 г. – 104 вагона и в 2002 г. – 1440 вагонов)[38].

Динамика закупки грузовых вагонов Министерством путей сообщения в 1994-2003 гг. приведена в табл. 2.

<sup>4</sup> 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). Скончался 20.07.2005 г. в Мюнхене (Германия) в возрасте 57 лет после продолжительной болезни.(прим. авт.)

Таблица 2

Закупка новых грузовых вагонов МПС (ОАО «РЖД») в 1994–2003 гг., ед.

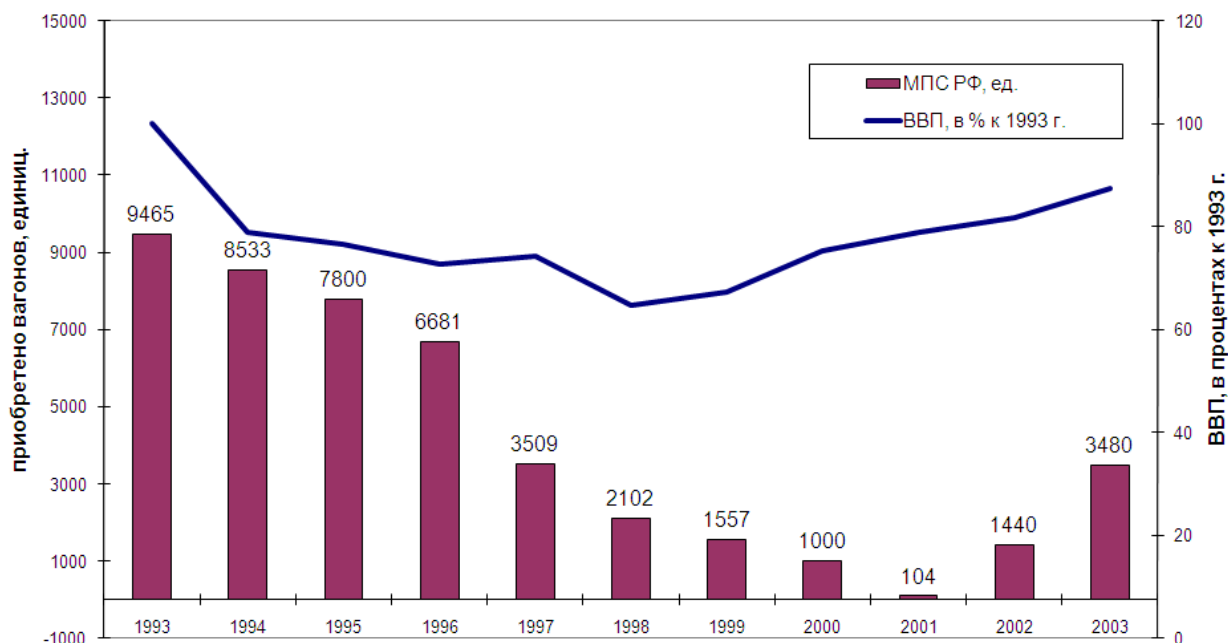
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего	8533	7800	6681	3509	2102	1557	1000	104	1440	3480
в том числе:										
крытые	2151	500	300	-	-	-	-	-	-	-
полувагоны	3736	2128	2015	974	1063	1107	1000	104	1440	3480
платформы	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
цистерны	1535	4187	3813	2327	1025	450	-	-	-	-

Источник: [38]

Вследствие дефицита подвижного состава предприятия-грузоотправители несли убытки и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Этот дефицит ещё более обострился на фоне начавшегося в 1999 г. роста промышленного производства и увеличения объёмов продукции, предъявляемой к перевозке железнодорожным транспортом (рис. 5).

Проблемы, вызванные нехваткой подвижного состава, были смягчены благодаря приобретению вагонов компаниями-операторами. В 2002 г. компании-операторы приобрели в 10 раз больше вагонов, чем МПС, разрешив тем самым спор о том, будут ли частные компании осуществлять инвестиции в приобретение подвижного состава.

Динамика приобретения новых вагонов МПС РФ и динамика ВВП



Источник: [38]

Рис. 3.

На 01.01.2004 г. на рынке транспортных услуг действовало 85 операторских компаний. В течение 2000-2009 гг. происходило постоянное сокращение численности парка грузовых вагонов ОАО «РЖД». В последние годы динамичный рост перевозок в целом по сети обеспечивался в основном за счёт увеличения объёмов перевозок в частных вагонах, не принадлежащих ОАО «РЖД».

Важнейшим аргументом противников развития системы операторских компаний было утверждение о том, что операторы не будут инвестировать в приобретение собственного

подвижного состава. Практика показала, что инвестиции операторских компаний в приобретение вагонов стабильно превышают подобные инвестиции со стороны сначала МПС РФ, а затем и ОАО «РЖД». Становилось очевидно, что груз уверенно стремится в частный сектор. Это было обусловлено несколькими факторами. Во-первых, многие частные компании отличались более высоким качеством транспортного обслуживания. Во-вторых, заключение договоров с собственниками вагонов давало возможность учитывать индивидуальные особенности грузоотправителей и с учётом этого формировать механизмы взаимной ответственности собственника вагона и грузоотправителя. Очевидно, что о подобной гибкости в договорных отношениях грузоотправителя с ОАО «РЖД» не могло быть и речи. И, в-третьих, как пишет А.И. Гурьев, «ОАО «РЖД» работало ещё при социализме, то есть по Прейскуранту 10-01, который регулировало государство, а собственники уже жили при капитализме, используя свободные тарифы в части вагонной составляющей»[9].

С увеличением количества частных вагонов на рынке операторы начали создавать собственные ремонтные предприятия для того, чтобы обеспечить ремонт своих вагонов качественно и в сжатые сроки и не зависеть от ограниченных мощностей ремонтных предприятий ОАО «РЖД». В статье В. Меркушевой приводятся слова начальника транспортного отдела ОАО «Сильвинит» В. Маслакова: «Сегодня наша компания имеет своё транспортное подразделение, вагонный парк и программу по сокращению транспортных издержек. Заниматься этой работой мы начали не из-за желания диверсифицировать бизнес, а по объективной необходимости: железная дорога долгое время была просто не в состоянии обеспечить нас подвижным составом в связи с темпами роста нашего производства и, соответственно, увеличения объёмов вывоза продукции. В 2001-м было принято решение о создании собственной ремонтной базы, поскольку вагоноремонтные структуры тогда ещё МПС не могли обеспечить потребности по текущему отцепочному ремонту для растущего вагонного парка предприятия. В 2002 году «Сильвинит» получил лицензию на данный вид ремонтных работ со своим кодовым знаком эксплуатационного депо. В 2005-м был осуществлён пуск в эксплуатацию участка по ремонту механизмов разгрузочных устройств в объёме депоовского ремонта, а также участок по ремонту колёсных пар»[24].

