

Лекция № 3

Реформа железнодорожной отрасли в России

Фарид Хусаинов

кандидат экономических наук,
эксперт Института экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ



Москва, 2024 г.

(С) Хусаинов Ф.И.



Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ **ВШЭ**, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при **ФАС России**, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту **Союза транспортников России**, Эксперт Комитета по вопросам тарифного регулирования **Совета потребителей** по вопросам деятельности ОАО «РЖД».

Автор публикаций по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта, в том числе 8 книг, более 240 научных работ и свыше 150 публицистических статей.

Telegram-канал «Экономика на рельсах» <https://t.me/rzdfiles>



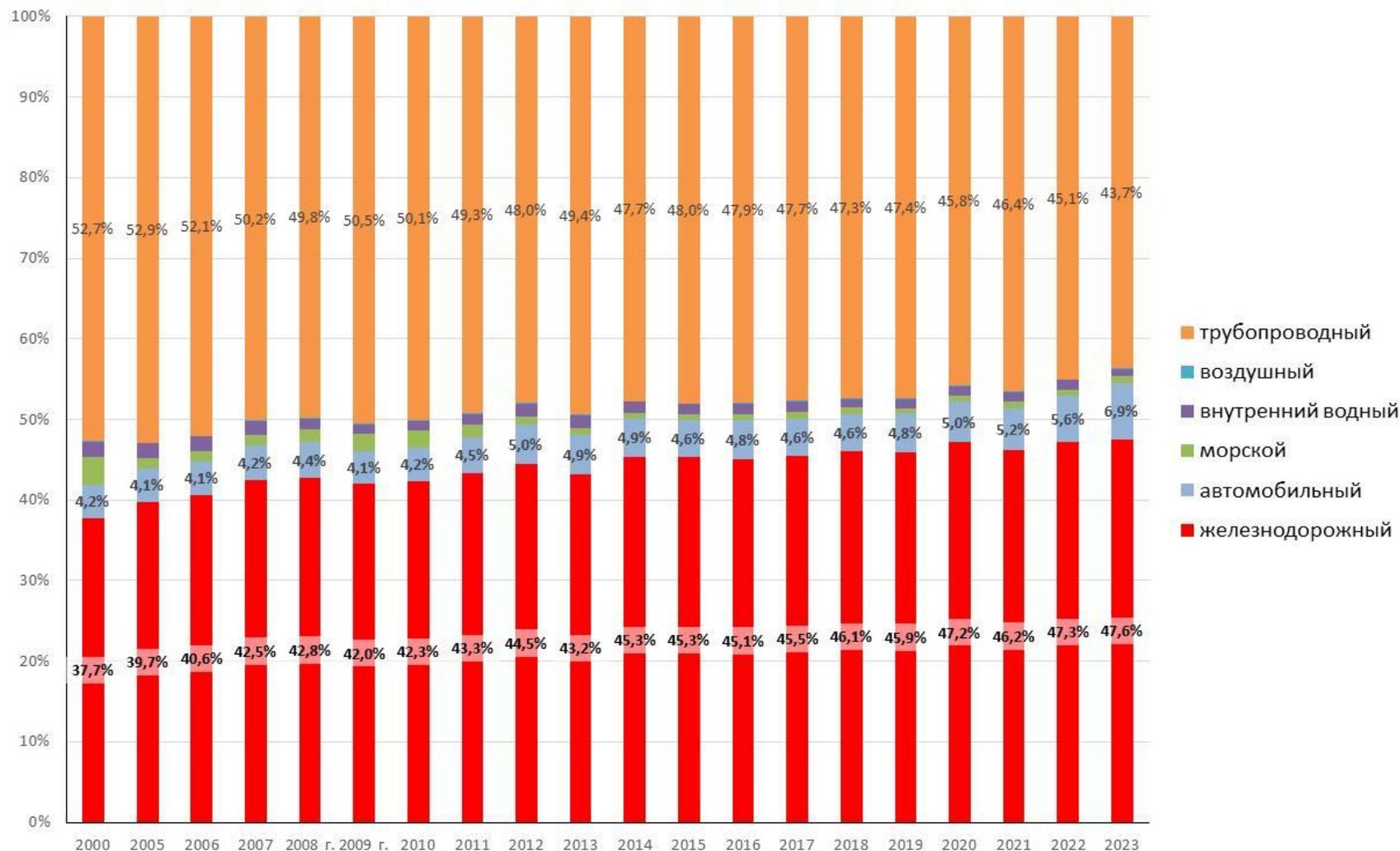
1. Некоторые общие сведения о российских железных дорогах
2. Исторический экскурс в дореформенный период
3. Какую модель выбрать – европейскую или американскую?
4. От экономики дефицита - к рынку
5. О либерализации тарифов и «невидимой руке рынка»
6. Прерванный полёт. Проблемы незавершённой либерализации
7. Возвращение Командора. Как государство снова начало играть активную роль. Возвращение дефицита
8. Противоречивые итоги: «шаг вперёд и два назад»

1. Некоторые общие сведения о российских железных дорогах

Роль железных дорог в транспортной системе РФ

5

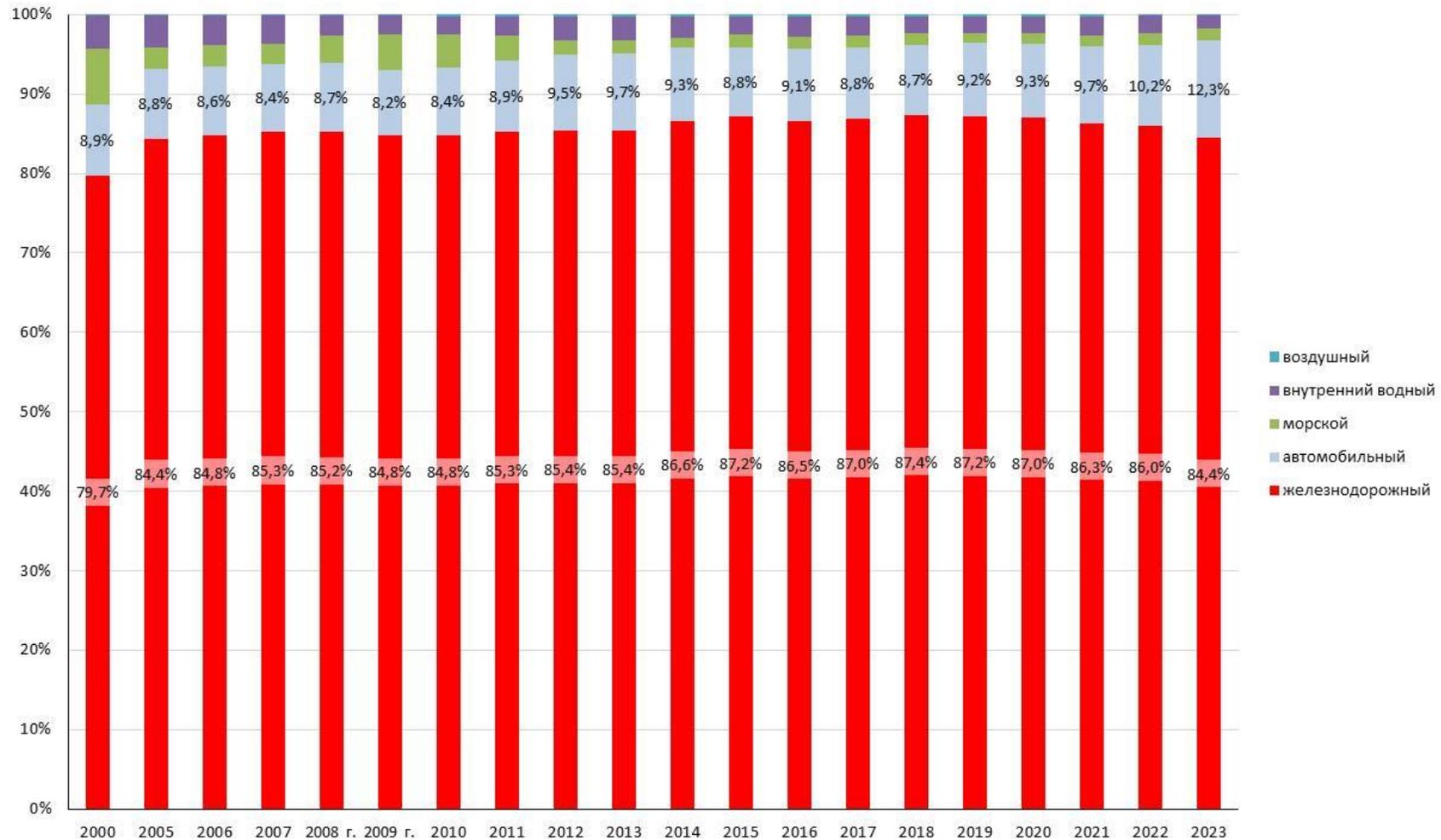
Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2000-2023 гг, в %



Роль железных дорог в транспортной системе РФ (2)

6

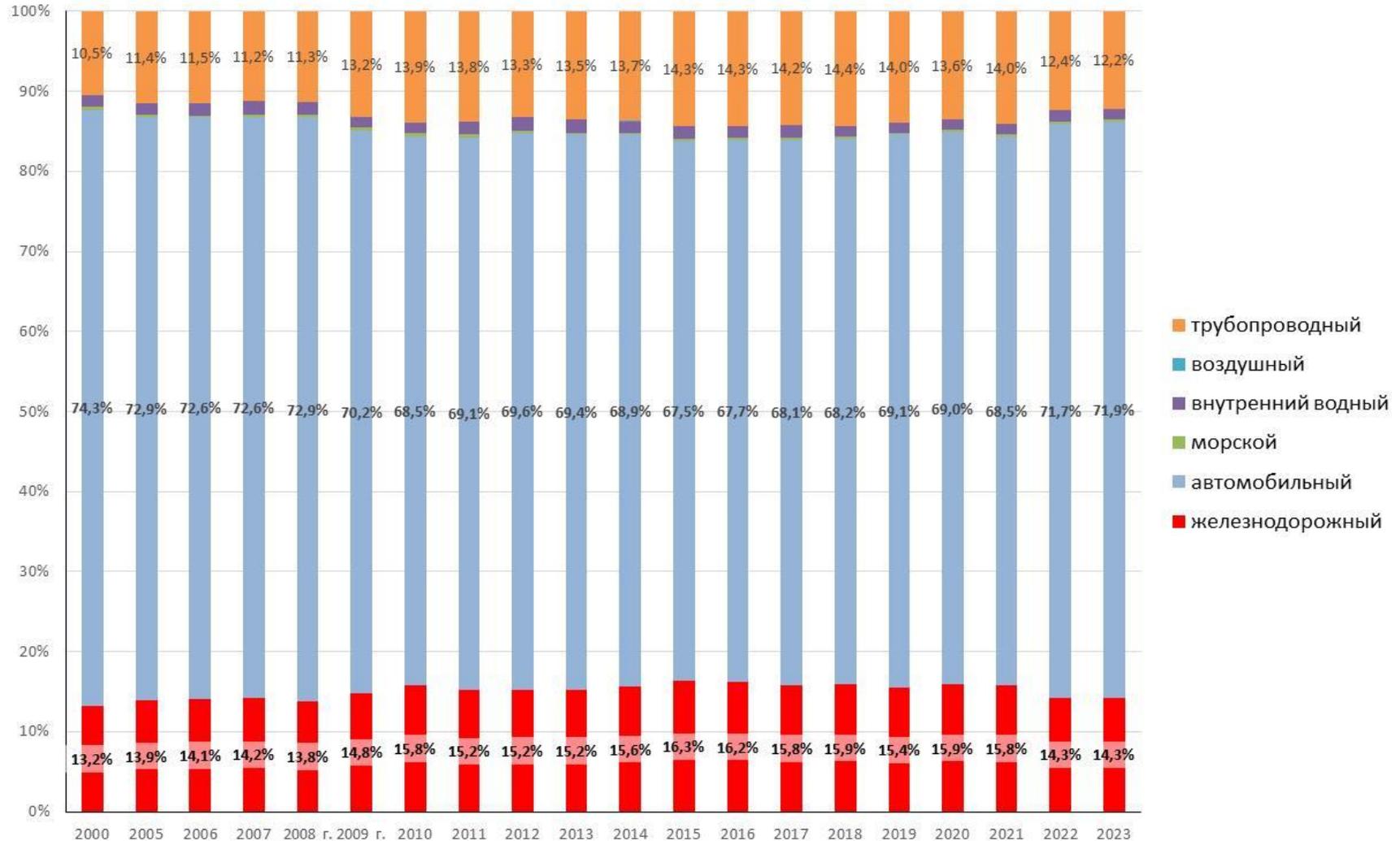
Доли различных видов транспорта в грузообороте без учёта трубопроводного в 2000-2023 гг,
в %



Роль железных дорог в транспортной системе РФ (3)

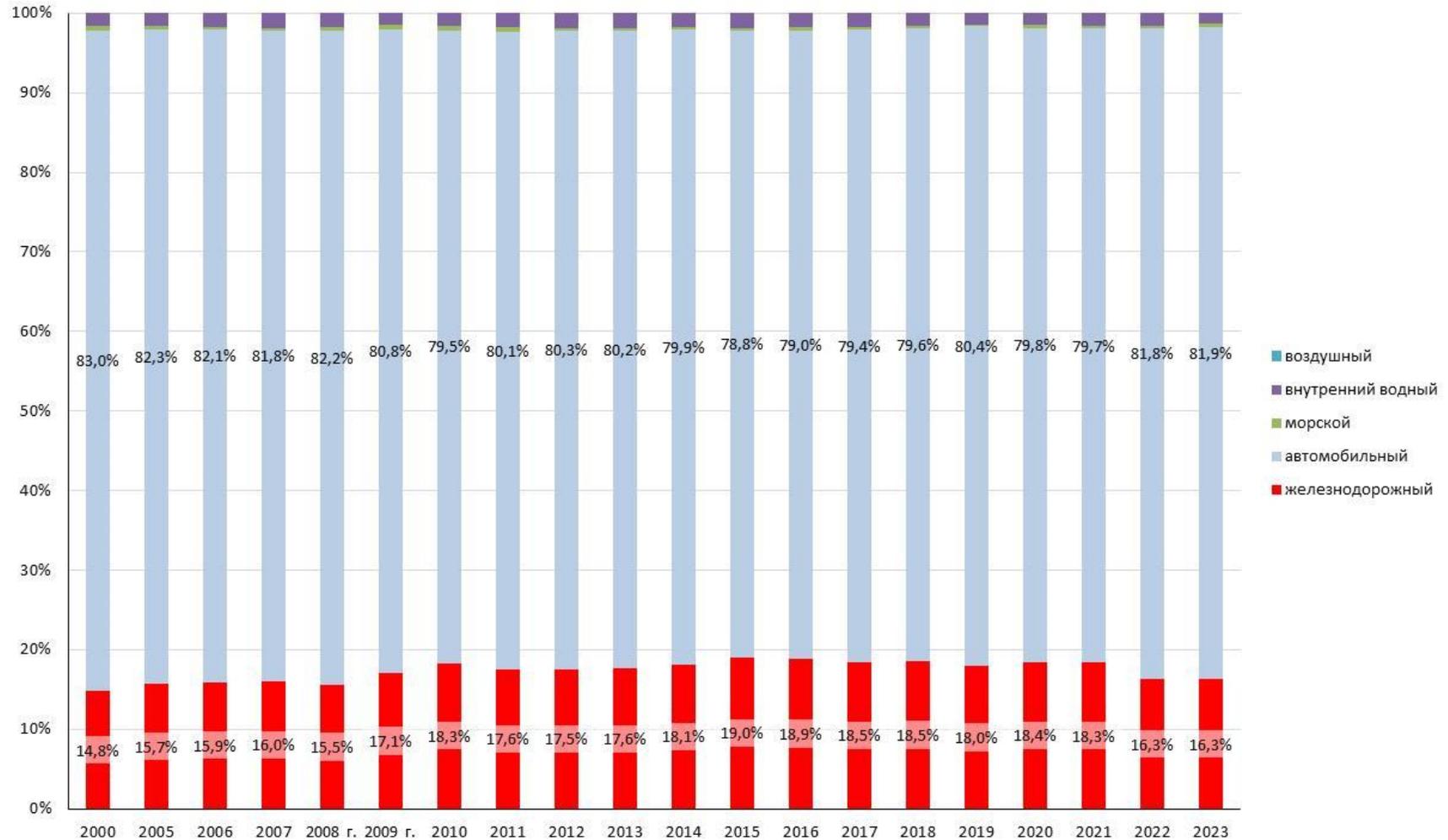
7

Доли различных видов транспорта в объеме перевозок в 2000-2023 гг, в %

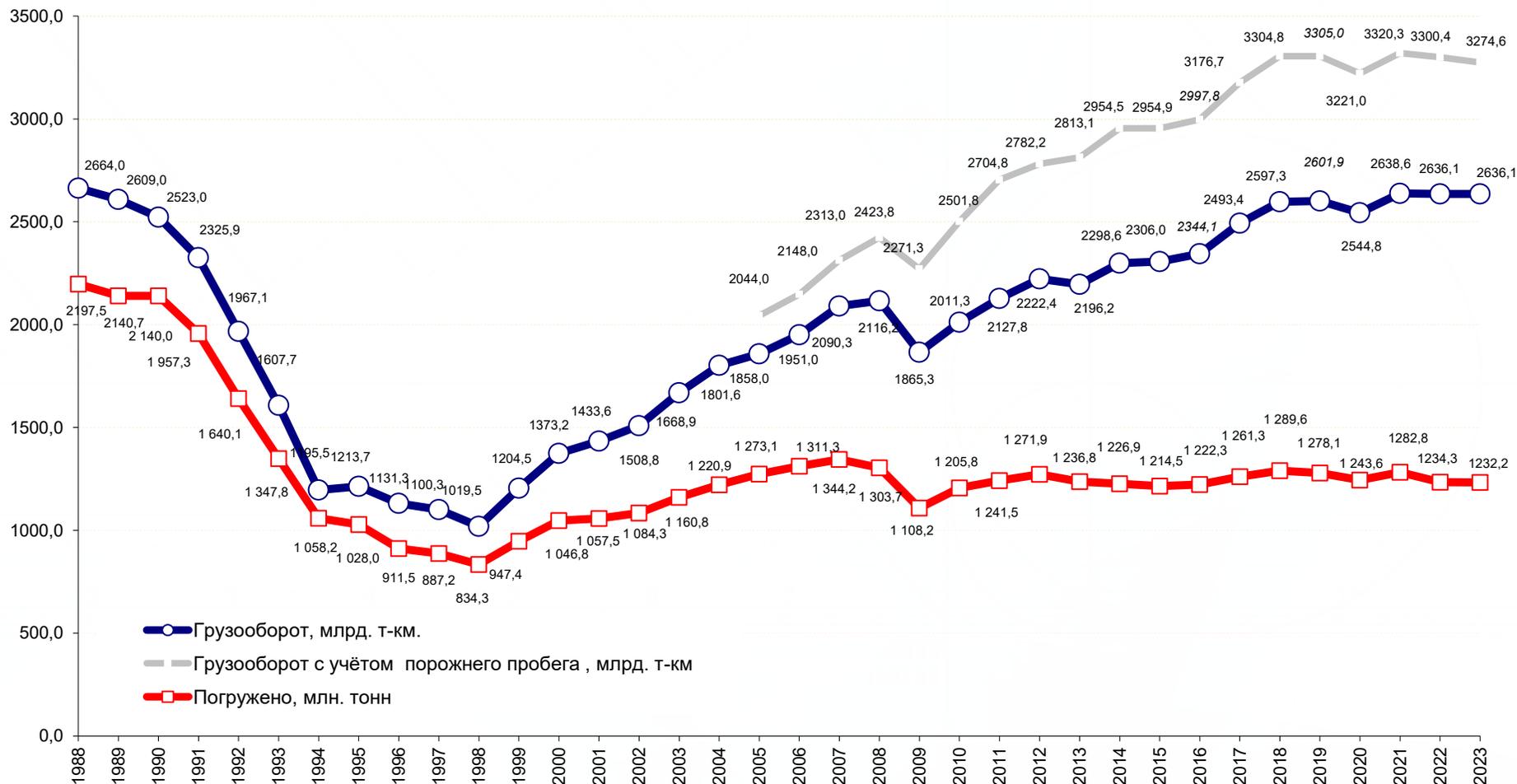


Роль железных дорог в транспортной системе РФ (4)

Доли различных видов транспорта объёме перевозок без учёта трубопроводного в 2000-2023 гг, в %



Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России в 1988-2023 гг. (данные за 1988-1991 гг. - по РСФСР)