По этому пути пошли многие собственники вагонов. Причём, как отмечают операторы, собственная ремонтная база сегодня даёт ощутимый экономический эффект. На частных вагоноремонтных предприятиях удалось добиться снижения затрат на обслуживание одного вагона, улучшить качество и сократить сроки ремонтных работ. «В результате мы смогли снизить количество отцепок вагонов в пути следования из-за некачественного ремонта, а так же уменьшить затраты на содержание подвижного состава» - говорит В. Маслаков[24]. При этом цены на ремонт в частных депо вполне конкурентоспособны в сравнении с ценами ОАО «РЖД», что позволяет операторам не только производить обслуживание и ремонт собственных вагонов, но и оказывать необходимые услуги другим участникам рынка.

В 2008 г., на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство», вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов отметил: «За последние пять лет в результате реформирования отрасли доля частных вагонов в общем парке увеличилась и продолжает расти. Это системный результат реформы, который дал отрасли целый ряд позитивных эффектов. В условиях динамичного роста объёмов перевозок за этот период закупка операторами грузовых вагонов стала важным фактором их устойчивого обеспечения. Развитие частной собственности на грузовые вагоны позволило стимулировать создание новых комплексных транспортных услуг. В итоге, сегодня предоставление вагона для перевозки, как правило, является одним из элементов транспортного обслуживания грузовладельца наряду с оказанием экспедиторских и логистических услуг. Это, с одной стороны, дало возможность повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок, а с другой – сформировать стимулы для повышения эффективности работы ОАО РЖД». (...) Формирование конкурентной среды собственников подвижного состава создало стимулы для развития смежных сегментов бизнеса, связанных с лизингом, производством, техническим обслуживанием и ремонтом грузовых вагонов.»[26].

Инвестиционная активность компаний-операторов обеспечила устойчивое развитие российского вагоностроения, способствовала развитию конкуренции в сфере ремонта грузовых вагонов. Это хорошо заметно на примере появления частных вагоноремонтных производств и того интереса, который проявил рынок к имуществу 22 вагоноремонтных депо, которые были выставлены ОАО «РЖД» в 2008 г. на аукцион.

Мониторинг состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок позволяет заметить, что доля ОАО «РЖД» на рынке услуг по предоставлению вагонов устойчиво сокращается.

В 2003-2008 гг. прирост вагонного парка операторских компаний соответствовал темпам роста объёмов предъявляемого к перевозке груза и обеспечивал прирост грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически **весь прирост объёмов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны**. В сентябре 2008 г. парк грузовых вагонов российской принадлежности впервые за много лет превысил 1 млн. единиц. Сегодня очевидно, что подобный уровень инвестиций в приобретение подвижного состава стал возможен благодаря появлению частной собственности на вагоны и созданию условий по их недискриминационному доступу к сети РЖД.

К аналогичному выводу пришли специалисты Федеральной антимонопольной службы. В своём докладе «Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов» они отмечают: «Развитие конкуренции на рассматриваемом рынке услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте осуществляется, главным образом, за счёт инвестиций в вагонный парк компаний операторов, не относящихся к железнодорожному транспорту общего пользования»[5].

При этом доля частных вагонов в погрузке грузов в 2008 г. продолжала увеличиваться, в т.ч. по важнейшим грузам: по нефти и нефтепродуктам: с 78% в 2007 г. до 99 % в 2008 г. (на 21 п.п.); по чёрным металлам с 35 % до 46 % (на 11 п.п.); по удобрениям с 65 % до 86 % (на 21 п.п.); по химикатам и соде с 83 % до 89 % (на 6 п.п.); по строительным грузам с 27 % до 33 % (на 6 п.п.); по промсырью с 49 % до 56 % (на 7 п.п.); по цементу с 32 % до 83 % (на 51 п.п.); по зерну с 10 % до 25 % (на 15 п.п.).

Как отмечалось выше, на этапе зарождения операторских компаний многими учёными-транспортниками высказывалось мнение, что частные компании не будут инвестировать в приобретение подвижного состава. Данные, приведённые в табл. 3, однозначно свидетельствуют об обратном: именно операторские компании стали теми субъектами экономики, которые спасли промышленность от экономического коллапса.

Таблица 3

Приобретение вагонов ОАО «РЖД» и операторскими компаниями  
в 2001-2009 гг., ед.

	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	н.д.

\* в 2008 и 2009 гг. с учётом ДЗО

В условиях катастрофического дефицита подвижного состава после начала промышленного роста в 2000-х годах, к которому МПС оказалось не готово, именно операторские компании обеспечили бесперебойный вывоз промышленной продукции предприятий.

В 2009 г. 69 крупнейших собственников из более 2000 владельцев подвижного состава владеют парками, превышающими 1000 ед. и на них приходится 291,0 тыс. ед. вагонов или 70 % всех частных вагонов.

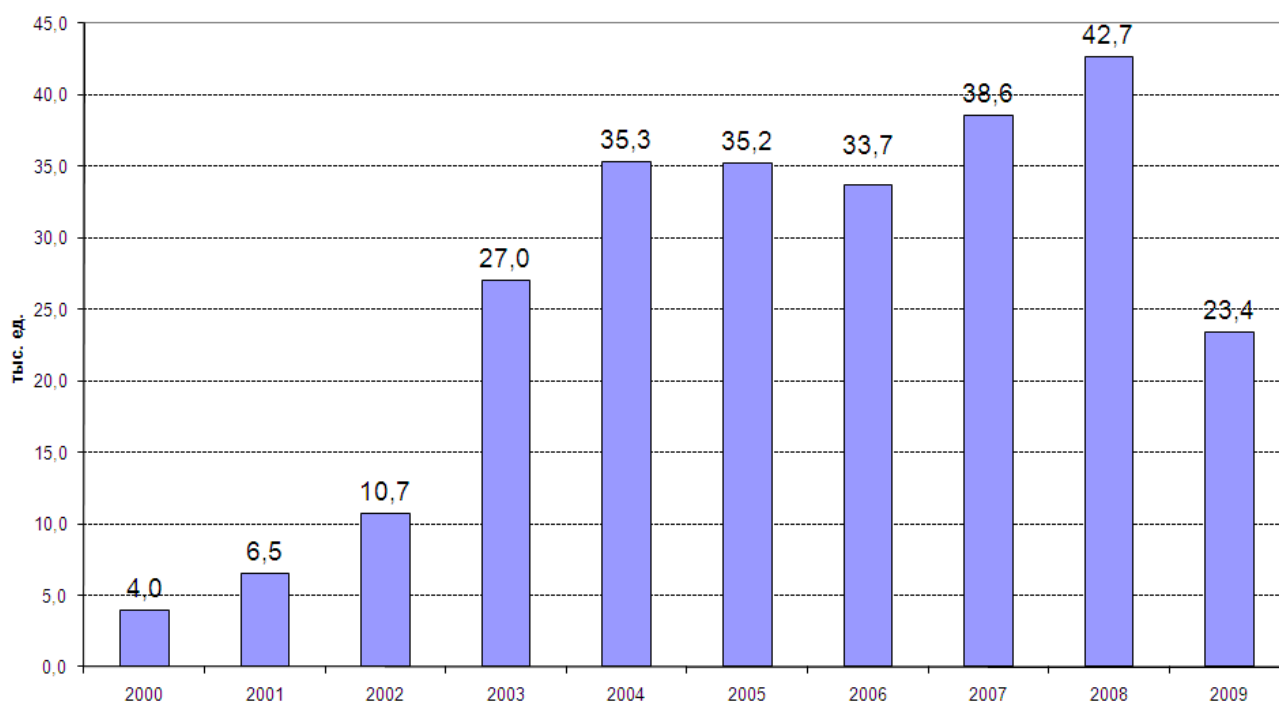
Кроме того, благодаря частным инвестициям вагоностроительная отрасль, которая к концу 90-х простаивала практически без заказов (загрузка некоторых заводов упала пятикратно), начиная с 2003 г. показывает устойчивые темпы роста производства. Развитие

системы операторских компаний стало катализатором бурного роста вагоностроительной отрасли в России и странах СНГ.