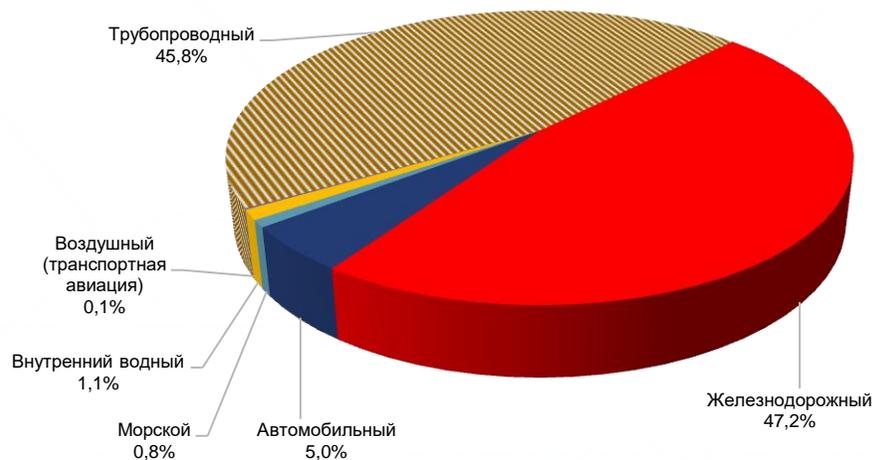


Источник: МПС СССР, МПС РФ, Росстат, ОАО "РЖД"

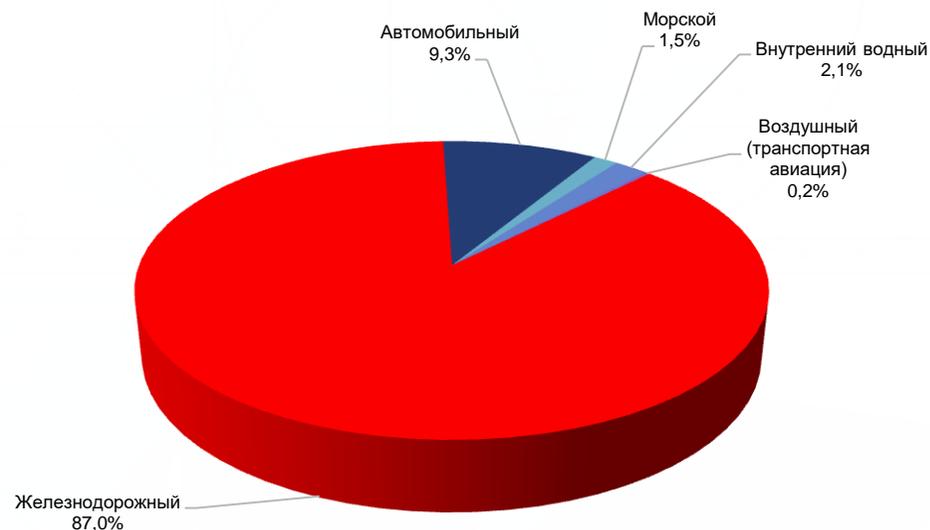
Между данными о грузообороте из годовых отчётов ОАО «РЖД» (или публикаций с сайта РЖД) и данными из отчётов Росстата существуют небольшие расхождения, но они несущественны. Данные о грузообороте за 1988-1989 год приведены по статье В.Н.Морозова [3] О проблеме сопоставимости данных 1988-1990 г. в границах РСФСР с данными за последующие годы по РФ см. в [4], а также (более подробно) по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/665803.html>

Структура грузооборота транспорта РФ в 2020 году 10

Доли различных видов транспорта в грузообороте РФ в 2020 году

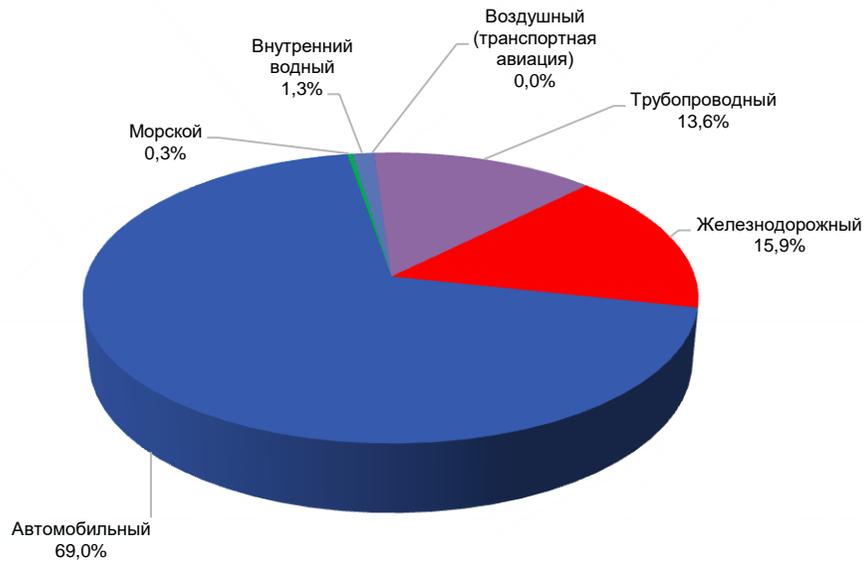


Доли различных видов транспорта (без учёта трубопроводного) в грузообороте в 2020 году

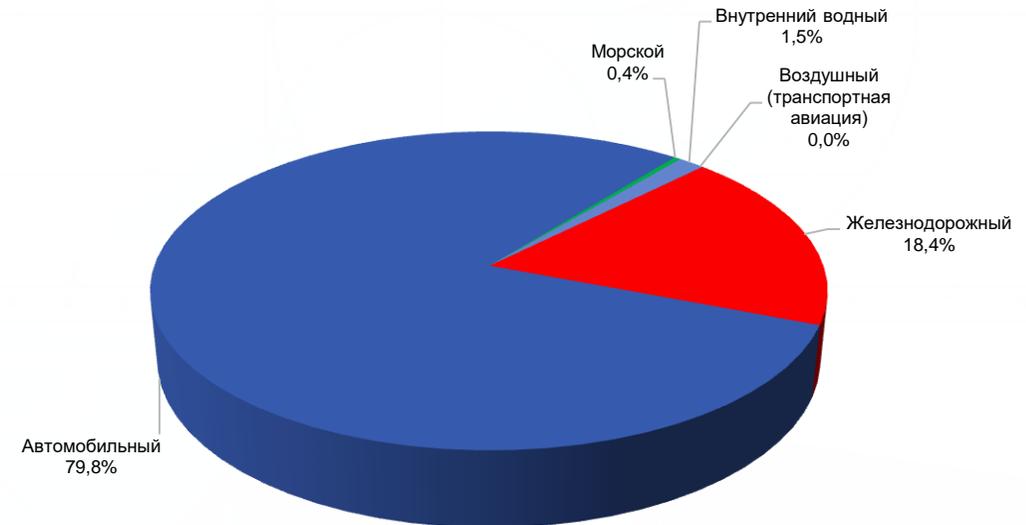


Структура погрузки грузов различными видами транспорта в 2020 году

Доли различных видов транспорта в погрузке грузов в 2020 году

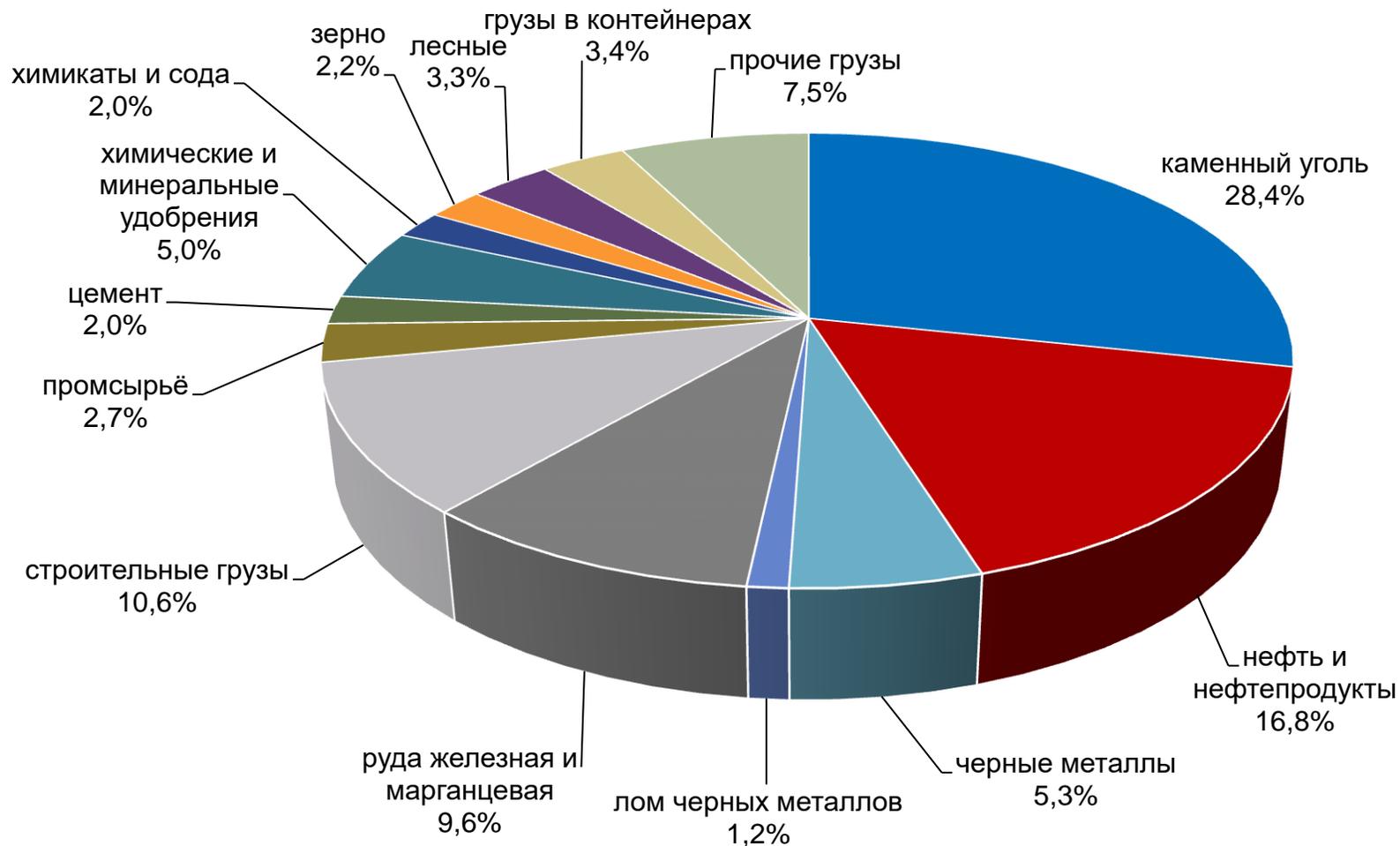


Доли различных видов транспорта в погрузке грузов (без учёта трубопроводного) в 2020 году



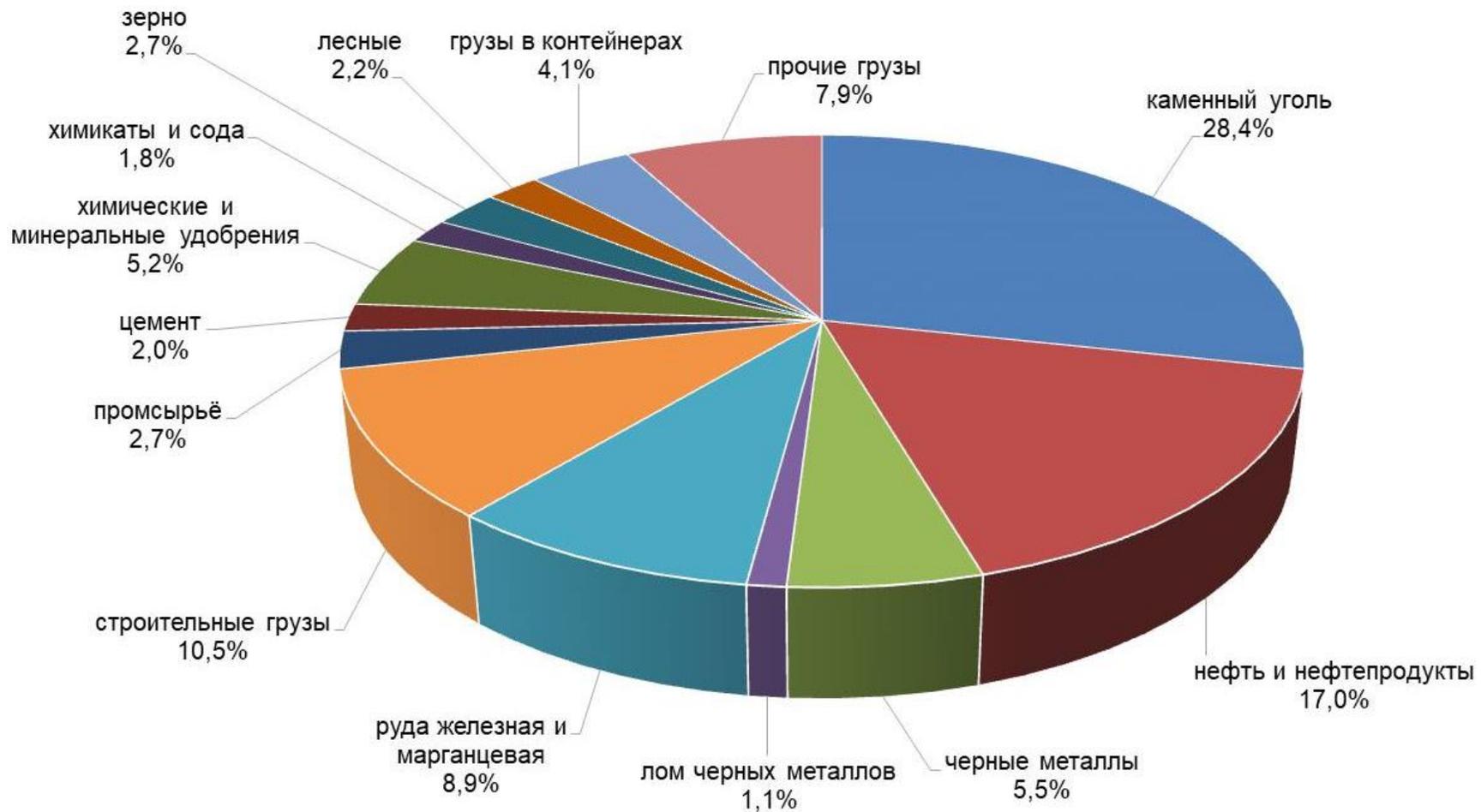
Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2020 году

12



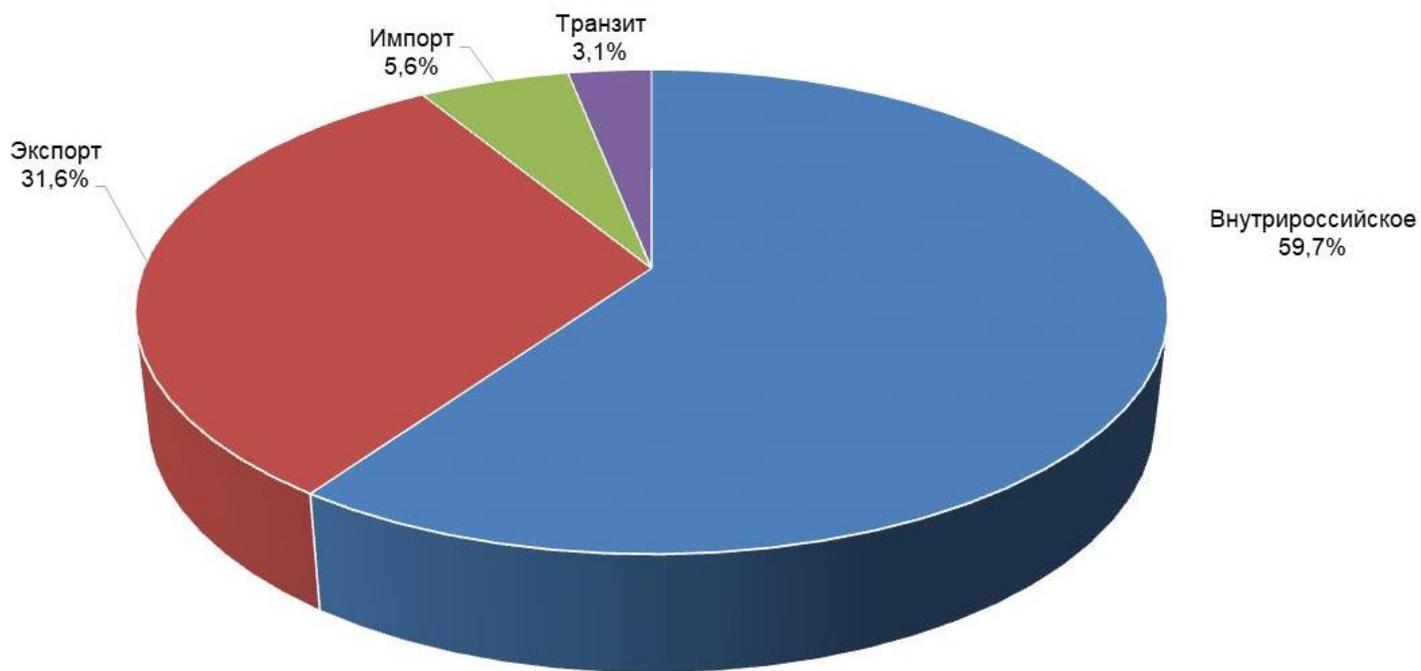
Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2023 году

13

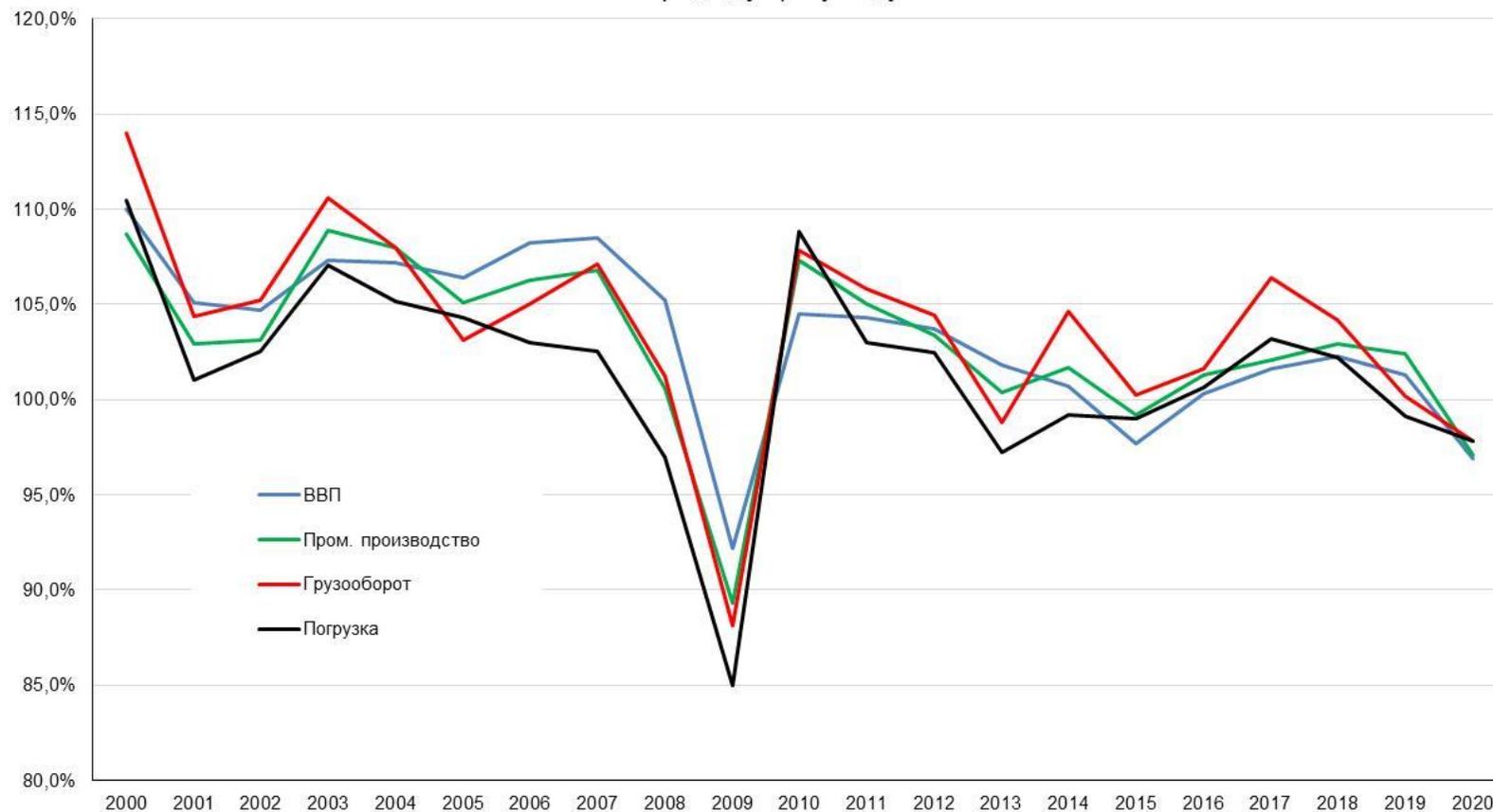


Структура перевозок грузов по видам сообщения в 2023 году

14



Динамика ВВП, промышленного производства а так же грузооборота и погрузки железнодороджного транспорта в 2000-2020 гг., в % к предыдущему году



2. Исторический экскурс в дореформенный период

Состояние железных дорог в конце советского периода 17

«Министр путей сообщения СССР в 1977–1982 годах **И.Г. Павловский** в своих мемуарах «Моя дорога» вспоминает, что хронически не хватало не только вагонов, но и провозных возможностей инфраструктуры и «десятки тысяч поездов простаивали на подходах к важнейшим узлам сети».



Павловский И.Г.-
министр путей
сообщения СССР
в 1977-1982 гг.

На протяжении **последних четырех пятилеток** в СССР на развитие и оснащение железных дорог выделялось в 2,5–3 раза меньше средств, чем фактически было необходимо... Работать становилось все труднее и опаснее... Объем поставок грузовых вагонов упал в девятой пятилетке с 75 тысяч до 55–60 тысяч.

Парк физически устаревших грузовых вагонов к концу 80-х годов достиг 25–30% и продолжал увеличиваться. При скромном запросе о поставке 7 тысяч пассажирских вагонов на дороги поступило лишь 2,5–2,7 тысячи...

40% имеющихся электропоездов уже выработали ресурс. По состоянию на 1991 год половина тепловозов и четверть электровозов требовали списания... 30–40% рельсов и 14–20% шпал на главных путях требовали замены. Более чем на 50 тысячах километров пути существовали ограничения скорости... О качестве перевозок говорить не приходится, оно падало из года в год...

И.Г. Павловский «Моя дорога»

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

А.А. Зайцев,
министр путей сообщения РФ



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

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

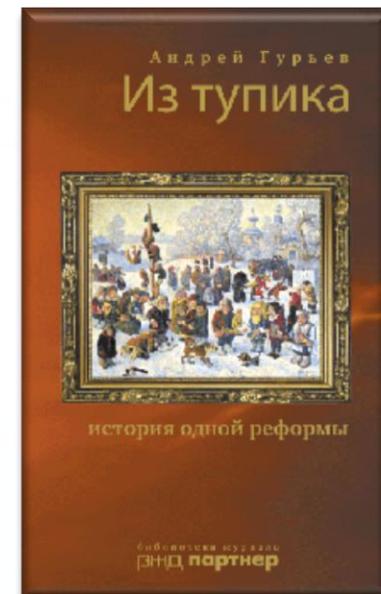
Они не содержали внутренних двигателей или стимулов для наращивания эффективности работы, создания более качественных и по возможности менее дорогостоящих продуктов или услуг.

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



Гурьев А.И.
Из тупика. История одной реформы

Гурьев А.И – канд.ист.наук,
в 2010-2014 гг. Первый заместитель главного редактора журнала «РЖД-Партнер», в 2010-2014 первый заместитель главного редактора газеты «Гудок», автор ряда книг по истории реформ на железнодорожном транспорте



«Жестко централизованная система управления не допускала свободы предпринимательской деятельности и даже инициативы, принятия самостоятельных решений, что не давало возможности активно работать.

Любое самостоятельное решение, даже в благих целях, но в нарушение действующих инструкций и правил, строго наказывалось.

Будучи неотъемлемой частью социалистической экономики, железнодорожный транспорт имел те же пороки и недостатки. И, естественно, революционное реформирование экономики, переход от социалистических принципов хозяйствования, общегосударственной собственности к конкурентно-рыночным отношениям, расширению частной собственности требовали и корректного реформирования железнодорожного транспорта» .

Н.К. Исингарин



Исингарин Н.К. – д.э.н., заместитель министра путей сообщения СССР (1986-98 гг.); начальник Алма-Атинской ж.д.(1989-91); первый министр транспорта Республики Казахстан (1991-94), д.э.н.

Для системы железнодорожного транспорта СССР была свойственна крайняя форма огосударствления, Данной системе органично свойственны были такие понятия, как дефицит и очередь.

ПРАВДА

«Министерство путей сообщения СССР выполняет план подачи вагонов лесозаготовительным хозяйствам не более чем на 50%.

Древесина, так нужная во всех районах страны, лежит на складах, портится, превращается в дрова. Что толку из того, что тысячи людей рубят ангарский и енисейский лес, сплавляют, выгружают на берег, если он здесь годами гниет?.. Территория складов на лесоперевалочных базах загружена нескончаемыми рядами штабелей из посеревших от времени бревен... В европейской части страны положение не лучше, чем в Сибири... В погрузочных пунктах Союза скопилось свыше 20 миллионов кубометров лесоматериалов. И в то же время министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР в первом полугодии заплатили десятки миллионов рублей штрафов за то, что не поставили потребителям древесину».

«Правда» 15 августа 1977 года

Все документы, мемуары, статьи 1970-1980-х годов пестрят сообщениями о дефиците. Ситуация с нехваткой вагонов в какой-то момент обострилась настолько, что даже ЦК КПСС и Совет министров СССР вынуждены были признать проблему.

«В настоящее время железнодорожный транспорт работает с большим напряжением и не обеспечивает возрастающих потребностей народного хозяйства и населения страны в перевозках. (...) Неудовлетворительно выполняются задания по перевозке угля, нефти и нефтепродуктов, рудно-металлургического сырья, лесных и некоторых других грузов. В результате создались большие затруднения в работе ряда отраслей народного хозяйства. На многих предприятиях промышленности **скопилась готовая продукция, реализация которой задерживается из-за несвоевременной подачи вагонов**».

Постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 13.01.1977 № 49 «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976 - 1980 годах».

Н.И. Рыжков о работе железнодорожного транспорта 23

Итоги «золотого века» железных дорог подвел председатель Совета министров СССР Н.И. Рыжков на Всесоюзном совещании железнодорожников в декабре 1989 года :



Н.И. Рыжков

«Следует признать, что пока свои функции железнодорожный транспорт выполняет, прямо скажем, неудовлетворительно. Ежегодные потери национального дохода из-за недопоставок грузов предприятиям составляют 10–12 млрд руб. Это результат и низких сроков доставки, и несвоевременного завоза и вывоза сырья, готовой продукции, и несохранности при перевозках. Постоянно растут транспортные издержки народного хозяйства. На железнодорожном транспорте должна быть разработана соответствующая программа действий с учётом тех мер, которые будут осуществляться в народном хозяйстве в целом по оздоровлению экономики».

Выступление председателя Совета министров СССР
Н.И. Рыжкова на Всесоюзном совещании
железнодорожников // Гудок. 1989. 9 декабря. С.1.

Смотреть на железные дороги глазами потребителей 24



Мачерет Д.А.
– д.э.н., профессор РУТ (МИИТ),
В 1998-2003 гг. - заместитель
руководителя Департамента
экономики МПС России;
в 2003-2009 - начальник
Департамента анализа
конъюнктуры рынка
ОАО «РЖД».

Однако грузоотправителя, как это ни прискорбно, интересуется только качество перевозок

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

«как бы не завораживали былые показатели отечественных железных дорог, работу транспорта нужно оценивать с позиций удовлетворения потребностей клиентов, которых непосредственно не интересуется ни доля порожнего пробега вагонов, ни производительность локомотивов».

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

Доля отправок, доставленных с просрочкой, %

25

Год	Месяц	Все отправки	в том числе			
			Маршрутные	Повагонные	Мелкие	Контейнерные
1975	Февраль	22,6	13,3	17,0	42,5	Н/д
	Сентябрь	24,4	14,9	19,2	46,3	Н/д
1978	Февраль	28,3	14,0	21,9	53,0	Н/д
	Сентябрь	30,5	18,8	24,5	55,0	Н/д
1979	Февраль	32,9	15,3	27,0	56,5	Н/д
	Сентябрь	32,3	18,1	25,9	57,3	Н/д
1980	Февраль	32,2	11,6	26,3	54,5	Н/д
	Сентябрь	33,2	25,8	27,2	55,6	Н/д
1981	Февраль	33,4	19,2	28,6	54,1	Н/д
	Сентябрь	34,6	24,9	28,5	56,7	Н/д
1982	Февраль	35,8	26,1	30,3	58,2	Н/д
	Сентябрь	35,1	23,1	30,1	58,0	Н/д
1985	Февраль	39,9	28,8	34,8	63,3	Н/д
	Сентябрь	35,6	21,8	30,3	58,5	Н/д
1989	Февраль	35,4	23,3	30,2	57,7	Н/д
	Сентябрь	41,1	25,4	35,9	64,1	Н/д
1999	Февраль	15,8	12,3	15,3	13,1	23,4
	Сентябрь	18,8	11,8	17,1	14,2	33,2
2000	Февраль	14,5	11,1	13,5	15,6	24,0
	Сентябрь	20,0	9,7	17,9	10,2	35,9

В целом по данным отчётов ЦО-31, **доля** отправок, прибывших с нарушением срока доставки (с просрочкой) составлял от 15 до 41 %, при этом **время просрочки** составляло от 5 до 23 суток, а по мелким отправкам от 20 до 40 суток.

За период с 1995 по 1999 г.г. уровень износа верхнего строения пути увеличился с 51 % до 69 %, транспортных средств - с 40% до 60%.

При этом **износ составил:**

парка электровозов 63 %,

тепловозов - 71 %,

дизель-поездов - 63%,

грузовых вагонов - 59 %,

пассажирских вагонов - 49 %.

Общий уровень износа по всем основным производственным фондам с 1992 г. по 2000 г. вырос с 36% до 55%

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



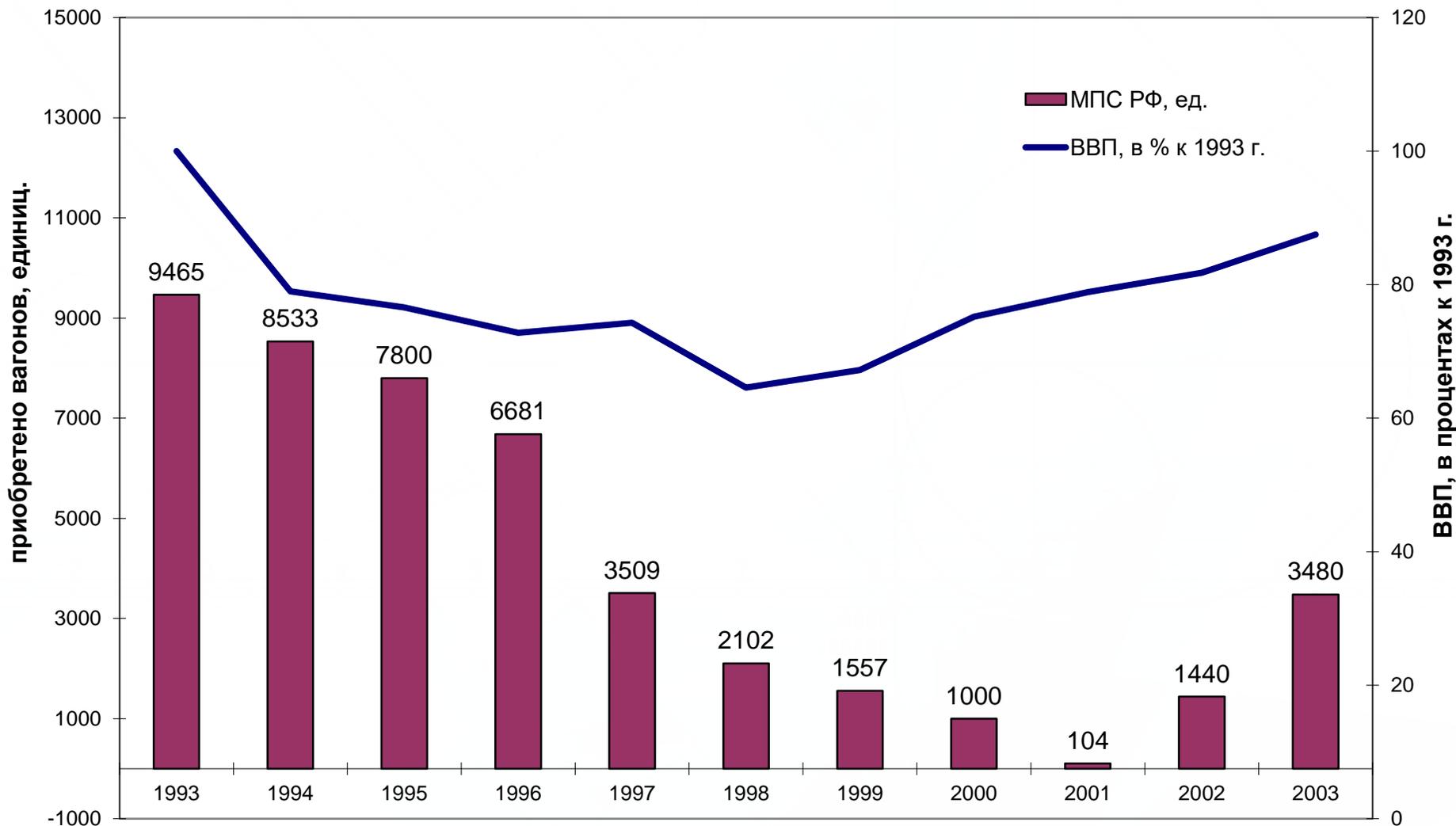
Г.М. Фадеев

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

Таким образом, основными проблемами отрасли, которые отмечались как пользователями услуг железнодорожного транспорта, так и самими представителями отрасли были:

1. Низкий уровень качества транспортного обслуживания (при относительно высоких эксплуатационных показателях)
2. Техническая отсталость
3. Высокий уровень износа основных производственных фондов
4. Непригодность к рыночной экономике
- 5. Дефицит как фундаментальное неустраняемое свойство системы.**

Динамика приобретения новых вагонов МПС РФ и динамика ВВП



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

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

Из доклада министра путей сообщения Н.Е. Аксёненко
(Железнодорожный транспорт. 2000. № 9. С. 4.)



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

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

3. Какую модель выбрать – европейскую или американскую?



Альтернативные модели организации железнодорожной отрасли

31



**«Американская»
модель**

Вертикально-интегрированные
компании, владеющие и
инфраструктурой и подвижным
составом



**«Европейская»
модель**

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

Характеристики альтернативных моделей организации железнодорожной отрасли

Американская модель

Много частных жд инфраструктур

Конкуренция между разными частными жд инфраструктурами

Перевозчики могут конкурировать друг с другом на инфраструктуре друг-друга

Вертикальная интеграция

Велика роль двусторонних договоров между участниками

Европейская модель

Единая инфраструктура, один собственник (часто – государство)

Отсутствие конкуренции между инфраструктурами

Перевозчики (частные вагоны и локомотивы) могут конкурировать друг с другом на единой инфраструктуре

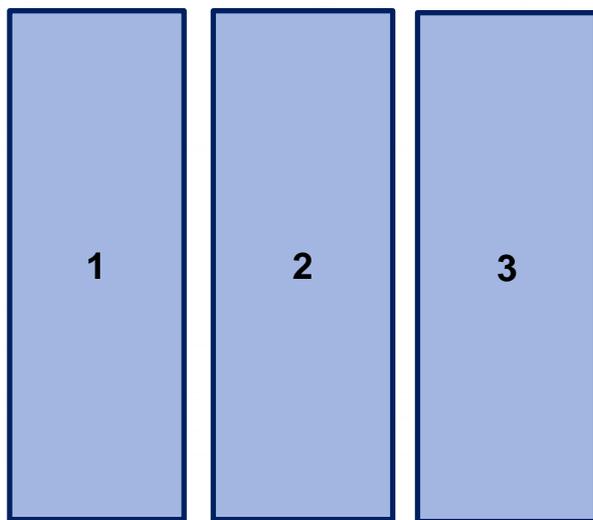
Вертикальное разделение

Велика роль антимонопольного регулирования

Три устойчивых варианта структурной организации железнодорожной отрасли

«Американская модель»

Модель с конкурирующими вертикально-интегрированными компаниями



США, Канада, Мексика, Бразилия, Аргентина, Япония

«Европейская» модель

Модель с неполным вертикальным разделением (модель «с доступом третьей стороны»)



Болгария (сторонние перевозчики-29%), Венгрия (90%), Германия (39%), Франция (17%), Чехия, Эстония, Польша (30%), Румыния (50%)

Модель с полным вертикальным разделением



Великобритания, Голландия, Дания

Как воспринимались плюсы и минусы двух моделей, на этапе обсуждения структурной реформы МПС

34

Американская модель

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

Более высокие стимулы к инвестированию в инфраструктуру

Европейская модель

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

Низкие стимулы к инвестированию в развитие инфраструктуры

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

15 мая 1998 г. было подписано Постановление Правительства № 448
«О Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»

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



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

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

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

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

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



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

Один из участников разработки Концепции - Е.Г. Ясин впоследствии, 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».

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

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

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

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



Б.Е. Немцов – первый вице-премьер Правительства РФ в 1997-1998 гг.

18 мая 2001 г. Постановлением Правительства РФ № 384, подписанным М.М. Касьяновым была утверждена
«Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте»

Программа, должна была реализовываться
в три этапа:

первый этап - 2001-2002 годы;

второй этап - 2003-2005 годы;

третий этап - 2006-2010 годы.



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

На первом этапе Программа предписывала разделить функции регулятора (которые отходят Минтрансу и др. гос. органам) и функцию хозяйственной деятельности (которая полностью переходит к ОАО «РЖД»). Программа предусматривала «формирование условий, обеспечивающих создание и функционирование операторских грузовых компаний».

На втором этапе Программа предписывала обеспечить «рост конкуренции в грузовых перевозках» (при этом к концу второго этапа ОАО «РЖД» должно было владеть только «около 50% всех вагонов»).

Затем Программа предусматривала следующее: «На втором этапе реформы создаются организационно-правовые условия для увеличения доли парка магистральных локомотивов, находящихся в частной собственности (собственности компаний-операторов). ...

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта предусматривается: ... развитие частной собственности на магистральные локомотивы; переход большей части (60% и более) парка грузовых вагонов в частную собственность; ...развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок».

Обратите внимание – конкуренция предусматривалась не только в сфере оперирования, но и в перевозочной деятельности. То есть речь идет не только об институте операторов, но и об институте полноценных перевозчиков с частными вагонами и локомотивами.

Кроме того, на третьем этапе реформы предусматривалось следующее: «создаются условия и стимулы для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав. Предполагается, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будут находиться в частной собственности».

Разделение монопольного и конкурентного сегментов отрасли

41

Согласно «Программе...», реализация структурной реформы предполагалась путем **разделения 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.

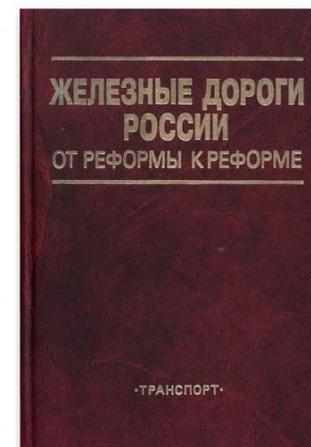
К **конкурентному** сектору на железнодорожном транспорте были отнесены:

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

Целевое состояние отрасли, как оно виделось в 2000 г. 42

В 2001 году в издательстве «Транспорт» вышла книга Н.Е. Аксененко, Б.М. Лapidуса и А.С. Мишарина «Железные дороги России: от реформы к реформе». В этой главе руководители МПС, так описывали желательный образ будущего отрасли:

«Развивается частная собственность на магистральные локомотивы. ... Развивается конкуренция в сфере грузовых и в сфере дальних пассажирских перевозок. ... Рассматривается возможность создания нескольких конкурирующих между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний. ... Проводятся мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок. Создаются организационно-правовые условия для передачи части парка магистральных локомотивов в частную собственность (собственность компаний-операторов). Обеспечивается возможность входа конкурирующих компаний в наиболее прибыльные сегменты рынка. Рассматриваются возможности создания нескольких конкурирующих между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний (имеющих в собственности инфраструктуру и подвижной состав) на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно в Европейской части России). ... Частным собственникам предоставляется возможность владения большей частью вагонного парка».



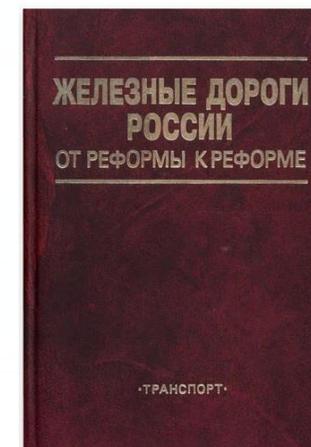
Можно ли было обойтись без реформы?