## 5. Вагоностроение и развитие рынка грузовых вагонов

Бурное развитие операторского бизнеса привело к тому, что вагоностроение, переживавшее с конца 1980-х годов до конца 1990-х годов период спада, начиная с 2000 г. стабильно растёт, а начиная с 2003 г., когда операторские компании начали активно инвестировать в приобретение нового подвижного состава, вагоностроение вышло на новый уровень производства, существенно превышающий показатели начала 2000-х годов (см. Рис. 6).

Производство грузовых вагонов в России в 2000-2009гг., тыс. ед.



Источник: Росстат

Рис. 4.

Особенностью российского рынка железнодорожного машиностроения является его некоторая обособленность от мирового рынка из-за различия в ширине железнодорожной колеи в странах СНГ и ряде прилегающих стран<sup>5</sup> (1520 мм.) и большинстве европейских стран (1435 мм).

Как отмечает к.э.н., доцент СамГУПС Е.И. Плисова, «разница в ширине колеи, наличие развитой обслуживающей инфраструктуры (вагоноремонтные депо), ориентированной на подвижной и тяговый состав, производившийся на заводах стран бывшего СССР, а также сложная система сертификации, находящаяся под полным контролем РЖД и Правительства РФ делают практически невозможным выход на рынок зарубежных производителей (без согласования с ОАО «РЖД»)). Таким образом, иностранные инвестиции в российское железнодорожное машиностроение и выход на российский рынок продукции из стран дальнего зарубежья в настоящее время находятся под контролем ОАО «РЖД» и

<sup>5</sup> Помимо стран бывшего СССР, колею шириной 1520 мм. имеют, например, железные дороги Монголии, Афганистана и часть железных дорог Китая. Финляндия имеет колею 1524 мм., как в СССР до 1972 г.(прим. авт.)

локализованы в сегментах поставки некоторых видов комплектующих, по которым российские производители и предприятия Украины не могут удовлетворить спрос, таких, как определённые виды продукции, производимые в Китае а так же подвижной состав и локомотивная тяга для высокоскоростного движения, где российские технологии отстают от существующих в мире на десятилетия»[31].

В начале 1980-х годов в СССР выпуск вагонов достиг своего максимума – около 75 тыс. единиц в год, затем их производство снизилось почти до нуля. Начавшийся в 2001-2002 гг. рост производства грузовых вагонов привёл к тому, что к 2007 г. их выпуск (по всем странам СНГ) достиг 70 тыс. единиц, из которых более 41 тыс. единиц произведено в России.

Отрасль вагоностроения в России и странах СНГ объединяет около 30 вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий. В настоящее время производственные мощности по выпуску грузовых вагонов в СНГ оцениваются на уровне 84,5 тыс. вагонов в год, в т.ч. в России – 52,8 тыс. ед., на Украине – 31,0 тыс. ед., в Беларуси – 700 вагонов[35].

В настоящее время производство новых грузовых вагонов в России осуществляют 16 вагоностроительных и вагоноремонтных заводов. Более трёх четвертей выпуска приходится на три завода: ОАО НПК «Уралвагонзавод» (примерно 40-45 % общего выпуска), ОАО «Алтайвагон» (от 17 до 20%), ОАО «Русхиммаш» (от 11 до 17%).

По данным рейтинга «Транспортное машиностроение», подготовленного журналом «РЖД-Партнёр» совместно с ИА «INFOLine» и охватывающего основных производителей подвижного состава в СНГ (кроме почему-то забытого ОАО «Завод металлоконструкций» из г. Энгельса), крупнейшими производителями вагонов в странах СНГ являются также следующие предприятия, расположенные на Украине: ОАО «Азовмаш», ОАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Стахановский вагоностроительный завод», ОАО «Днепровагонмаш»[35].

Развитие операторского бизнеса, которое привело к увеличению спроса на новый подвижной состав (сначала в 2002-2004 гг., главным образом, на цистерны), вызвало увеличение цен на новые вагоны.

Увеличение цен на вагоны, в свою очередь, позволило заводам-производителям осуществлять инвестиции в развитие производства и перепрофилирование части мощностей на выпуск более популярных родов вагонов. Например, Калининградский вагоностроительный завод, который ранее специализировался на производстве вагонов-самосвалов, с 2003 г. освоил выпуск цистерн. Спрос на железнодорожные цистерны привёл к тому, что их производством стали заниматься даже предприятия, которые раньше не входили в число вагоностроителей. Например, ЗАО «Русхиммаш», до начала 1990-х годов специализировалось на производстве агрегатов для нефтехимической отрасли. Постепенно, начав с кооперации с «Уралвагонзаводом» (для которого «Русхиммаш» делал котлы для цистерн), предприятие выросло до одного из крупнейших производителей подвижного состава.

В 2007 г. цены на вагоны вновь резко увеличились. Динамика роста цен за этот год по разным оценкам и по разным родам и типам подвижного состава составила от 40 до 70 %. Если на начало 2007 г. стоимость полувагона составляла 1,15 млн. руб., то уже в 2008 г. – 1,7 млн. руб. Несмотря на то, что данные по уровню увеличения цен несколько разнятся, практически все участники рынка сходятся в одном – продажная цена вагона достигла мирового уровня, притом что технико-экономические показатели остались прежними. В уже упомянутой статье В. Меркушевой приводятся данные опросов участников рынка: «Если в 2003 г. цена цистерны без НДС составляла 780 тыс. руб., то сейчас (в 2008 г.) она возросла в два и более раза – до 1,5 – 1,8 млн. руб. в зависимости от модели. В целом за 2007 г. цены на продукцию вагоностроительных заводов выросли почти на 40 %. Если в 2005 г. полувагон можно было приобрести за 1,2 млн. руб., то к концу 2007-го – уже за 1,7 млн. руб. По данным ОАО «ДВТГ», стоимость полувагона с 1 января 2007 г. по 1 января 2008 г. выросла на 60 %, при этом фитинговые платформы за аналогичный период подорожали на 80 %. По данным ОАО «Северсталь», если в начале февраля 2007 г. средние цены по СНГ на полувагоны составляли порядка 960 тыс. руб., то уже в сентябре того же года – 1,44 млн. руб.,



т.е. рост цен составил 50 %. Аналогична ситуация с цементовозами. На начало 2006 г. они стоили 1,1 млн. руб., к началу 2008 г. их цена достигла 1,75 млн. руб[24].