43

Задамся здесь ещё одним вопросом: а можно ли было обойтись без демонополизации и реформ и тем не менее, ликвидировать дефицит вагонов? Ответ на этот вопрос есть в книге трёх руководителей МПС начала 2000-х годов, причастных к разработке и осуществлению реформ – Н.Е.Аксёненко, Б.М.Лapidуса и А.С.Мишарина «Железные дороги России: от реформы к реформе».

В книге, выпущенной в 2001 г. они пишут:

«Внутренние ресурсы отрасли не позволяют кардинально решить проблему обновления фондов за счёт собственных инвестиций. Только при условии двукратного роста доходности, обеспеченном **увеличением тарифов на внутригосударственные перевозки в 3 раза**, железнодорожный транспорт мог бы решить эту задачу собственными силами. Однако неприемлемость такого решения очевидна».



Некоторые возражения «консервативного крыла» транспортной науки против идеи демонополизации

1. Инвестиций в приобретение нового подвижного состава не будет
2. Конкуренции между операторами вагонов не будет
3. Снижения тарифов в дерегулированном сегменте не произойдёт
4. Дефицит вагонов не исчезнет, частные компании не смогут удовлетворять спрос эффективнее, чем МПС как единый собственник
5. Модель с множеством различных собственников (операторов) подвижного состава приведёт к ухудшению эксплуатационных показателей и показателей использования подвижного состава.

4. От экономики дефицита - к рынку (2001-2011)



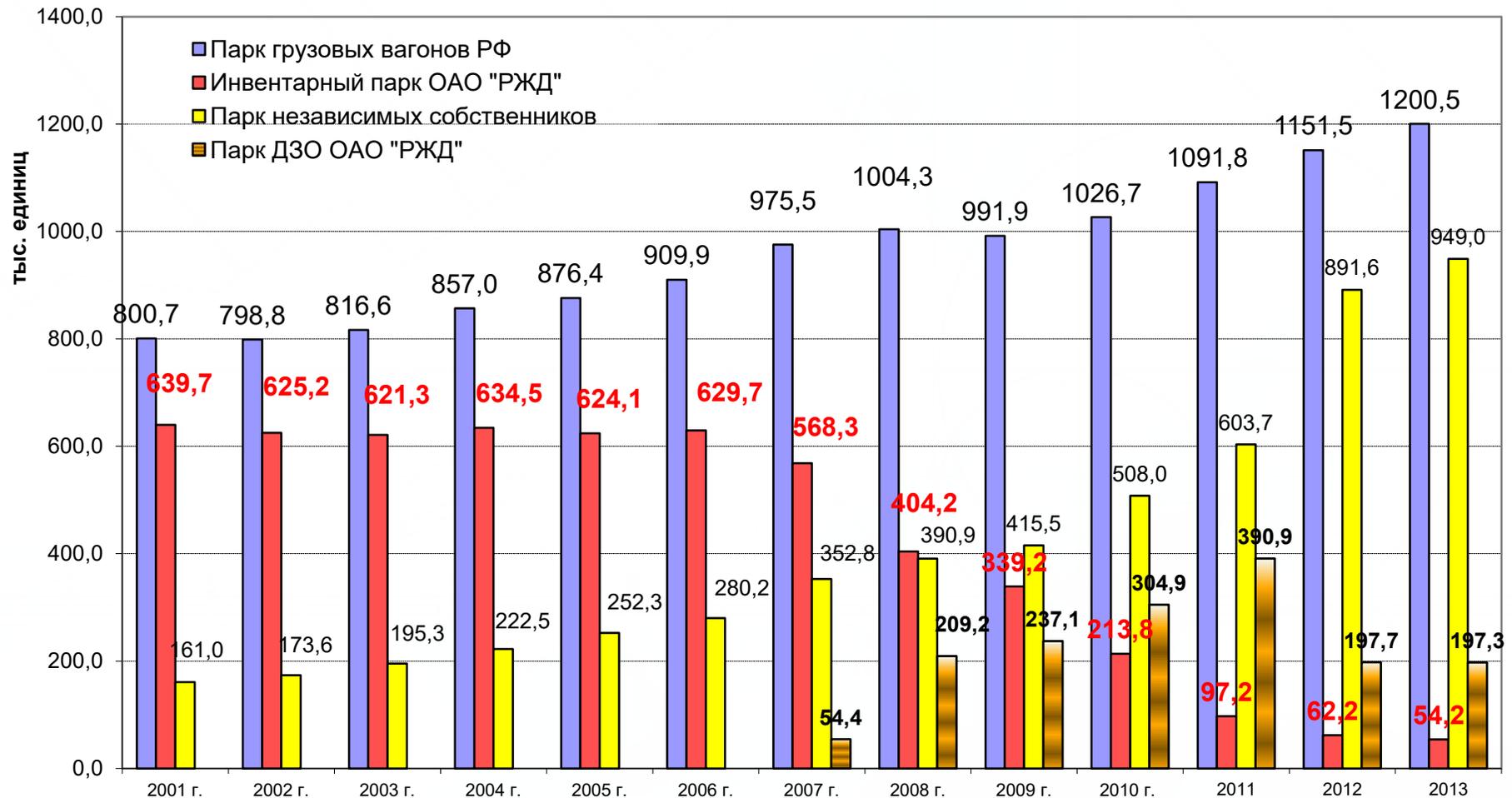
**Приобретение вагонов ОАО «РЖД» и независимыми компаниями
в 2001-2010 гг., ед.**

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

* в 2008-2010 гг. с учётом ДЗО

1

Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности
в том числе парка ОАО "РЖД", парка ДЗО ОАО "РЖД" и парка частных вагонов независимых частных компаний в 2001-2013 гг. (по состоянию на конец года), тыс. единиц



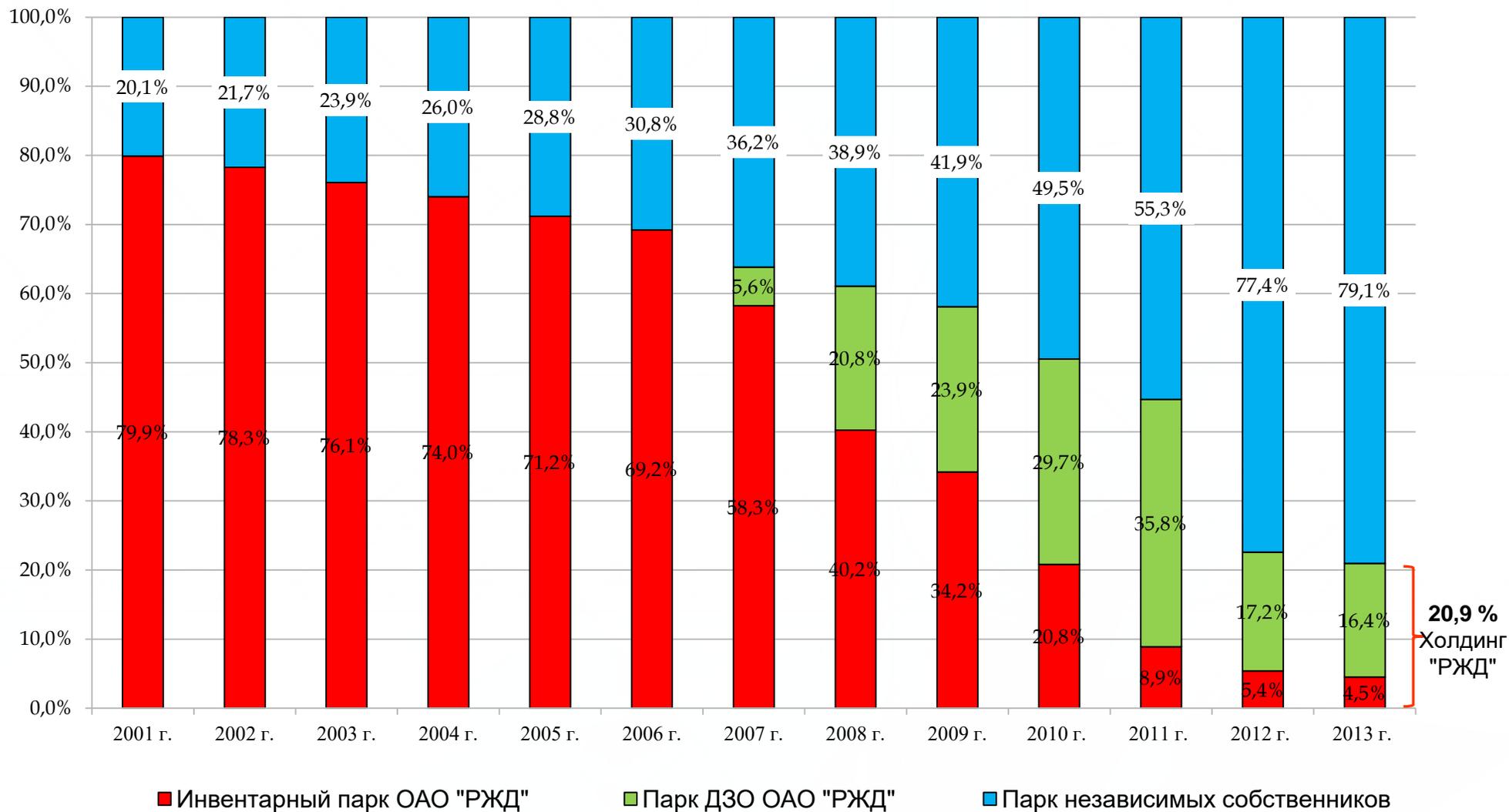
*ДЗО – дочерние и зависимые общества

Источник: РЖД

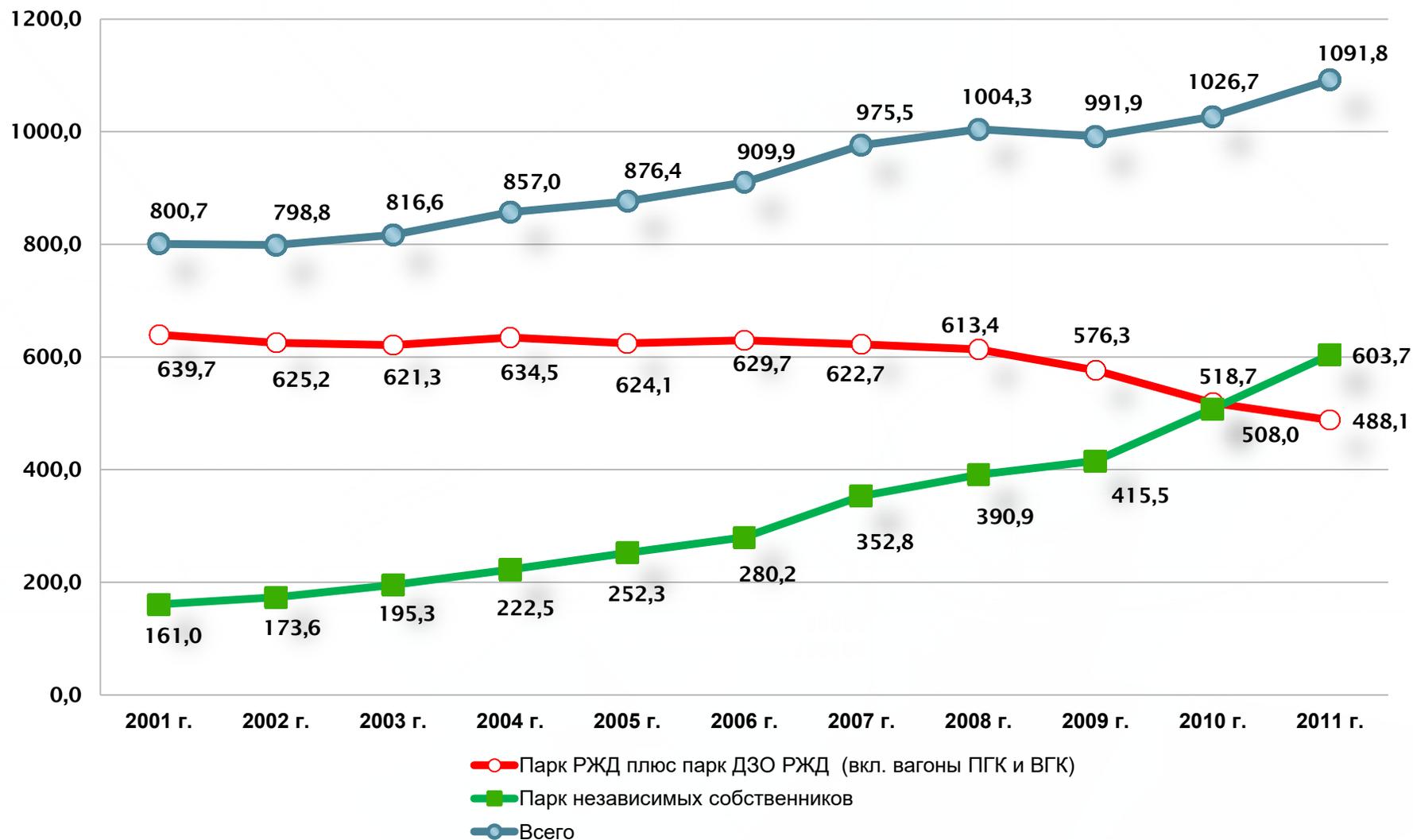
(С) Хусаинов Ф.И.

Динамика долей вагонных парков ОАО "РЖД", ДЗО и независимых собственников в 2001-2013 гг. (данные на конец каждого года)

48

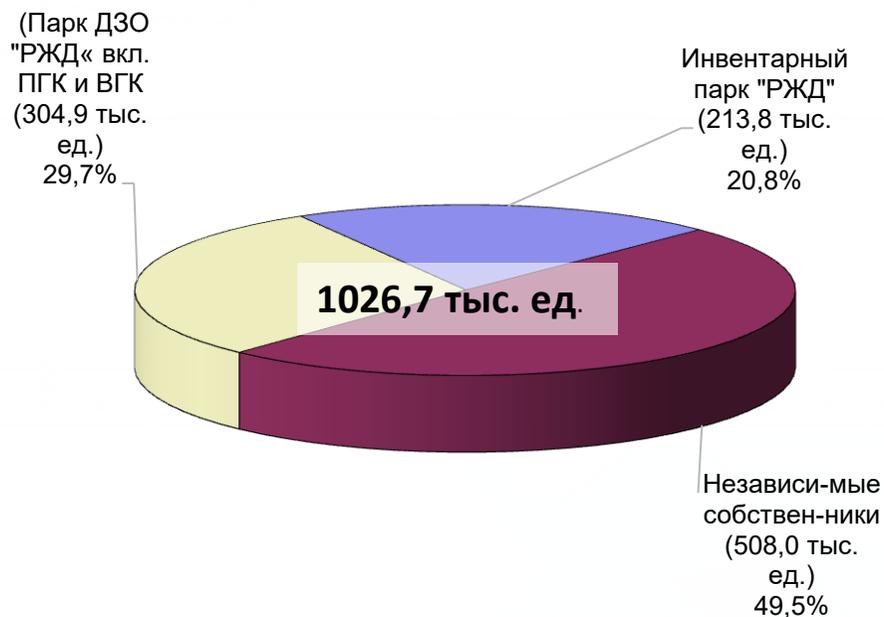


Динамика парка российских вагонов в 2001-2011 гг. (тысяч единиц)

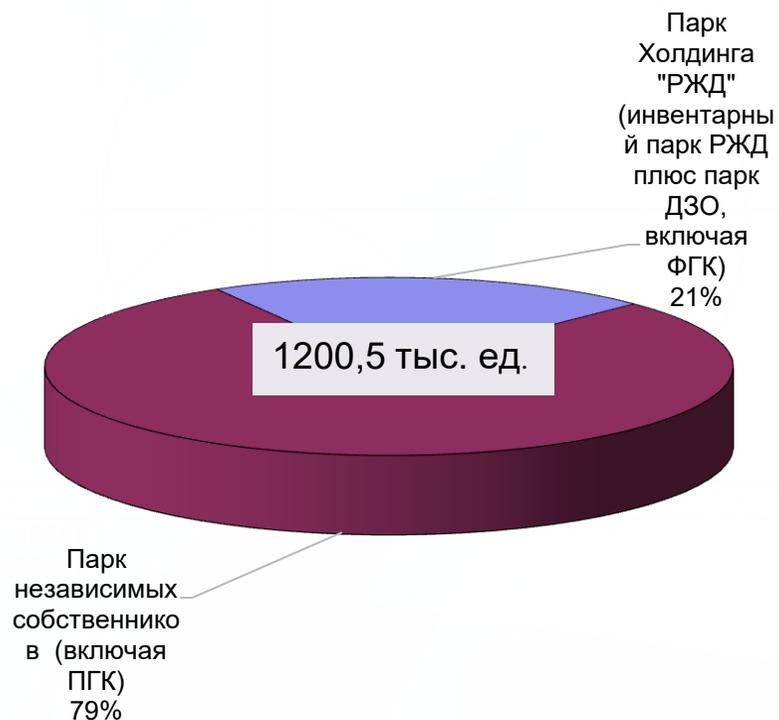


Структура вагонного парка РФ по собственникам в 2010 и 2012 гг.

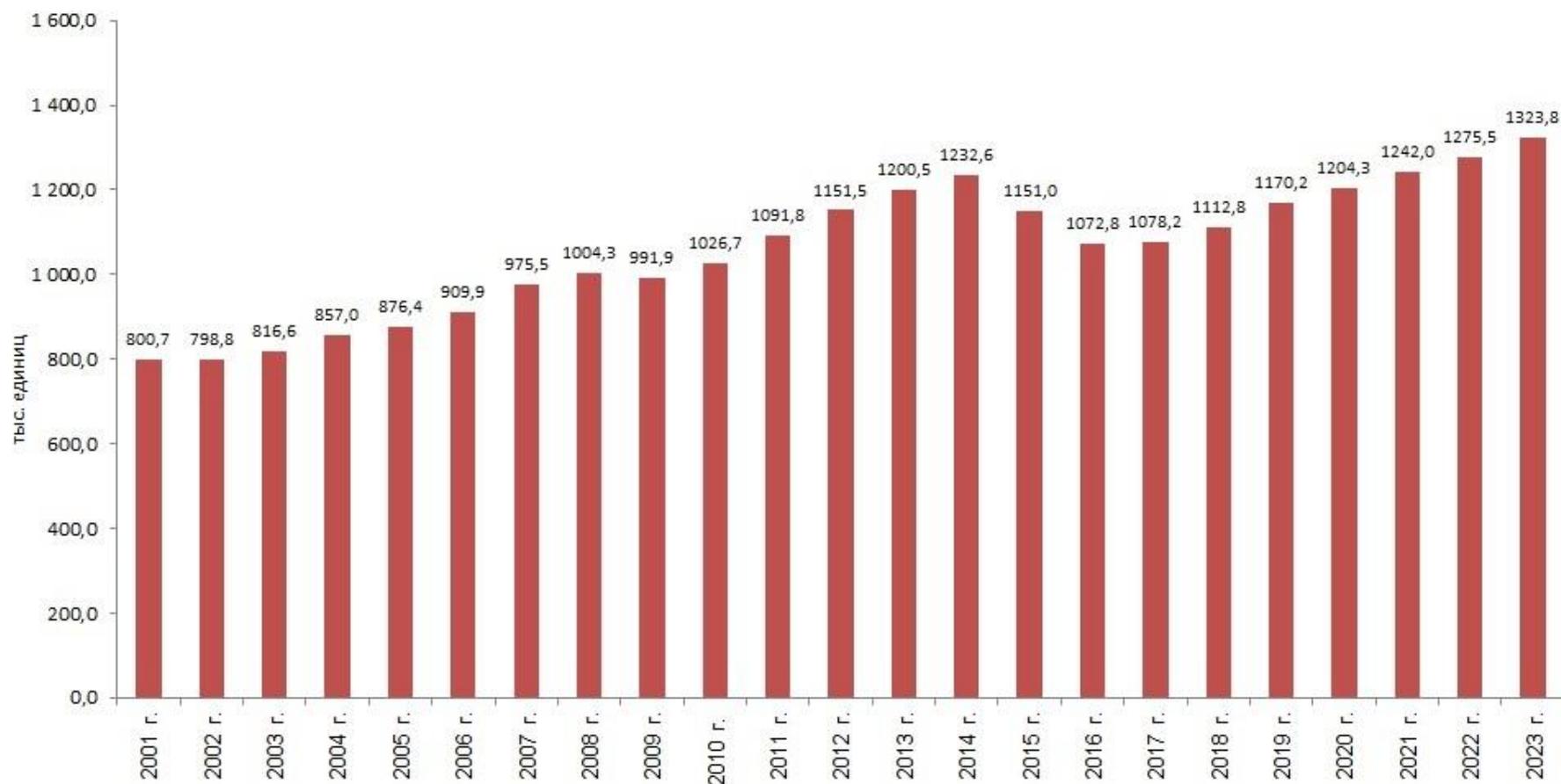
на 31.12.2010 г.



на 31.12.2013 г.