Вместе с тем во второй половине 2008 г. многие предприятия стали говорить о перенасыщении рынка цистерн, а часть из них даже покинула данный сегмент вагоностроения. Так, если в 2004 г., на волне резкого увеличения спроса, производство цистерн велось на всех ведущих заводах отрасли – «Уралвагонзаводе», «Рузхиммаше», «Алтайвагоне», «Азовмаше», Крюковском и Стахановском вагоноремонтных заводах, то к концу 2008 г. на рынке цистерн для перевозки нефтепродуктов осталось два предприятия – ОАО «Азовмаш», которое практически все произведённые цистерны экспортировало в Россию, и ОАО НПК «Уралвагонзавод». Впрочем, в начале 2009 г. некоторые, например ОАО «Рузхиммаш», вновь вернулись на этот рынок.

Развитие частной собственности в сфере оперирования вагонами привело к бурному росту инвестиций в увеличение парка подвижного состава и исчезновению острого дефицита вагонов.

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

## 6. Современное состояние рынка железнодорожных грузовых перевозок

В настоящее время на рынке железнодорожных грузовых перевозок действует более 80 операторских компаний, независимых от ОАО «РЖД». В собственности этих компаний, а так же ряда лизинговых компаний, которые сами не эксплуатируют вагоны, а сдают их в аренду операторам и собственникам, использующих вагоны только для «своих» перевозок находится более 40% подвижного состава (42% по состоянию на конец 2009 г., 48 % в ноябре 2011 г.). Крупнейшими собственниками вагонов являются так же дочерние общества ОАО «РЖД» - ОАО «ПГК» и формирующаяся ОАО «ВГК»<sup>6</sup>.

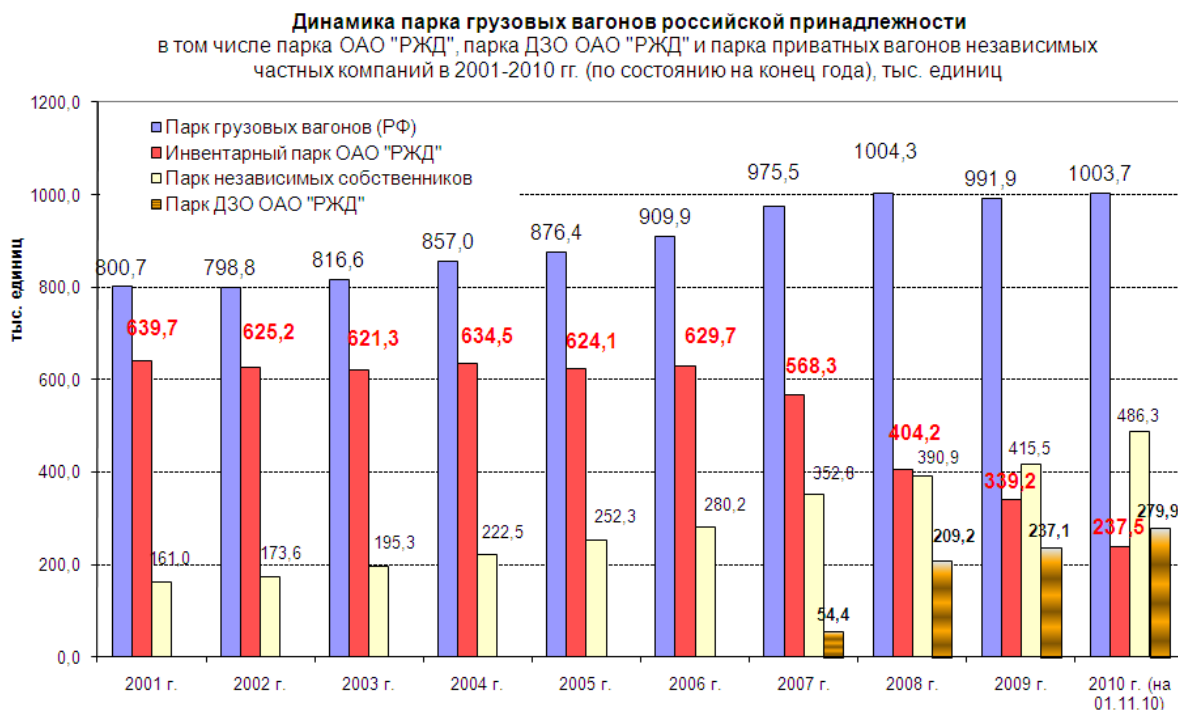
Мониторинг состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок позволяет заметить, что доля ОАО «РЖД» на рынке услуг по предоставлению вагонов устойчиво сокращается.

Инвестиционная активность компаний-операторов обеспечила устойчивое развитие российского вагоностроения, способствовала развитию конкуренции как в сфере предоставления вагонов под перевозку, так и в сфере ремонта грузовых вагонов.

Вследствие увеличения парка частных вагонов общий парк российской принадлежности превысил к 2008 г. 1 млн. единиц (см. рис. 5).

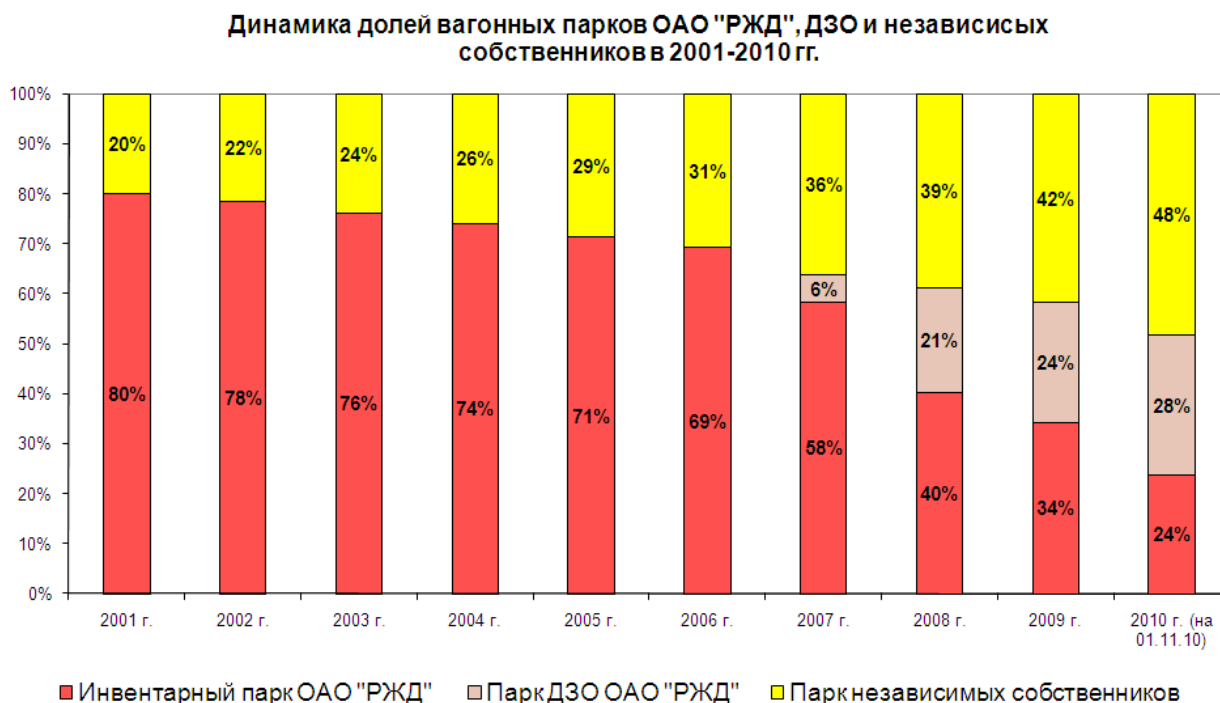
С 2001 по 2010 г. доля инвентарного парка ОАО «РЖД» в общем парке российских вагонов уменьшилась с 80 % до 24 % (без учёта вагонов ДЗО). Доля вагонов независимых собственников в общем парке, напротив, возросла – с 20,1 % в 2001 г. до 48 % в 2010 г.(см. рис.6)

<sup>6</sup> ОАО «Вторая грузовая компания» зарегистрировано 24 сентября 2010 г. и начало работу с 1 октября 2010 г. На первом этапе компания получила от ОАО «РЖД» 53 тыс. вагонов (которые на этом этапе были переданы в аренду ОАО «ПГК»), остальные – несколькими порциями должны быть переданы до августа 2011 года



Источник: 2007-2009 - Годовые отчёты ОАО «РЖД» (www.rzd.ru), 2001-2006 - Гурьев А.И. Из тупика. История одной реформы – СПб, РЖД-Партнер, 2008 (со ссылкой «по данным РЖД»).

**Рис. 5**

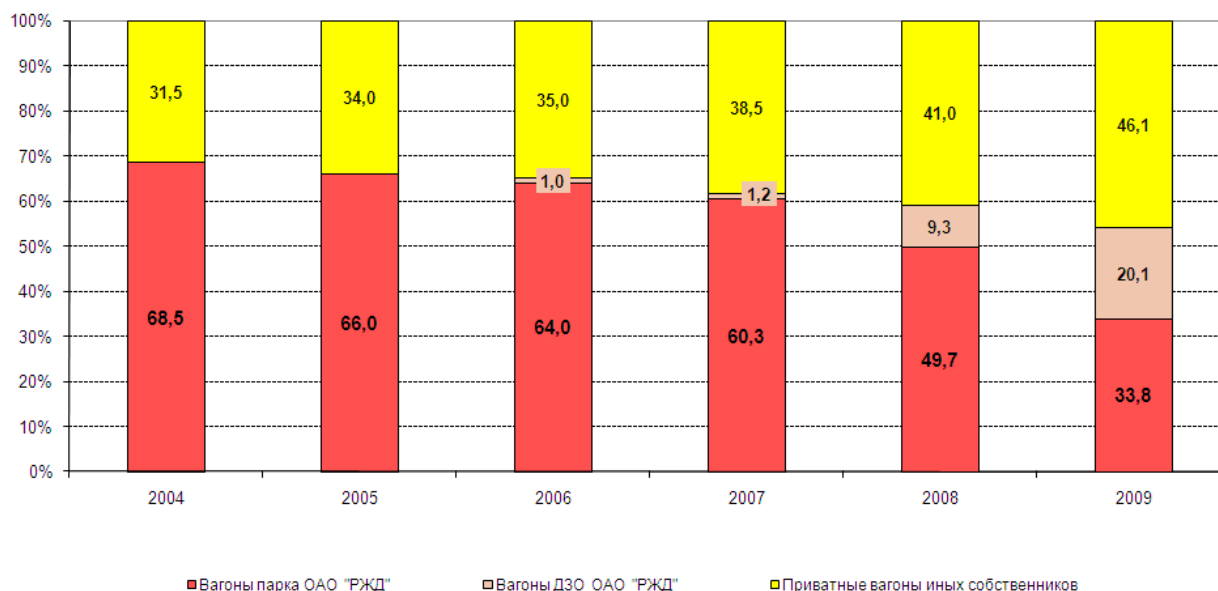


Источник: 2007-2009 - Годовые отчёты ОАО «РЖД» (www.rzd.ru), 2001-2006 - Гурьев А.И. Из тупика. История одной реформы – СПб, РЖД-Партнер, 2008 (со ссылкой «по данным РЖД»).

**Рис. 6**

За период с 2004 по 2009 гг. доля перевозок грузов в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД» уменьшилась в два раза: с 68,5 % в 2004 г. до 33,8 % в 2009 г. При этом, доля перевозок грузов в вагонах независимых частных компаний за тот же период возросла с 31,5 % до 46,1 % (см. рис.7).

**Изменение структуры перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2004 - 2009 гг., в процентах**



Источник: Годовой отчёт ОАО «РЖД» за 2009 г. ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru))

**Рис. 7**

По данным Годового отчёта ОАО «РЖД», по состоянию на 31.12.2009 г. парк грузовых вагонов приписки Российской Федерации составил 991,9 тыс. единиц. Инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывал 339,2 тыс. вагонов или 34% от общего российского парка. Парк ОАО «РЖД» сократился к прошлогоднему уровню по всем типам вагонов. Парк дочерних и зависимых обществ (ДЗО) ОАО «РЖД» составил 237,1 тыс. вагонов или 24 % от общего российского парка (в том числе парк ОАО «ПГК» – более 193,1 тыс. вагонов или 19,5 % от общего российского парка), а независимых собственников – 415,5 тыс. ед. или примерно 42 % от общего количества российских вагонов (см. рис. 8).

Структура парка вагонов российской принадлежности на 31.12.2009 г.

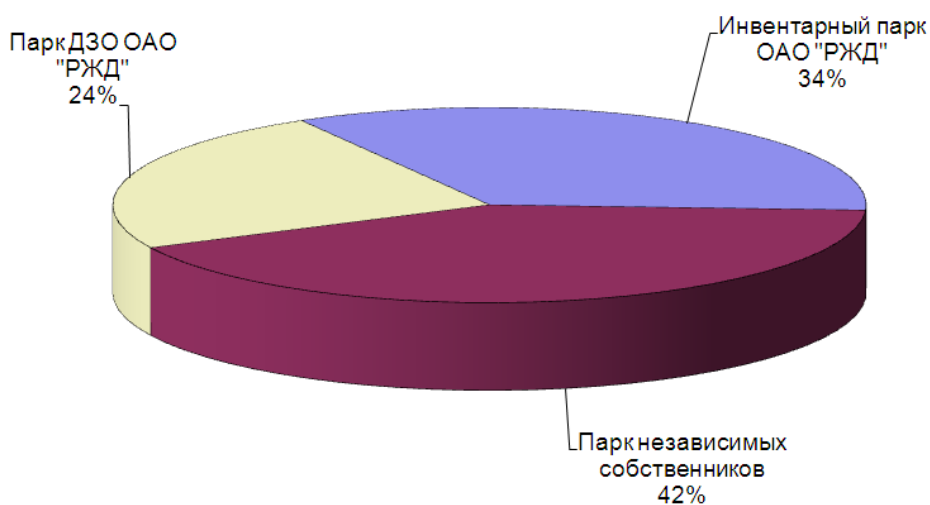


Рис. 8

Структура парка вагонов российской принадлежности на 01.11.2010 г.