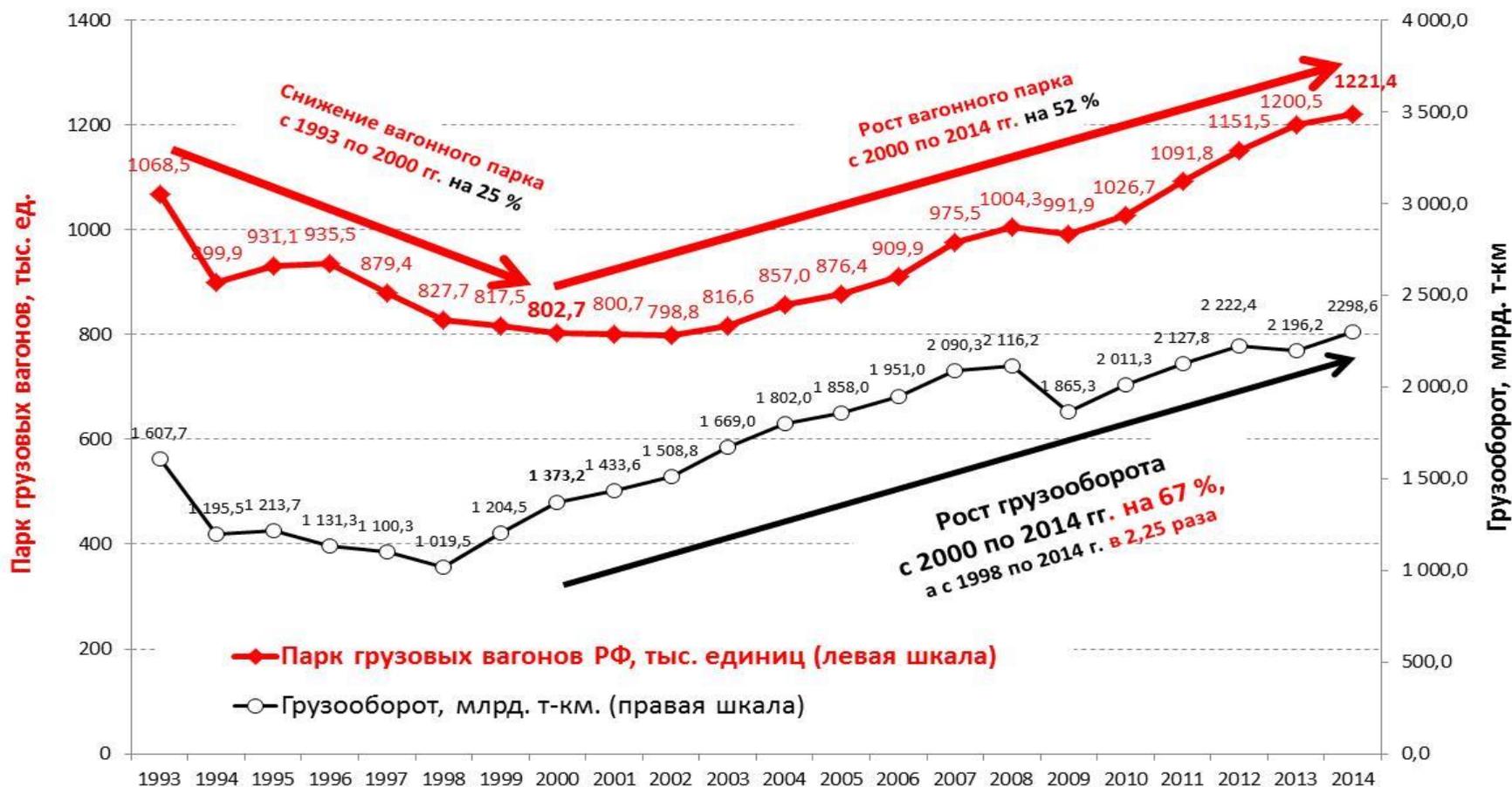
Динамика парка грузовых вагонов в России в 2001-2023 гг., тыс. единиц*



* По состоянию на конец года по данным РЖД, в т.ч. за 2014-2023гг. по данным отчёта ф. 9д-4

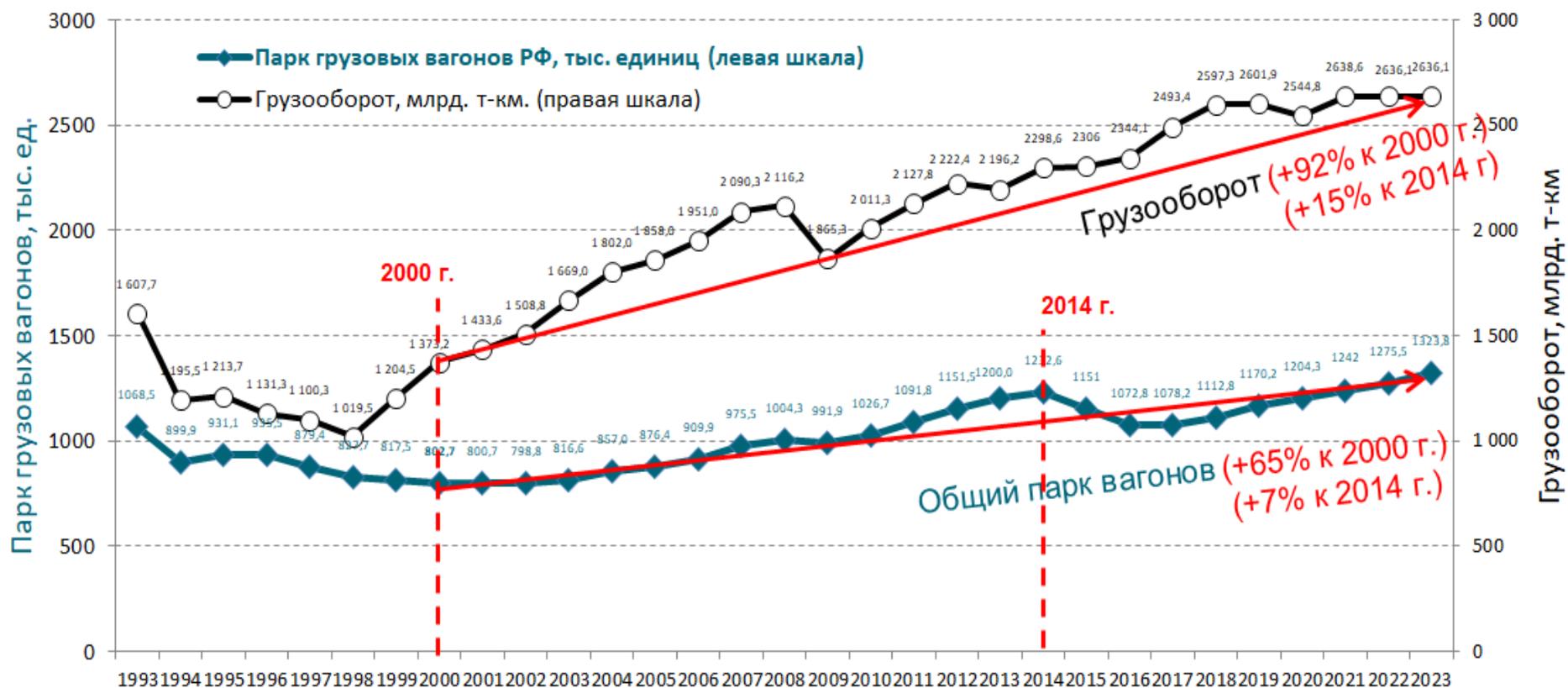
Рост грузооборота и рост вагонного парка: 1993-2014

Динамика парка грузовых вагонов РФ и грузооборота железнодорожного транспорта (без учёта порожнего пробега) в 1993-2014 гг



Рост грузооборота и рост вагонного парка: 1993-2023

Динамика общего парка грузовых вагонов РФ и грузооборота железнодорожного транспорта с 1993 по 2023 гг.

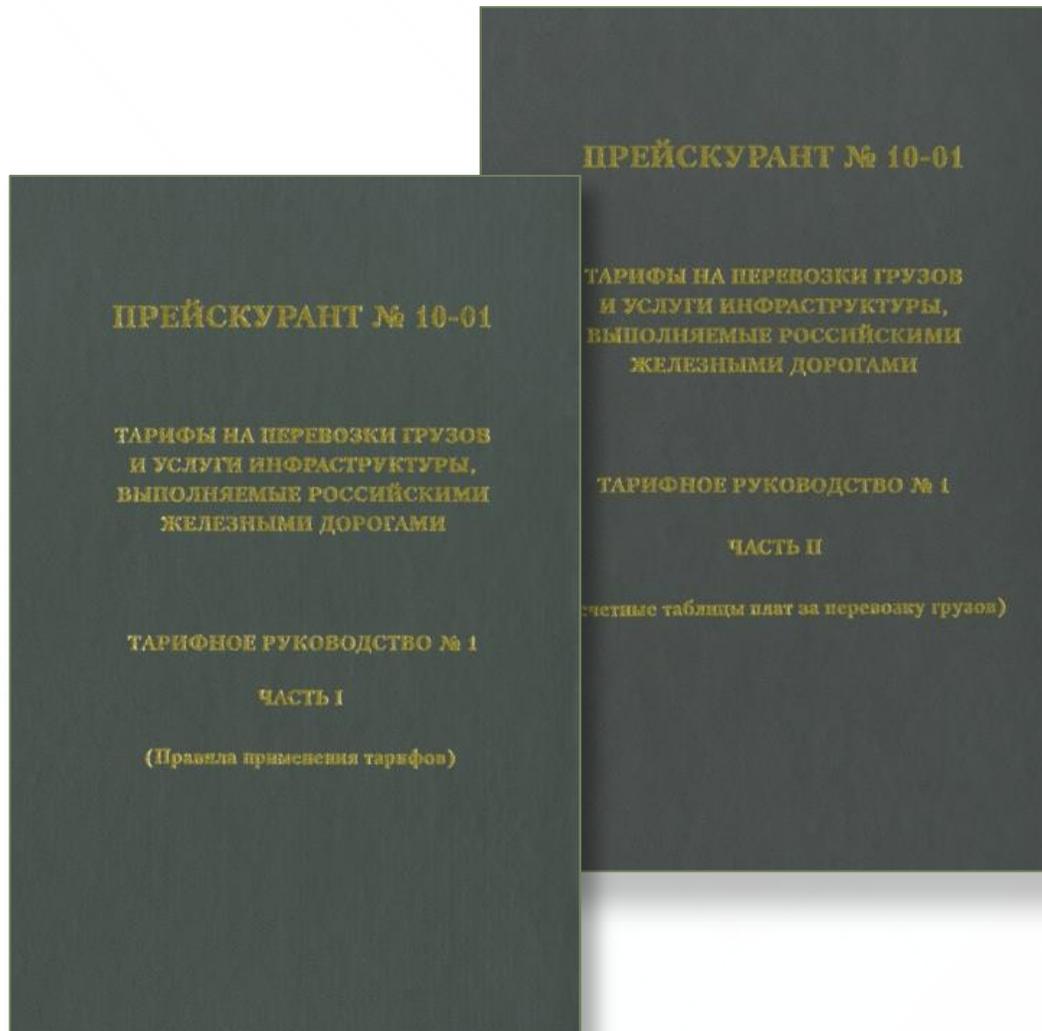


Источник: РЖД, Росстат

5. О либерализации тарифов и «невидимой руке рынка» (кейс № 1)

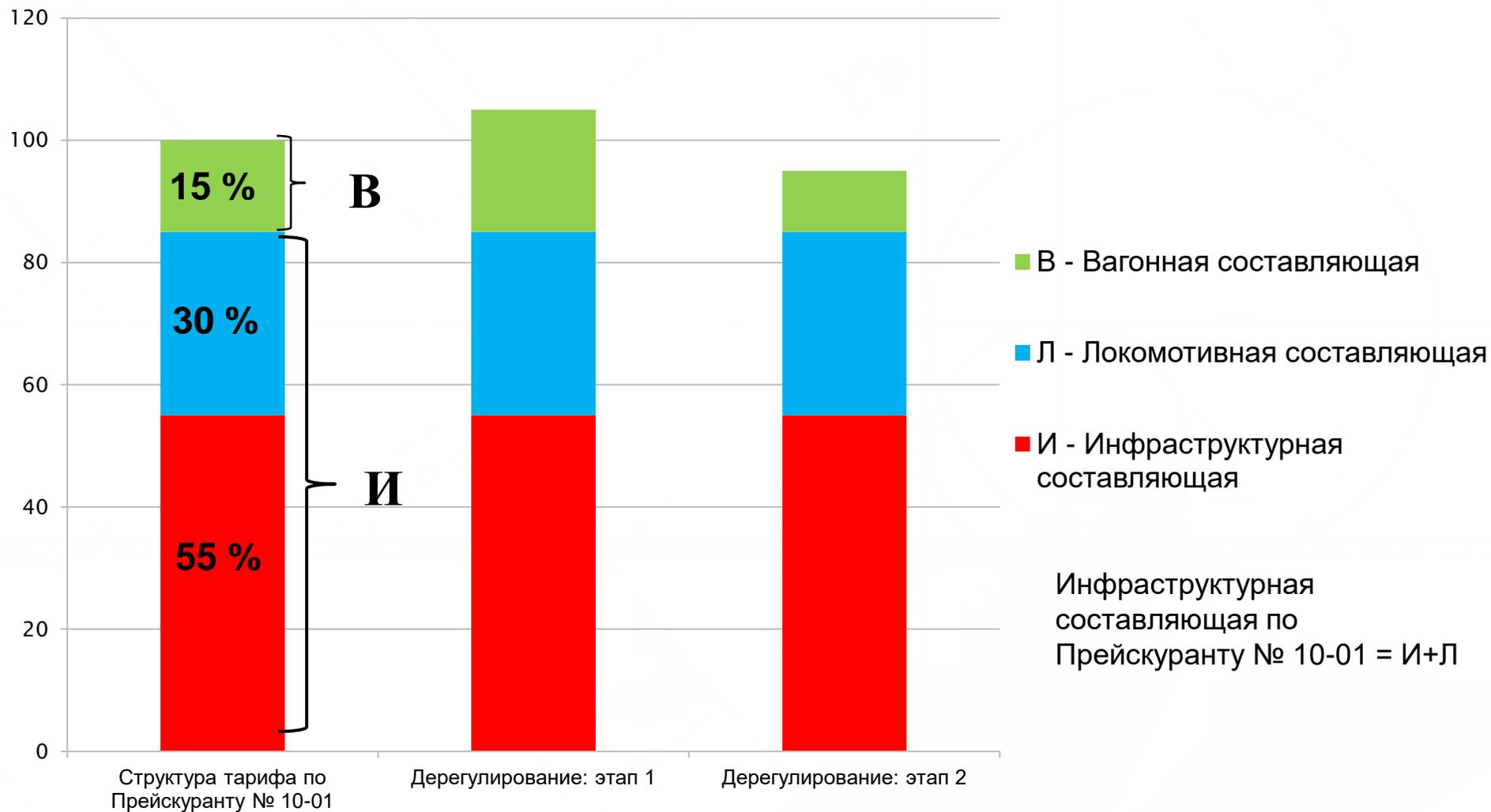
В 2003 г. Был принят новый «Прейскурант № 10-01».

55

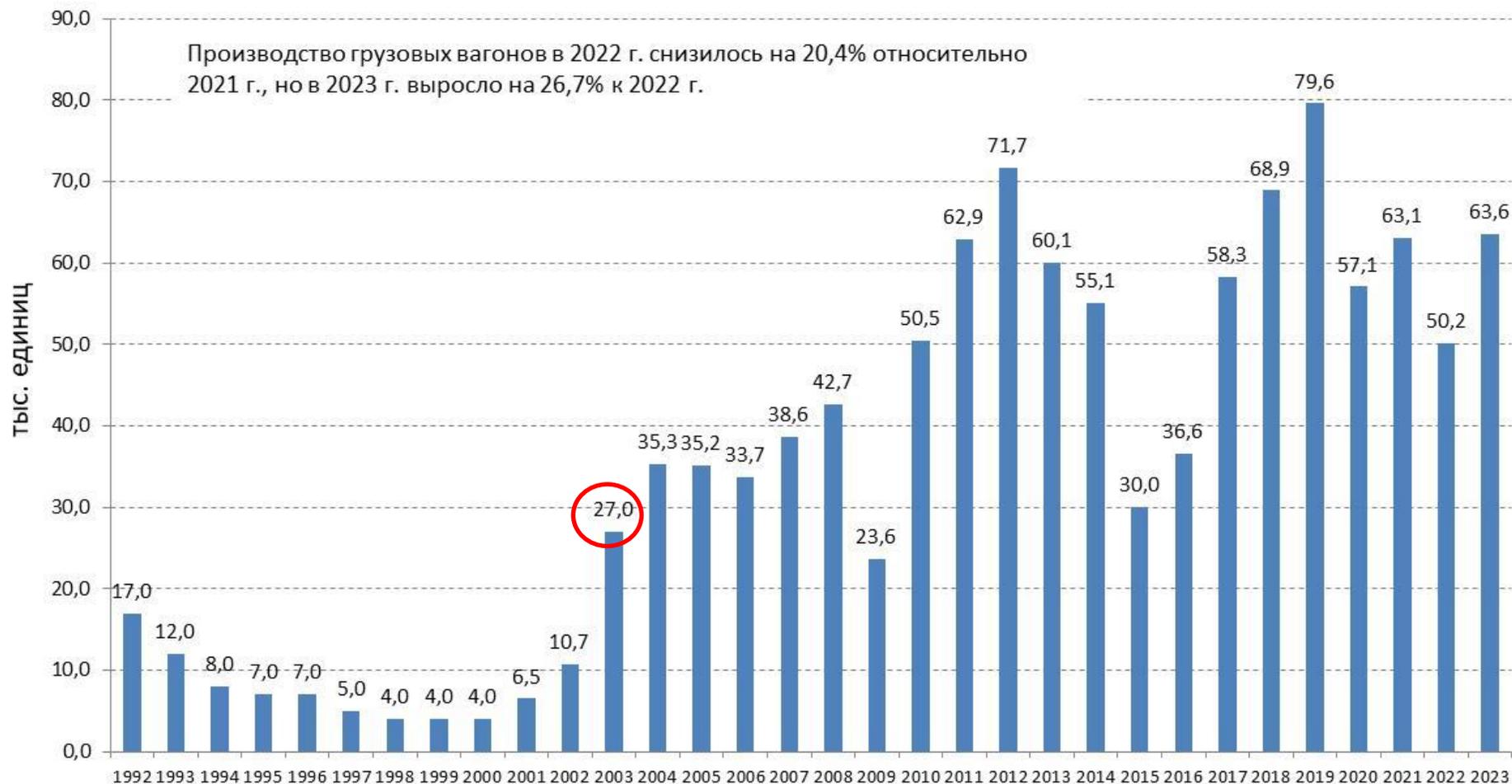


Л.А. Мазо - доктор экон. наук, разработчик ныне действующего «Прейскуранта № 10-01»; с 1992 г. зав. отделением экономики и финансов ВНИИЖТ, с 2001 по 2008 гг. заместитель директора ВНИИЖТ.