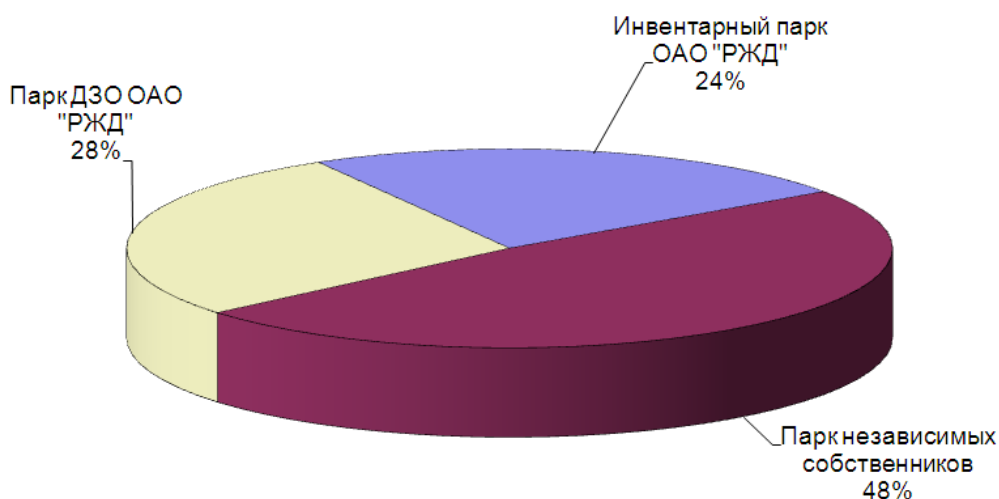


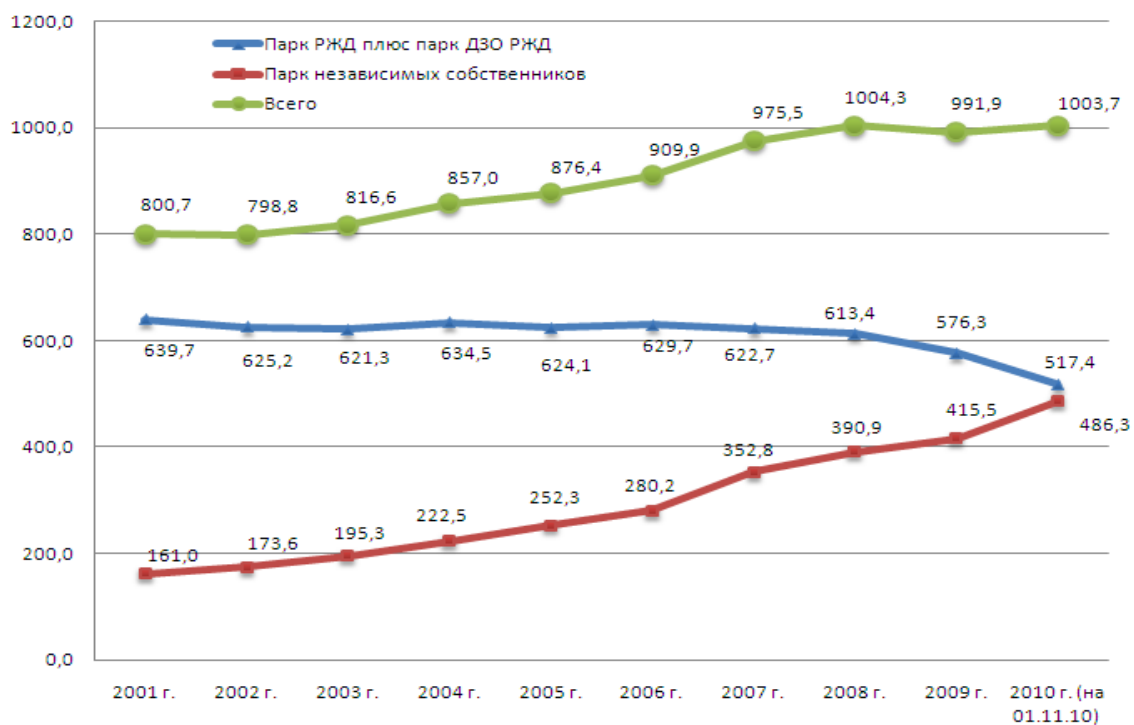
Рис.9

На 01.11.2010 г. г.инвентарный парк ОАО «РЖД» снизился до 237,5 тыс. вагонов или 24% от общего российского парка. Парк ДЗО ОАО «РЖД» составил 279,9 тыс. вагонов или 28 % от общего российского парка (в том числе парк ОАО «ПГК» –191,7 тыс. ед.). Увеличение парка ДЗО в сравнении с данными на конец 2009 г., связано в т.ч. с передачей ОАО «РЖД» 53 тыс. вагонов в собственность ОАО «Вторая грузовая компания». Парк независимых частных компаний так же увеличился по сравнению с концом прошлого года и достиг 486,3 тыс. ед. или 48 % общероссийского вагонного парка (см. рис. 9).

## 7. Инвестиционные проблемы железнодорожного транспорта и задачи его развития на современном этапе

Реализация Программы структурной реформы и последовательная политика на развитие конкуренции в сфере оперирования вагонами привели у бурному росту вагонного парка. Если мы выделим из общего вагонного парка российской принадлежности парк независимых собственников и рассмотрим его динамику в сравнении с динамикой парка РЖД и ДЗО РЖД (рис. 10), то мы увидим, что основной прирост вагонного парка произошёл в сегменте независимых собственников (рост с 161 тыс. вагонов в 2001 г. до 486,3 тыс. ед. в 2011 г.). При этом парк вагонов Холдинга РЖД (т.е. вагоны инвентарного парка РЖД плюс вагоны ДЗО) – сокращается.

**Динамика парка вагонов в 2001-2010 гг.**



**Рис. 10**

Как видно из рис. 12 общий парк российских вагонов в 2010 г. (несмотря на незначительное снижение к 2008 г.) превысил показатель 2001 г. на 25,4 %.

Инфраструктура железнодорожного транспорта при этом, наоборот - сокращалась.

Так, мощности инфраструктуры с 1993 года сокращались и к 2008 году произошло снижение:

- на 18% - общего количества железнодорожных станций;
- на 9% - развернутой длины станционных путей;
- на 20% - длины приемо-отправочных путей;
- на 20% - длины сортировочных путей[41].

Общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 в 1999 г. до 61 в 2009 г.

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.

И если у государства нет лишнего триллиона рублей на развитие железнодорожной инфраструктуры, а мы не хотим, чтобы железнодорожная отрасль стала «узким звеном», лимитирующим элементом, который сдерживает экономическое развитие страны, то у отрасли – один выход: создавать условия для развития самостоятельно, используя традиционные для рыночной экономики механизмы.

Развитие железнодорожного транспорта требует решения следующих задач:

- 1. Допуск частного капитала в инфраструктуру.**
- 2. Развития рынка тяги и соответственно, наличия конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства (пока ОАО «РЖД» выступает против этого).**
- 3. Дерегулирования железнодорожных тарифов (инфраструктурной составляющей).**

Почему в тех сегментах транспортного рынка, где появилась частная собственность и свободное ценообразование проблема дефицита вагонов была если не ликвидирована, то в значительной степени смягчена, а там, где сохраняется государственная собственность – в сфере инфраструктуры – по-прежнему остро ощущается дефицит? Согласно Я. Корнаи, дефицит является неустранимым атрибутом любого централизованного управления, а избыток, вероятно, является неизменным атрибутом децентрализованной рыночной экономики. При этом избыток не всегда вещь приятная: избыток продукции в рыночной экономике приводит к кризисам перепроизводства, избыток трудовых ресурсов – к безработице.

Таким образом, теория подсказывает нам, что в сегментах, где наличествует частная собственность и децентрализация появляется избыток предложения товара, а в тех сегментах, где есть государственная собственность и централизованное управление – непременно будет дефицит.

Эксплуатационная длина железных дорог США, которые строились, частными компаниями без всякого участия государства в 2,7 раза превышает аналогичный параметр российских железных дорог. При этом грузооборот и объём погрузки железных дорог США сопоставим с аналогичными показателями РЖД. Таким образом, в условиях частной собственности инфраструктура развивается в той мере, в какой это требуется экономике и даже «с запасом». В условиях государственной собственности на инфраструктуру, мы постоянно слышим жалобы (в т.ч. и главным образом – собственника инфраструктуры) о недоразвитости инфраструктуры но не видим её развития.

Разумеется, все три перечисленных выше пункта требуют определённых оговорок. Механизм привлечения инвестиций необходимо обсуждать, и пока в транспортной науке отсутствует консенсус о том какой вариант предпочтительнее – предложенный «McKinsey & Company» и поддержанный РЖД с конкуренцией «за маршрут»[12] только для тупиковых участков или предложения коллектива авторов из ЦЭФИР – С. Гуриева, Р. Питмана и Е.Шевяховой о создании 3-4 вертикально-интегрированных компаний в европейской части России[7]. До недавнего времени считалось, что европейская модель (т.е. модель, в которой есть компания – владелец инфраструктуры, по которой осуществляют перевозки различные конкурирующие друг с другом операторы или собственники вагонов и локомотивов) предпочтительнее, т.к. несмотря на плохие стимулы к инвестициям модель обладает большей степенью защиты от монопольных злоупотреблений перевозчика. Сегодня мы видим, что «плохие стимулы к инвестированию» – это отнюдь не второстепенный фактор. И если наличие частной собственности в сфере оперирования вагонным парком создало автономные механизмы, поддерживающие инвестиции в подвижной состав, то сейчас перед

отраслью стоит задача создания подобных институтов в сфере инфраструктуры и рынка локомотивной тяги.

Вероятное направление развития отрасли заключается в создании различных перевозчиков, являющихся собственниками, как инфраструктуры, так и подвижного состава. В этой модели перевозчики (а не операторы, как сегодня) с собственными локомотивами будут конкурировать друг с другом, 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 открыт взаимный доступ перевозчиков к железнодорожным национальным инфраструктурам [12]. А в перспективе возможно открытие сети РЖД для других иностранных перевозчиков. Таким образом, конкурировать российским перевозчикам придётся не только друг с другом, но и с иностранными коллегами. В этих условиях принципиально изменится конфигурация транспортного рынка. И если сегодня ОАО «РЖД» через регуляторов практически не допускает развития конкуренции на рынке тяги и, как следствие не даёт возможности появления независимых перевозчиков со своими локомотивами (есть два исключения, но они работают на очень ограниченном полигоне), то завтра российским операторам, не получившим навыков работы с частными локомотивами, придётся учиться конкурировать с иностранными перевозчиками. То есть независимые конкурирующие перевозчики конечно появятся, но будут ли это российские компании, или иностранные будет зависеть от того, в какие условия они будут поставлены регулятором. Более того, в условиях единого транспортного пространства регионы и страны начнут конкурировать между собой за размещение крупных производств. И возможность беспрепятственного и оперативного вывоза готовой продукции будет не последним фактором при выборе местонахождения новых производств. Да и те производства, которые расположены в России могут выбрать иностранных перевозчиков, если отечественные не обеспечат соответствующего уровня качества транспортного обслуживания.

Третьим важным элементом из перечисленного выше списка основных задач является дерегулирование железнодорожных грузовых тарифов (о проблеме дерегулирования тарифов см. [40]). Точнее – их инфраструктурной составляющей (вагонная составляющая дерегулирована для всех частных вагонов, а с исчезновением инвентарного парка РЖД к 3 кварталу 2011 г. все вагоны переходят в категорию частных).

Без свободного ценообразования на услуги инфраструктуры невозможно привлечение частного капитала. Инвестор захочет инвестировать в неё тогда, когда увидит, что может управлять доходами от её эксплуатации. На «популярных» и потому всегда забитых и перегруженных направлениях тарифы должны увеличиваться, что и будет сигналом к тому, что именно здесь необходимо развивать инфраструктуру: строить дополнительные главные пути, развивать станционную инфраструктуру.

Подводя итог, можно сделать вывод, что переход железнодорожной отрасли из состояния советского министерства в состояние рынка транспортных услуг пока незавершён. Реформа оказалась половинчатой и осторожной. Возможно, что осторожность применительно к таким большим системам, как РЖД не является недостатком. Тем не менее, часть отрасли осталась недореформированной.

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. Кроме того, в условиях дефицита пропускных способностей инфраструктуры очень велик соблазн вместо

выработки механизма её развития вернуться к советским, «плановым» методам управления отрасли. В последнее время всё чаще звучат голоса сторонников возвращения (в той или иной форме) к методам управления железными дорогами «хорошо зарекомендовавшими себя в советские годы» (подробнее о дискуссии, посвящённой централизации управления на железнодорожном транспорте и аргументы против «советской модели развития» вместе с анализом того, почему эта модель могла быть оптимальной в начале XX века, но не сегодня см. в работах [41,42]).

Так, несмотря на протесты частных компаний операторов выдвигаются идеи наделения ОАО «РЖД» правом распоряжаться вагонами других собственников (с благой, казалось бы целью – минимизации порожних пробегов). Подобные идеи поддерживаются частью транспортной науки, которая всегда воспринимала анархические желания грузоотправителей и различных операторских компаний, как досадную помеху своим красивым оптимизационным моделям.

Возможно, что продление сроков реформы до 2015 г., сделанное на заседании президиума правительства РФ 13 января 2011 г., позволит активизировать реформаторские действия по решению перечисленных задач.