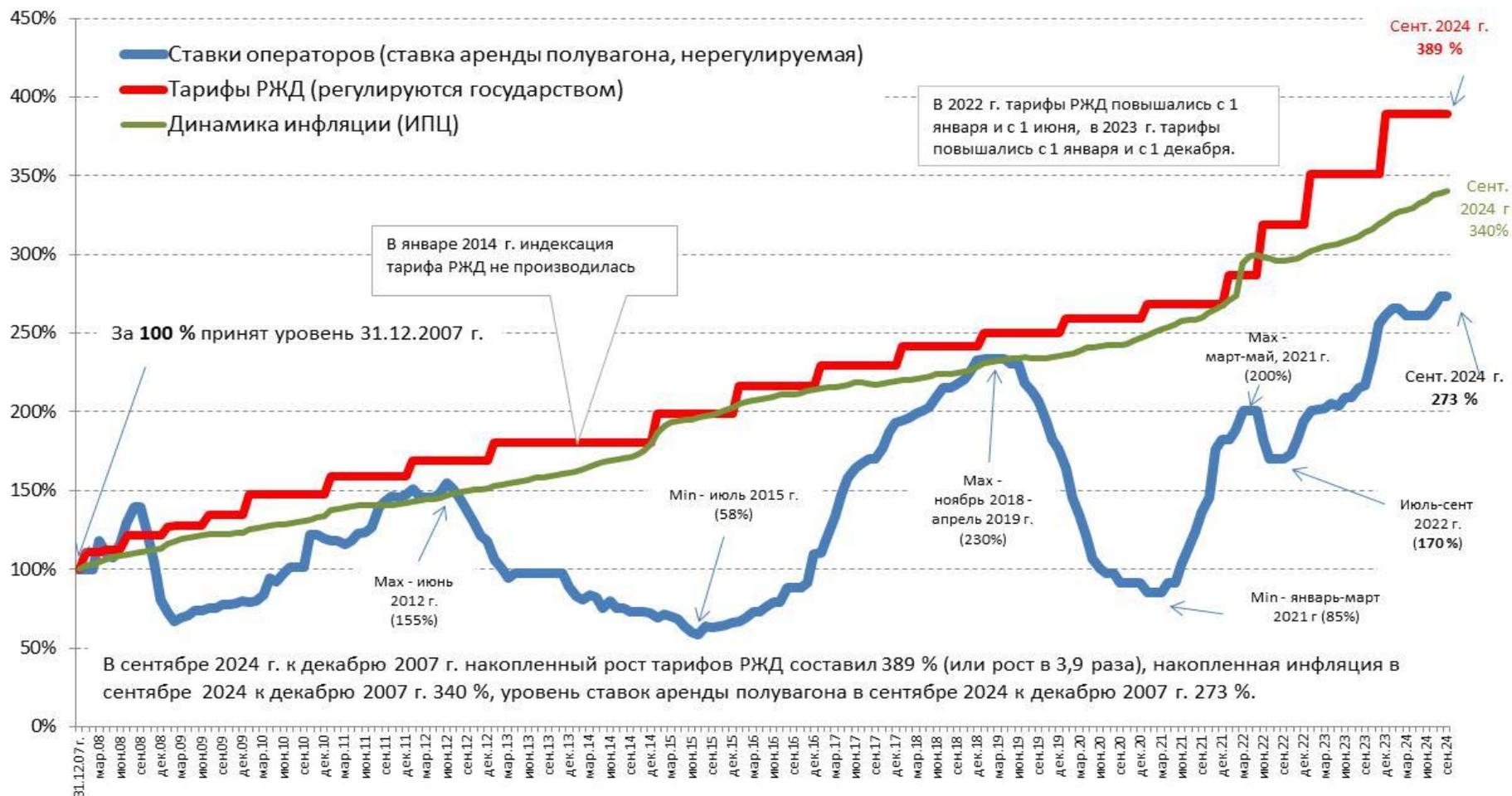
Структура железнодорожных грузовых тарифов



Производство грузовых вагонов в России в 1992-2023 гг, тыс. единиц



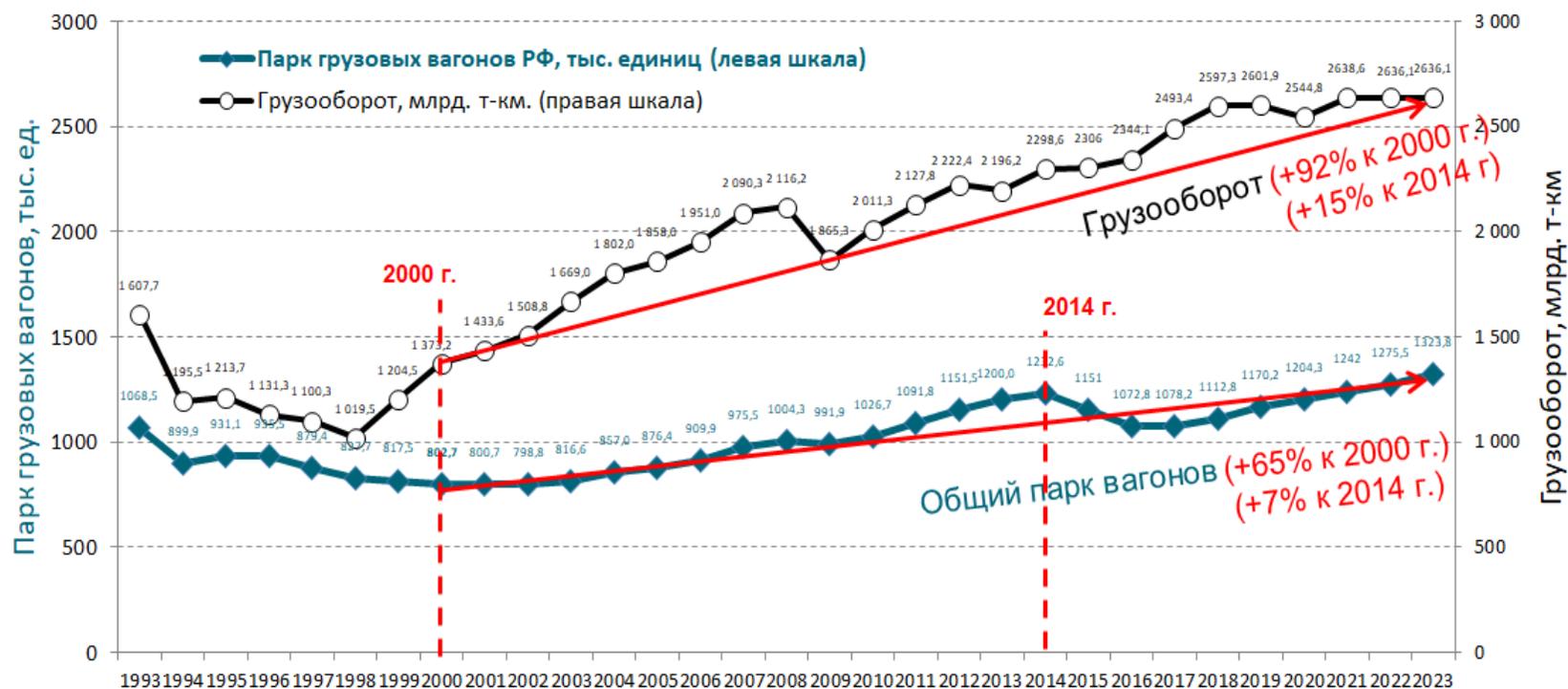
Динамика индексации тарифов РЖД и ставок операторов (аренда полувагонов) с января 2008 г. по сентябрь 2024 г.



Прим. Ставки аренды для графика использованы в номинальных ценах (т.е. не корректировались на уровень инфляции). Динамика ставок аренды с января 2008 по декабрь 2022 г. приведена по данным "Промгрузов", за январь 2023 г. по данным "ПроВагон", с февраля 2023 по июнь 2024 г. - по данным ИЦО (Информационный центр операторов). Методологическое пояснение к графику. Данные о ставках аренды из «Промгрузов» и из отчетов ИЦО несопоставимы по абсолютным значениям (из-за отличий в выборке и методологии формирования), но демонстрируют близкую динамику. Поэтому для сохранения преемственности всего ряда переход с первого источника на второй (январь-февраль 2023 г.) произведён не по абсолютным значениям, а по темпам роста в процентах.

Именно благодаря росту вагонного парка оказалось возможным обеспечить рост грузооборота

Динамика общего парка грузовых вагонов РФ и грузооборота железнодорожного транспорта с 1993 по 2023 гг.



Источник: РЖД, Росстат

6. Прерванный полёт. Проблемы незавершённой либерализации

А что с инфраструктурой?

61

С 1989 по 2009 гг. произошло сокращение инфраструктуры, в частности:

- на **18%** уменьшилось общее количество железнодорожных станций;
- на **9%** сократилась развёрнутая длина станционных путей;
- на **20%** сократилась длина приемо-отправочных путей;
- на **20%** сократилась длина сортировочных путей;
- общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 61;
- более 15 % железнодорожных путей имеют просроченный срок службы.

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

С 1996 по 2009 гг. количество отдельных пунктов с путевым развитием на сети «РЖД» сократилось на 1065 или на **17,1 %**, в т.ч. разъездов – на 52,9 %, обгонных пунктов – на 75,7 %.

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

А что с предложением локомотивной тяги?

62

Парк грузовых магистральных (поездных) локомотивов РЖД в 2010-2022 г., тыс. единиц



Источник: РЖД (данные за 2014-2022 гг. из отчетов ф. 9г-10 на декабрь соответствующего года)

Если грузооборот с 2010 по 2022 г. **вырос на 31%**, то общий парк локомотивов только на 8%, а эксплуатируемый парк локомотивов – **снизился на 18%**.

(С) Хусаинов Ф.И.

Столкнувшись с проблемой дефицита инфраструктуры и дефицита локомотивной тяги «РЖД» в 2010-2012 гг. предложило ряд решений, **негативно воспринятых рынком:**

- Принудительное укрупнение операторских компаний, путём введения ценза по количеству вагонов в собственности
- Возврат к «месячному планированию» (т.е. к нормам Устава 1964 г.)
- Снижение уровня конкуренции, например, путём поддержки идеи единого СРО.
- Обсуждение идеи «централизации и консолидации вагонных парков».

2011-2012 гг. в отрасли прошли под знаком «усиления планирования» и постоянных попыток реанимировать элементы плановой экономики в «уменьшенном» масштабе.

Опять получается «автомат Калашникова»

Предложения об искусственном укрупнении участников рынка

64

В 2011-2012 гг. активно стали высказываться идеи о принудительном укрупнении рынка операторов, в т.ч. путём создания имущественного ценза.

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

В.Якунин

Интервью «РБК daily» 30.07.2012 г.



Якунин В.И.
– президент ОАО «РЖД»
(с 2005 по 2015 гг.)

Впрочем инициативы РЖД были заблокированы благодаря позициям ФАС России и Минэкономразвития, которые в той дискуссии выступили на стороне рынка, а не на стороне монополии.

Попытки внедрить «консолидацию вагонных парков»

65

- 1) Парк **АГ** («агентская схема») апрель 2011 - февраль-март 2012 г.
- 2) Парк **ВСП** (вагоны собственные привлечённые) по декабрь 2012 г.
- 3) Парк **КП** (технологический аутсорсинг) с 2013 г. о декабрь 2014 г.
- 4) Идея «пула вагонов» – обсуждалась в 2015 г., по итогам обсуждения от реализации отказались*.

«Сейчас полувагоны «дочек» РЖД управляются по агентским договорам специальным подразделением монополии – центром фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО). Предполагалось, что схема будет временной. Но именно она, по мнению участников рынка, вызвала коллапс».

Непомнящий А. РЖД вернёт вагоны // Ведомости. 11.10.2011.**

«Мы ожидали, что нас будут нещадно критиковать за некачественно отработанный алгоритм управления парком... мы уже предлагали и пытались на практике организовать работу консолидированным парком в ряде форм (например, с помощью агентских соглашений), но они в силу совокупности причин не дали нужного результата»

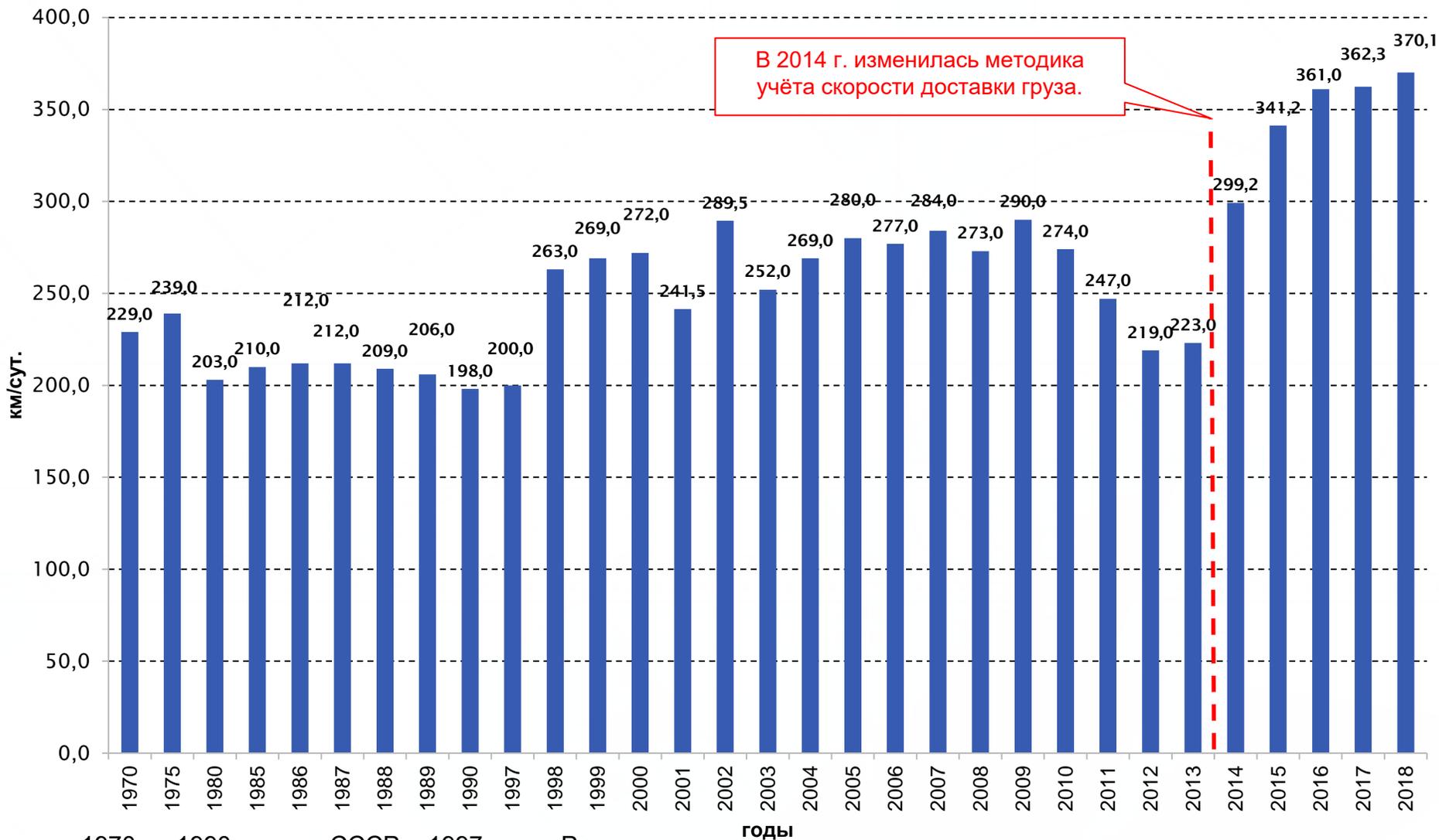
Якунин В.И. Делай что должен// Гудок 28.09.2011 г.***

*Подробнее о технологиях работы с парками АГ, ВСП, КП см.: Хусаинов Ф. И. Консолидация вагонного парка: "на этот раз всё будет иначе"? // Вестник транспорта. 2015. № 8. С. 11-13. (<https://publications.hse.ru/articles/248447296>)

** http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/268915/rzhd_vernet_vagony

*** <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=692350&archive=2011.09.28>

Средняя скорость доставки одной грузовой отправки железнодорожным транспортом в 1970-2018 гг., км/сутки

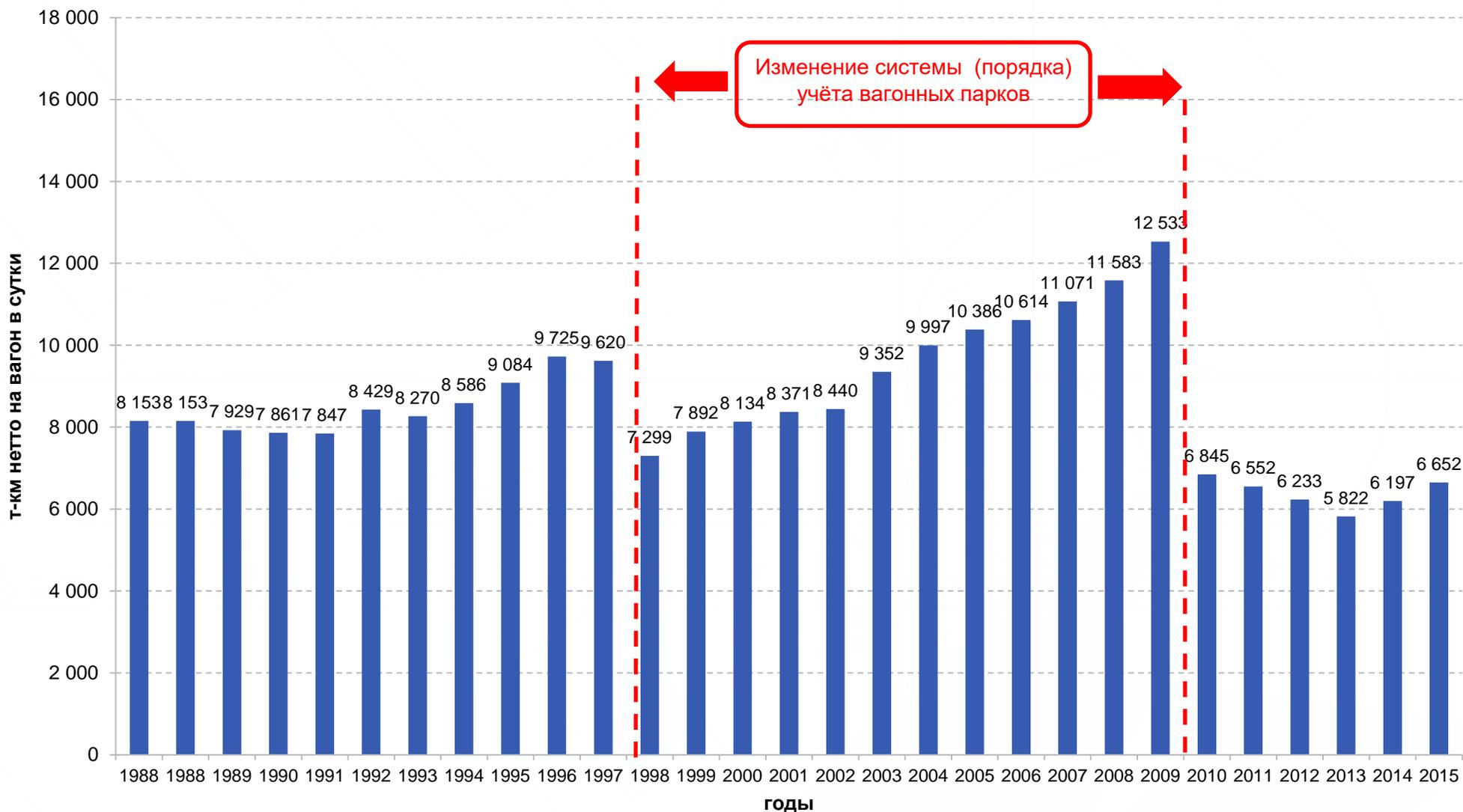


*Данные с 1970 по 1990 – по жд СССР, с 1997 по жд России

Источник: РЖД

(С) Хусаинов Ф.И.