### Список использованных источников:

1. Аксёненко Н.Е. В интересах государства и отрасли // Железнодорожный транспорт – 2000. - № 9. – С.2-11.;
2. Аксёненко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.;
3. Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов. Доклад Федеральной антимонопольной службы РФ. [[http://fas.gov.ru/competition/goods/analysis/a\\_8382.shtml](http://fas.gov.ru/competition/goods/analysis/a_8382.shtml)]
4. Белова А.Г. Вопросы управления железнодорожным транспортом в период реформирования // Экономика железных дорог. – 2002. - № 11. – С.10-18.
5. Беннет С. Некоторые оценки британской модели приватизации // Железные дороги мира. - 2000. - № 12. - С.5-11.
6. Виньков А.И. Жизнь без вагонов. МПС не в состоянии обеспечить вагонами всех желающих // Эксперт. – 2001. - № 40. – С.20-22.
7. Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы – М.: ЦЭФИР, 2003. – 30 с
8. Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. [<http://guryevandrey.narod.ru/book.html>]
9. Гурьев А.И. Возможности ОАО РЖД вести свой бизнес должны быть гораздо более гибкими, чем сегодня. Интервью с вице-президентом ОАО «РЖД» В.Н. Морозовым // РЖД-Партнер.- 2008. - № 20.-С 6-10.
10. Гурьев А.И. Времена меняются. Меняемся ли мы? // РЖД-Партнёр. – 2011. - № 1.- С.26-32.
11. Давыдов Г.Е. Программа реформ: нужны реальные цели // Бюллетень транспортной информации. - 2001. - № 5. - С.27-35.
12. Дмитриева М., Кузьминов М. Рынок транспортных услуг на пятилетку: государственный контракт и конкуренция с эффектом масштаба. Беседа с Е. Солженицыным и Д. Колобовым // РЖД-Партнёр. – 2009. - № 20. (октябрь) – С.37-40.
13. Зайцев А.А. Экономическая стратегия управления железными дорогами – СПб.: СПГУПС, 1995. – 126 с.
14. Зайцев А.А., Ефанов А.Н., Третьяк В.П. Дорога в рынок. Железнодорожный транспорт в условиях формирования рыночных отношений – М.: ЦНТБ МПС РФ, 1994. – 236 с.;
15. Колесников Б.И. О концепции структурной реформы и перспективе развития железнодорожного транспорта // Проблемы демонаполизации отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности: Материалы научно-практической конференции. Красноярск.: КГТУ, 2000.- С.18-24.
16. Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление транспортного комплекса страны? // Российский экономический журнал. - 1998. - № 5.-С.11-16.
17. Концепция развития структурной реформы железнодорожного транспорта // Гудок. - 2000. - № 166 от 8 сентября.- С. 3-4.
18. Лapidус Б.М. Локомотив экономики нуждается в энергии: приватизация российских железных дорог нецелесообразна. Однако без реструктуризации не обойтись // РЖД-Партнер. - 2000. -№ 6. - С.4 – 6.
19. Лapidус Б.М. Реформирование отрасли - социально-экономическая потребность государства и железных дорог// Железнодорожный транспорт. - 2000. - №9.- С.24-28.;



20. Мазо Л.А., Лукашев В.И. Конкурентные отношения на железнодорожном рынке // Железнодорожный транспорт. – 1999. - № 12. – С.25-30.
21. Мау В.А. У России свой путь // Гудок. - 2000. - 3 октября.
22. Мачерет Д.А. Планирование и регулирование работы железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. - 1999.- № 1.
23. Мелитт Б. Режим эксплуатации на железных дорогах Великобритании после приватизации // Железные дороги мира. 1998.-№ 9. –С.15-19.
24. Меркушева В. Грузовое вагоностроение в тисках зависимости // РЖД-Партнёр. – 2008. - № 11. – С.6-13.
25. Мишарин А.С. Семилетка реформирования стальных магистралей // Труд. – 2000. - 4 октября.
26. Морозов В.Н. Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами // Железнодорожный транспорт. – 2008. - № 12. – С.8-12.
27. Николаев И.А. Необходимость и пути реформирования отношений собственности на федеральном железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. - 2000.-№ 6.- С.31-41.
28. О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта. Постановление правительства РФ от 15 мая 1998 г. № 448 // Бюллетень транспортной информации. 2000. - №4.- С.4.
29. Ослунд А. Строительство капитализма. Рыночная трансформация стран бывшего советского блока / Пер. с англ. под ред. И.М. Осадчей. – М.: Логос, 2003. – 720 с.
30. Персианов В.А. Страсть к реформам добралась до МПС // Российская газета. – 2000. – 17 июня.
31. Плисова Е.И. Анализ конъюнктуры производства грузовых вагонов // Философско-методологические проблемы науки и техники: межвузовский сб. науч. тр. Вып.8 – Самара.: СамГУПС, 2009. – С.149-154.
32. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лapidус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносков, Д.А. Мачерет. – М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.
33. Рейтинг «Транспортное машиностроение». Как и что мы считали // РЖД-Партнёр. – 2009. - № 6. – С.34-36.
34. Реформа железнодорожного транспорта. Презентация [<http://f-husainov.narod.ru/refrzd1.pdf>]
35. Рышков А.В., Гаврилов К.Е. Состояние и перспективы развития рынка грузовых вагонов // Железнодорожный транспорт. – 2007. - № 11. – С.27-30.
36. Третьяк В.П. Железнодорожные акции – это реально // Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта – М.: Издательский дом «Парус», 1998. – Т.1. - С.362-364.
37. Фадеев Г.М. Состояние отрасли накануне реформы // Экспедиционное и логистика. – 2002. - № 3. – С.3-5.
38. Хусаинов Ф.И. Демонопользация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Монография – Саратов, Издательство «Новый ветер», 2009. – 322 с. [электронная версия <http://f-husainov.narod.ru/monogr>]
39. Хусаинов Ф.И. Железные дороги разные - предпосылки реформ одни // РЖД-Партнер. - 2008. - № 20 (октябрь). - С.20-24.
40. Хусаинов Ф.И. О либерализации железнодорожных грузовых тарифов // Бюллетень транспортной информации. - 2008. - № 5. - С.16-21.
41. Хусаинов Ф.И. Управление вагонными парками: грядёт революция // РЖД-Партнёр. - 2010. - № 20(октябрь) - С.34-38.
42. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. - 2010. - № 11. - С.63-77. [все статьи автора выложены на сайте <http://f-husainov.narod.ru>]
43. Чибисов В. Вагонный парк и «независимые перевозчики». Беседа с В.А. Буяновым, Ю.В. Дьяковым и В.А. Шаровым // Гудок. – 1998. – 13 января.
44. Чубайс А.Б. Итоги приватизации в России и задачи следующего этапа // Вопросы экономики. - 1994. - № 6. - С.4-9.
45. Ясин Е.Г. Компания не решит всех проблем // Гудок. 2000.- 3 октября.

---

Опубликовано:

Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта: достижения и проблемы // Вестник транспорта. - 2011. - № 4. - С. 8-14. (начало); № 5. - С.2-11 (окончание).