Производительность грузового вагона рабочего парка в 1988-2015 гг, Т-КМ. НЕТТО на вагон в сутки



Надёжность доставки отправок по категориям в 2007-2017 гг, в %

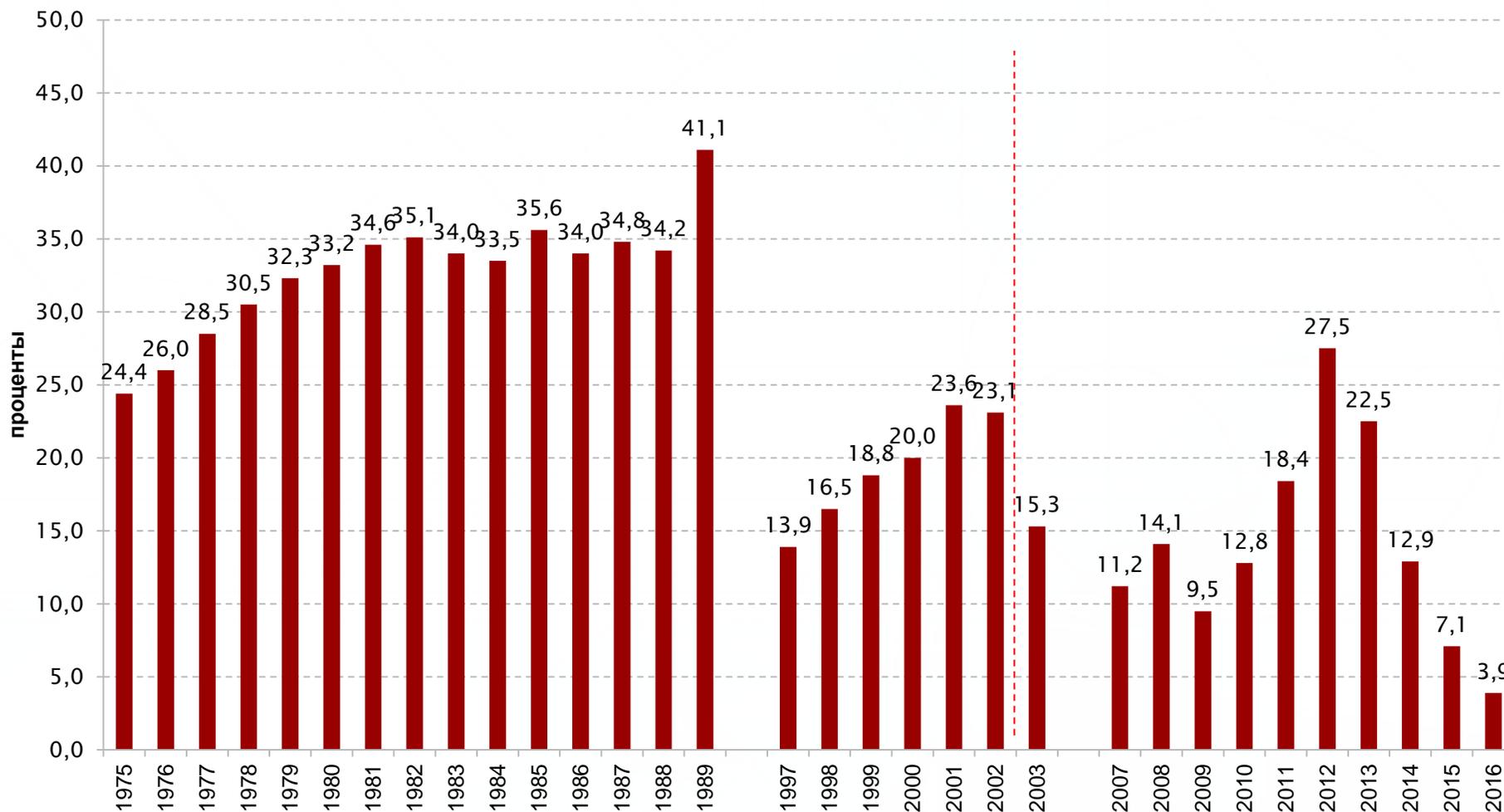
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего		88,8	85,9	90,5	87,2	81,6	72,5	77,5	87,1	92,9	96,1	96,7
в т.ч.												
в гружёных вагонах		90,0	87,7	92,5	88,3	82,3	77	80,2	89,5	94,7	96,7	96,6
	маршрутная	85,0	81,7	89,7	90,0	90,7	83,8	85,5	94,5	97,9	97,6	96,5
	групповая			94,5	90,9	84,6	76,8	81,9	89,6	94,6	96,8	96,6
	повагонная	91,4	89,3	92,8	87,8	81,2	71,2	76,4	86,9	93,4	96,1	95,9
	мелкая	90,9	87,6	84,8	86,9	88,7	82,3	97,5	92,0	91,4	95,1	92,7
	контейнерная	88,8	87,6	90,4	87,1	80,2	90,3	86,7	93,2	96,5	97,4	97,8
порожних вагонов		84,7	81,2	86,9	85,4	80,9	67,3	74,7	85,1	91,5	95,7	96,9

Доля отправок прибывших с просрочкой по категориям в 2007-2017 гг, в %

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего		11,2	14,1	9,5	12,8	18,4	27,5	22,5	12,9	7,1	3,9	3,3
в т.ч.												
в гружёных вагонах		10,0	12,3	7,5	11,7	17,7	23,0	19,8	10,5	5,3	3,3	3,4
	маршрутная	15,0	18,3	10,3	10,0	9,3	16,2	14,5	5,5	2,1	2,4	3,5
	групповая *			5,5	9,1	15,4	23,2	18,1	10,4	5,4	3,2	3,4
	повагонная	8,6	10,7	7,2	12,2	18,8	28,8	23,6	13,1	6,6	3,9	4,1
	мелкая	9,1	12,4	15,2	13,1	11,3	17,7	2,5	8,0	8,6	4,9	7,3
	контейнерная	11,2	12,4	9,6	12,9	19,8	9,7	13,3	6,8	3,5	2,6	2,2
порожних вагонов		15,3	18,8	13,1	14,6	19,1	32,7	25,3	14,9	8,5	4,3	3,1

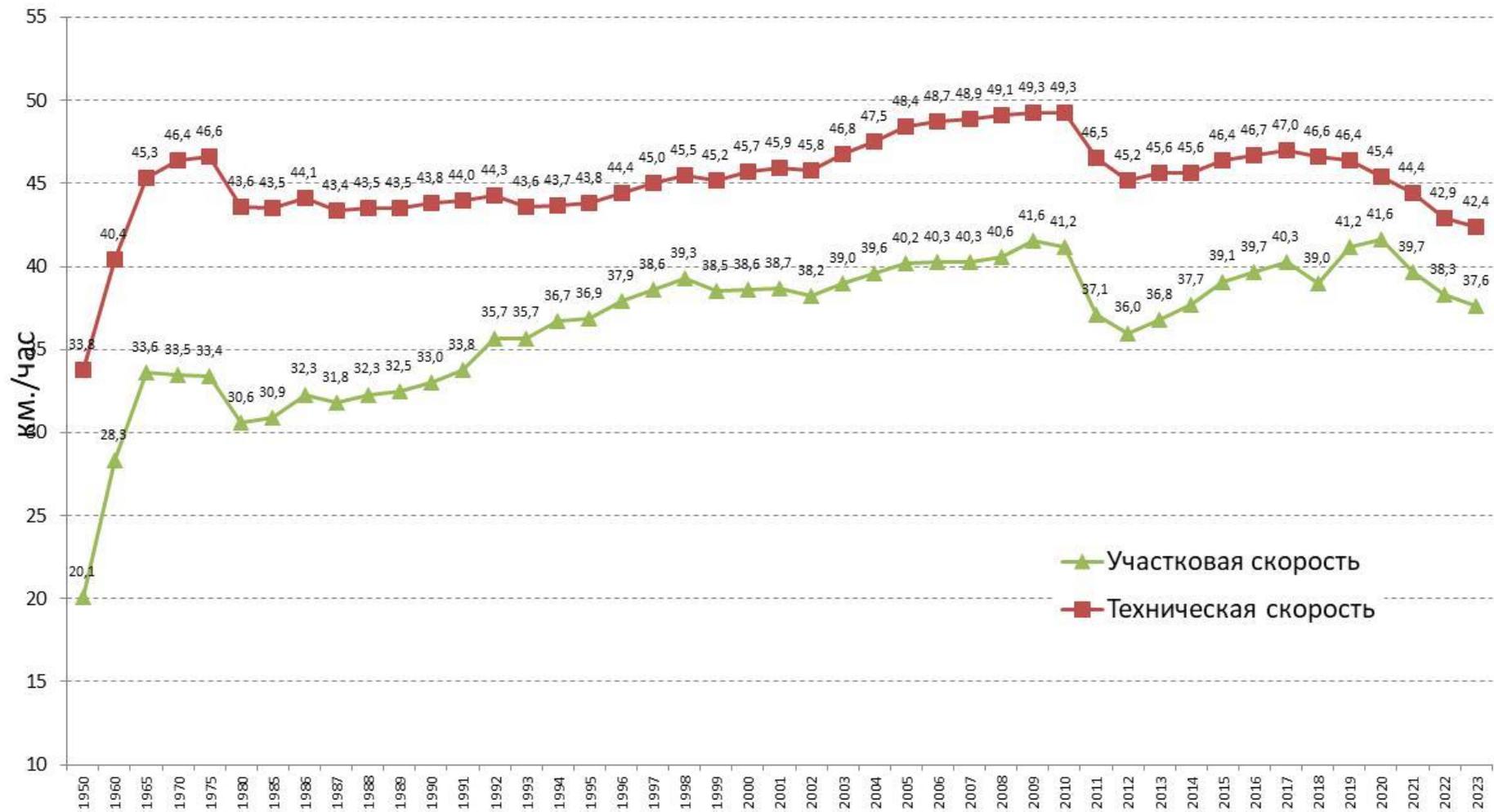
* до 2009 г. групповые отправки учитывались в числе маршрутных

Динамика доли отправок, прибывших с невыполнением срока доставки (с просрочкой) на железных дорогах СССР и России в 1975-2016 гг, в %*

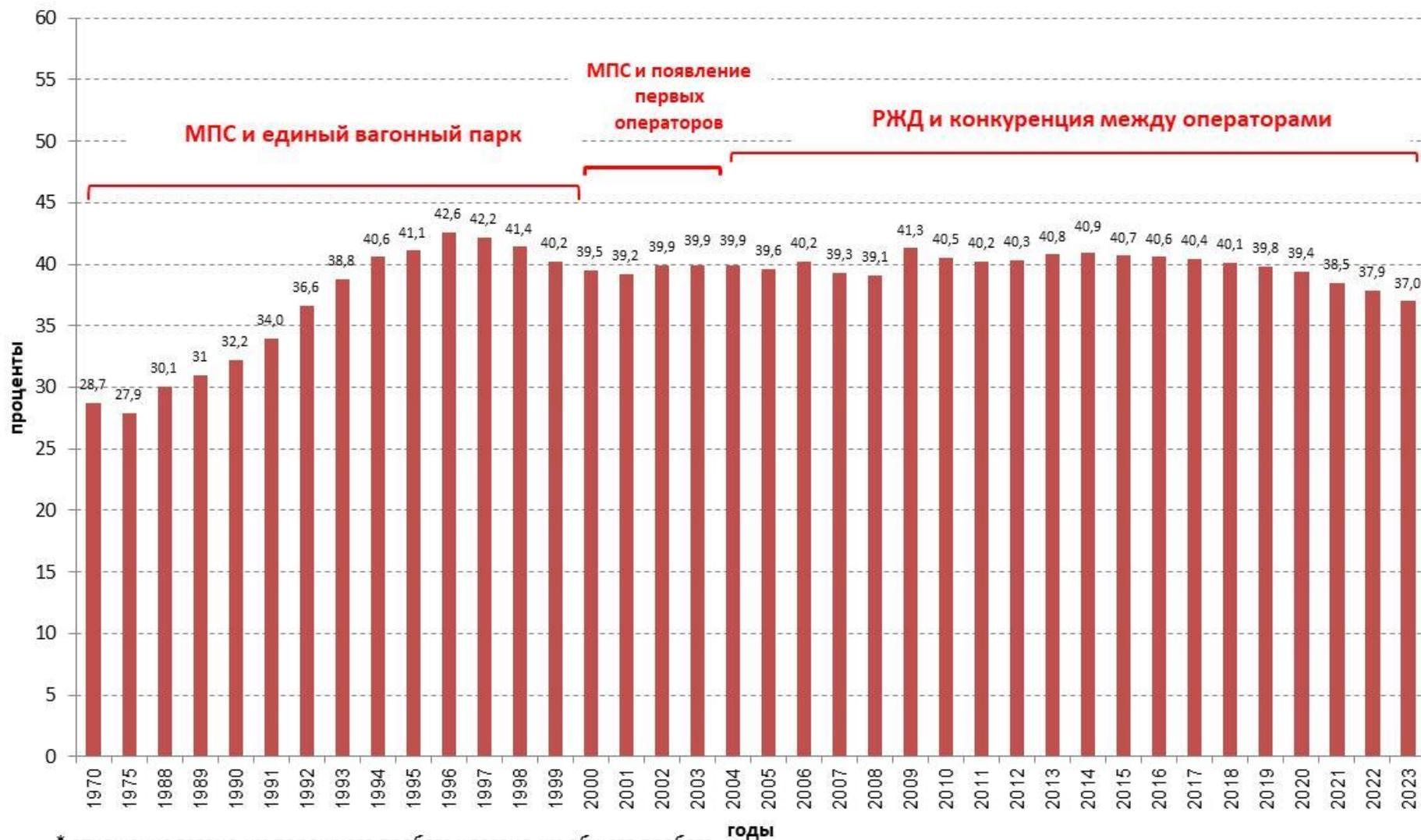


* 1975-2003 гг. доля отправок, прибывших с просрочкой определялась два раза в год – в феврале и в сентябре (отчёт ф. ЦО-31), приводятся данные за сентябрь соответствующего года; данные за 2007-2016 гг. данные в целом за год по Годовым отчётам «РЖД».

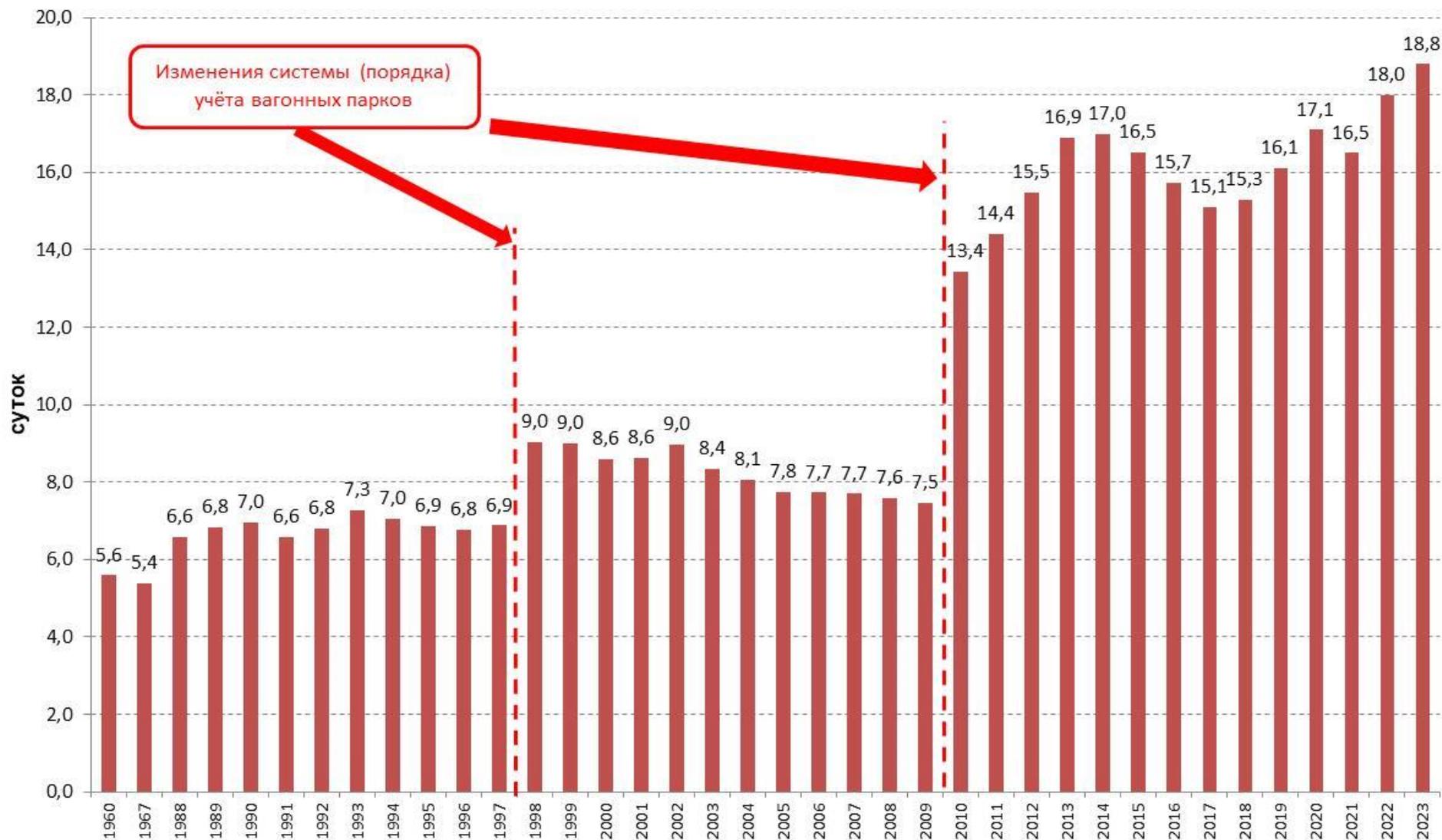
Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1950-2023 гг., км/час.



Динамика процента порожнего пробега вагона на железных дорогах СССР и России в 1970-2023 г.*, в %



Оборот грузового вагона рабочего парка в 1960-2023 гг., суток



Дьявол кроется в деталях: изменение методики учёта вагонов рабочего парка

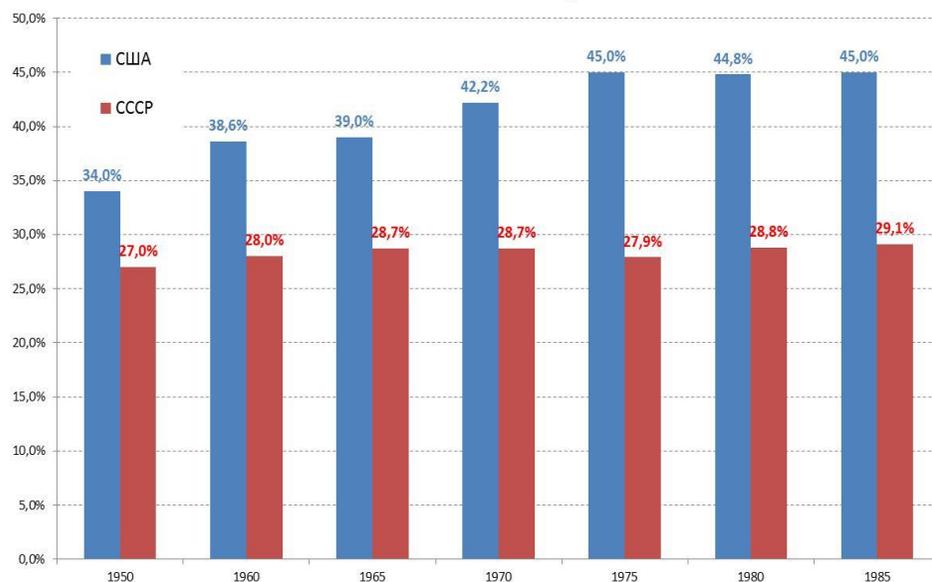
**Рабочий парк и оборот грузового вагона по сети РЖД
за период с 21 по 30 декабря 2009 г.**

Дата	Рабочий парк, тыс. единиц		Оборот вагона, сут	
	Расчёт по старой методике	Расчёт по новой методике	Расчёт по старой методике	Расчёт по новой методике
21	465,8	790,2	8,27	14,02
22	482,9	787,9	8,16	13,31
23	484,1	787,1	8,11	13,18
24	485,9	786,6	8,43	13,64
25	490,4	787,4	8,29	13,31
26	490,7	787,5	8,73	14,01
27	485,3	786,2	9,26	15,00
28	476,7	785,1	8,76	14,42
29	475,9	785,1	8,52	14,06
30	480,5	786,9	8,59	14,06

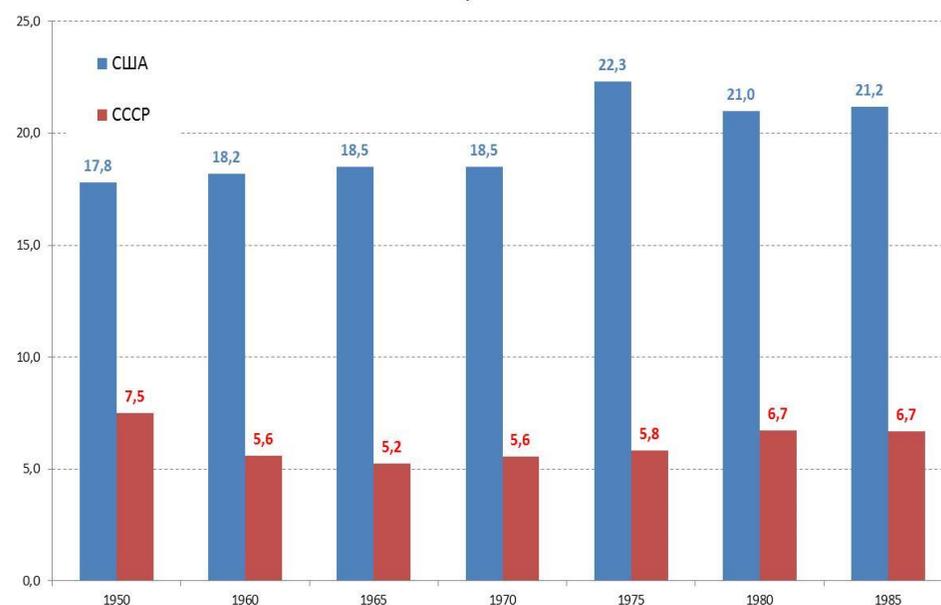
Источник: Филиппченко С.А. Новые методы учёта парка грузовых вагонов и расчёта оборота вагона // Железнодорожный транспорт. – 2010. - № 4. – С.67-70

Сравнение некоторых показателей железных дорог СССР и США в 1950-1985 гг

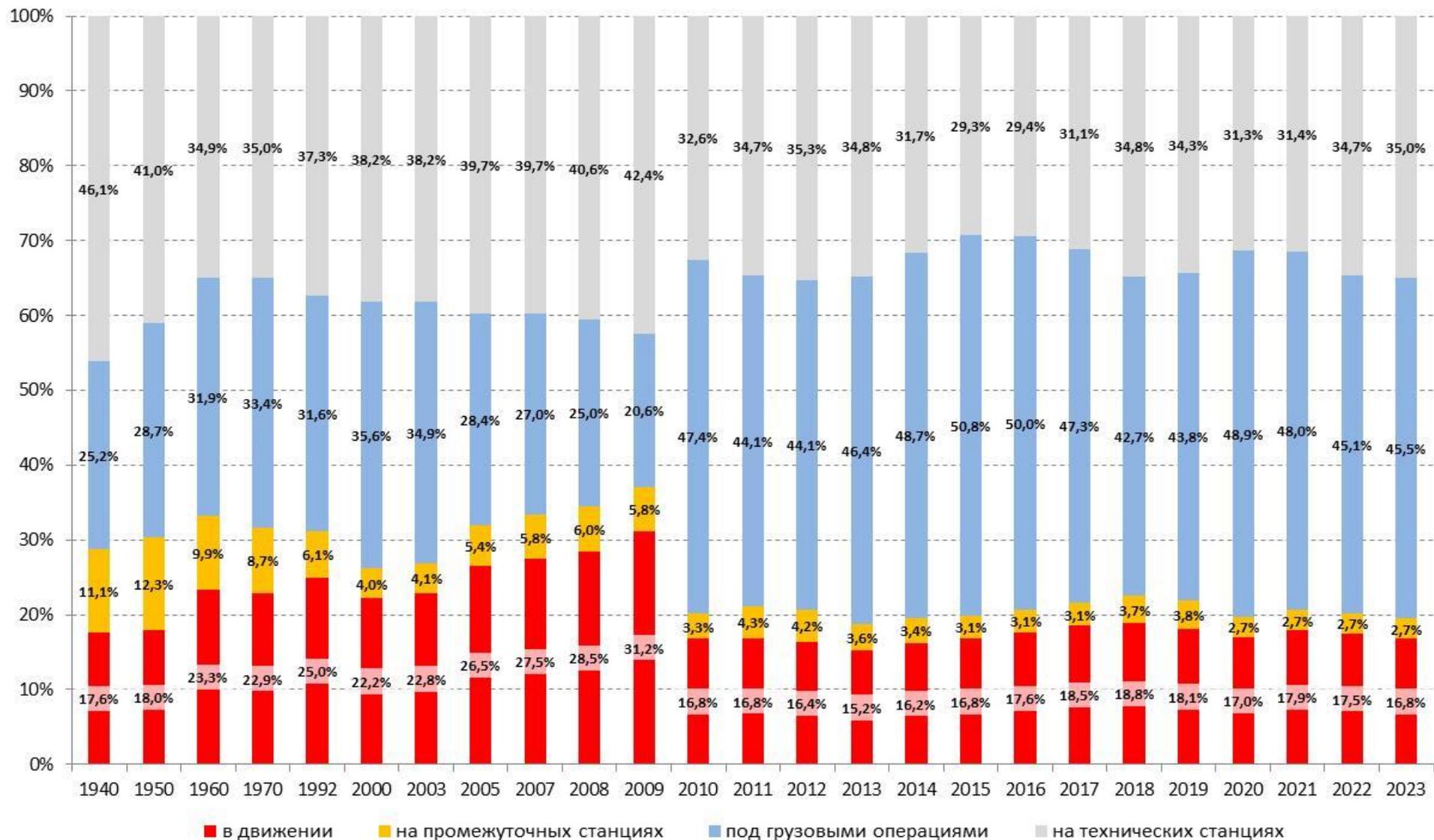
Коэффициент порожнего пробега (к общему) на железных дорогах США и СССР в 1950-1985 гг, в %



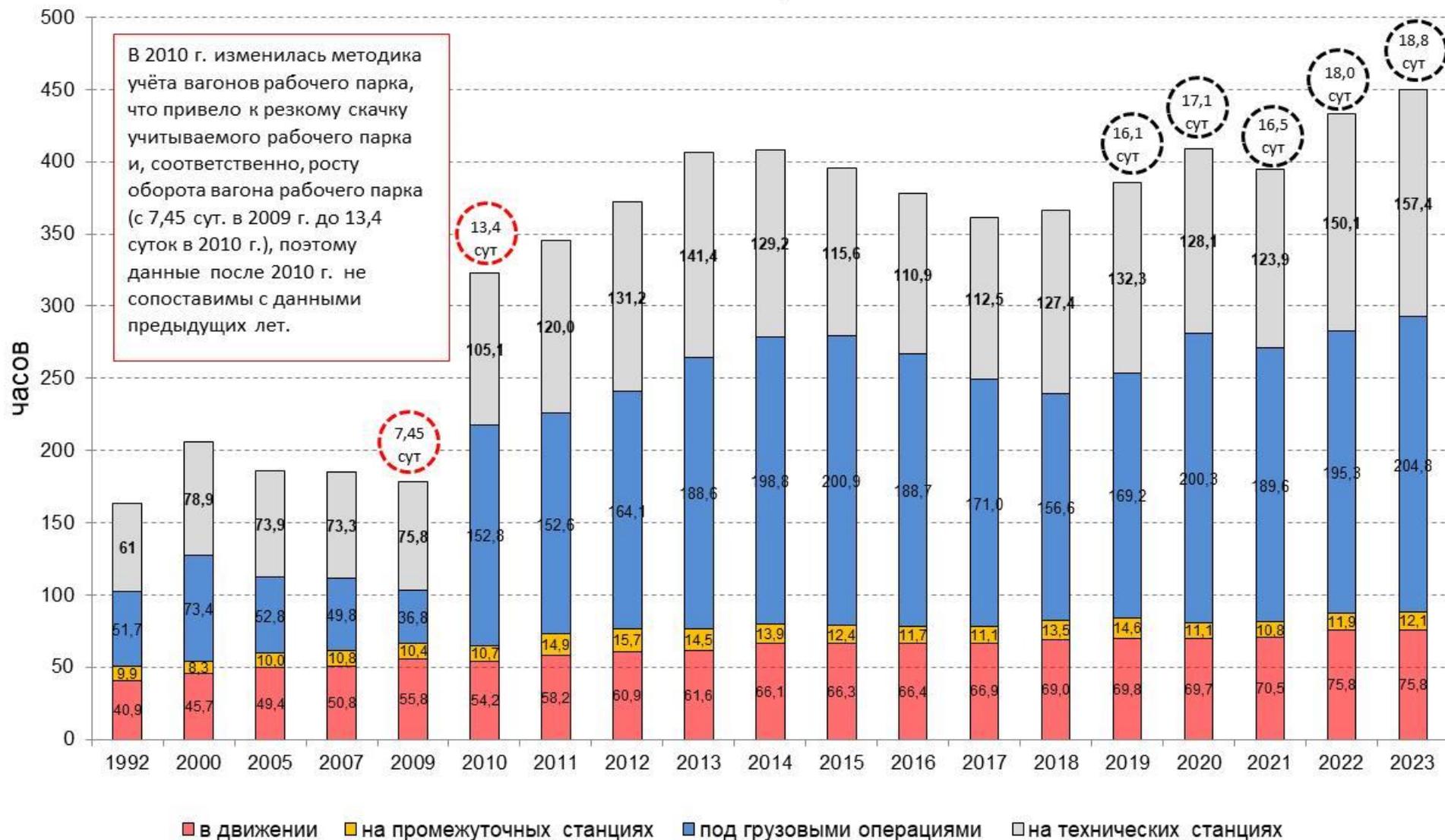
Оборот грузового вагона на железных дорогах США и СССР в 1950-1985 гг, суток



Структура оборота грузового вагона по элементам в 1940-2023 гг, %



Оборот грузового вагона рабочего парка с разложением по элементам в 1992-2023 гг., в часах



Некоторые элементы либерализации системы в 2015-2016-2017 гг.

Большинство предложений по «усилению плановых начал», «усилению качества планирования», «использованию практик, хорошо зарекомендовавших себя в советское время» было отклонено благодаря активным выступлениям транспортного и экспертного сообщества.

На протяжении 2014-2016 гг. РЖД пришлось отказаться от некоторых наиболее одиозных инициатив.

Более того, в 2015-2016 гг. новым президентом РЖД О.Белозёровым были реализованы некоторые предложения, ранее высказываемые оппонентами РЖД - упрощение процесса заключения договоров об организации перевозок грузов, некоторое упрощение системы планирования (отмена заявок ф.ГУ-12 для некоторых видов перевозок), сокращение сроков подачи заявок и т.п.

Всё это породило оптимистические ожидания у участников рынка.

Впрочем, уже в 2018 г. эти оптимистические ожидания развеялись. Все реформаторские действия приостановились.

7. «Захват регуляторов».
Кейс № 2 (события 2014-2016 гг)

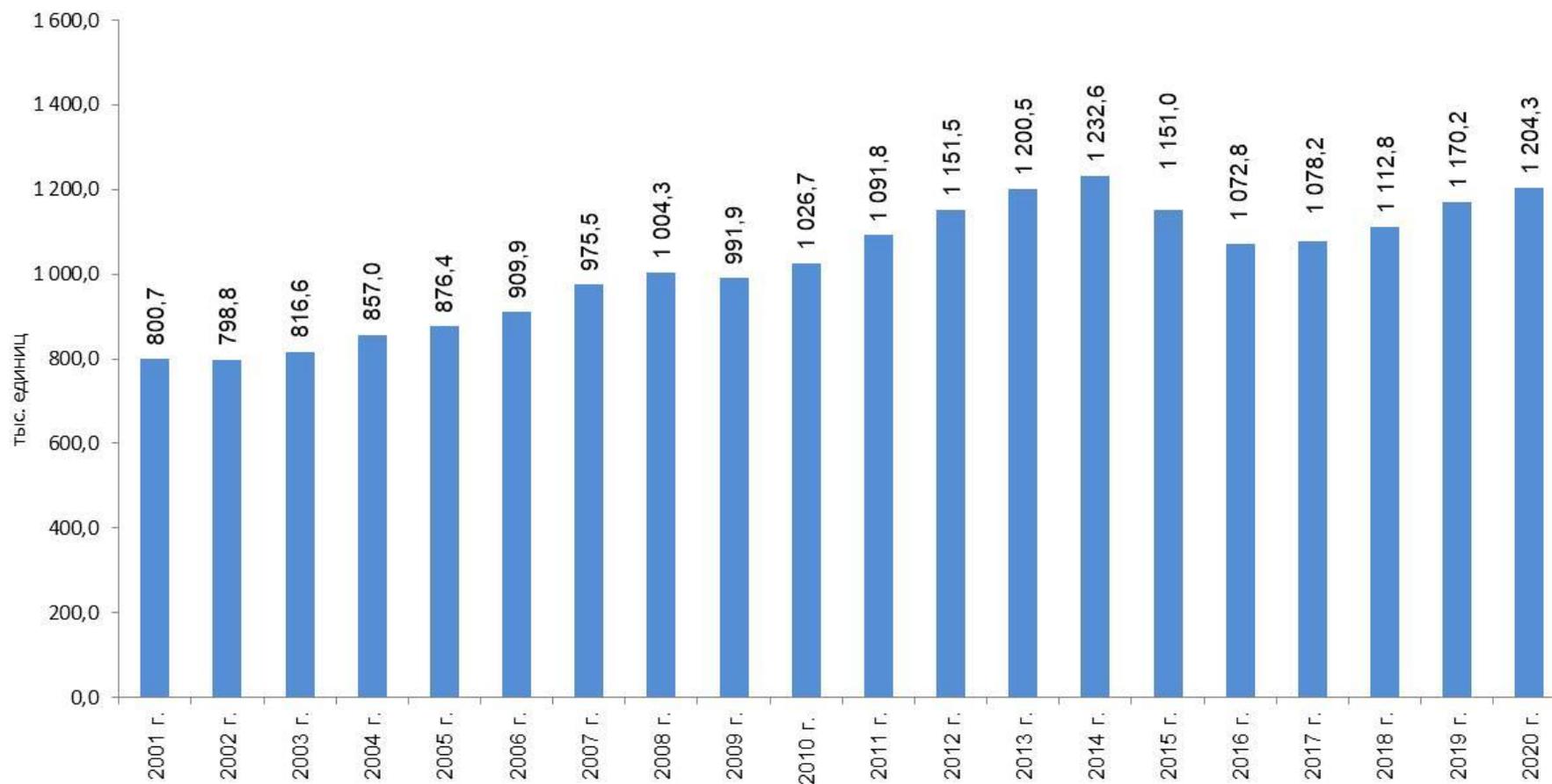
Рассмотрим ещё один сюжет, находящийся на стыке железнодорожной и вагоностроительной отраслей.

Динамика парка грузовых вагонов в России в 2001-2017 гг.*, тыс. единиц



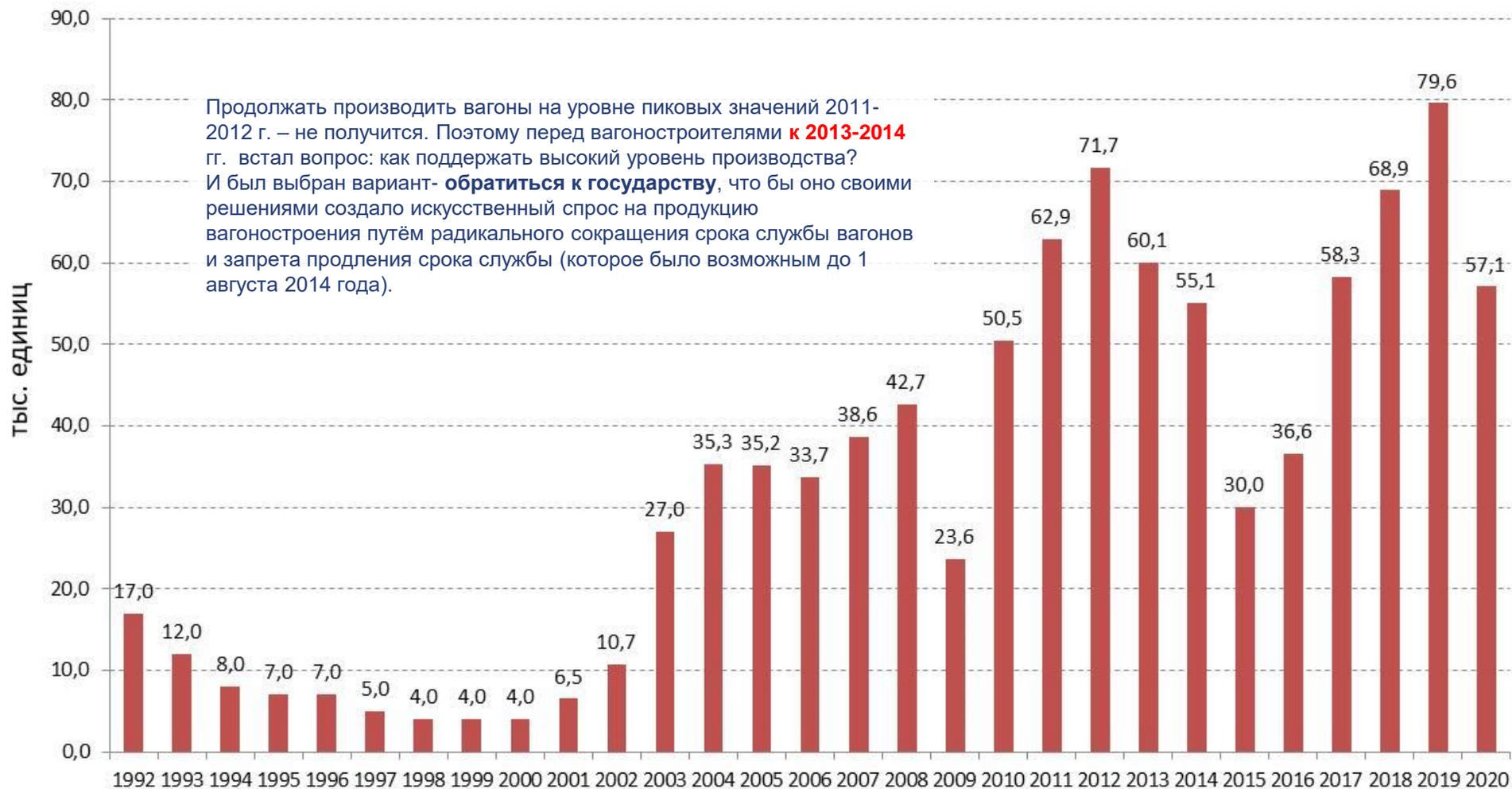
* по состоянию на декабрь соответствующего года (по 9д-3)

Динамика парка грузовых вагонов в России в 2001-2020 гг.,
тыс. единиц*



* По состоянию на конец года по данным РЖД, в т.ч. за 2014-2020 гг. по данным отчёта ф. 9д-4

Производство грузовых вагонов в России в 1992-2020 гг, тыс. единиц



Производство грузовых вагонов в России в 1992-2023 гг, тыс. единиц



Динамика списания и закупок грузовых вагонов в России в 1993-2017 гг., тыс. единиц

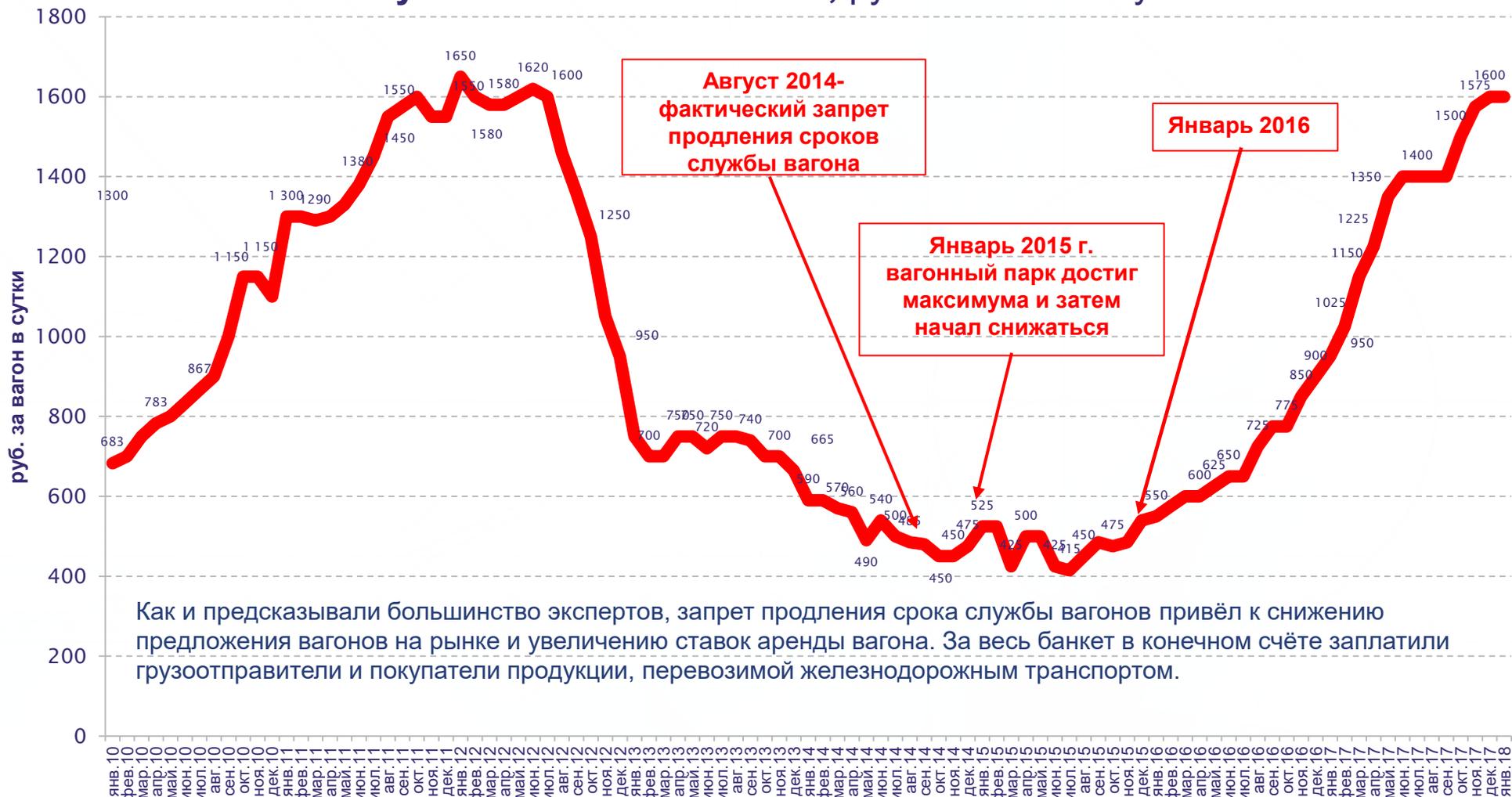
83



Источник: «Инфо Line-Аналитика», РЖД, ИПЕМ

* Фактический запрет продления срока службы с 01.08.2014 г. был позднее дополнен приказом Минтранса (поправкой в ПТЭ) о запрете с 01.01.2016 г. выхода на сеть железных дорог общего пользования вагонов с продлённым сроком службы.

Помесячная динамика среднесуточной ставки аренды полувагона за 2010-2017 гг., руб. за вагон в сутки



Динамика списаний и ввода грузовых вагонов в РФ и общий парк вагонов* в 2010-2020 гг.



*парк вагонов приводится на декабрь соответствующего года (за 2010-2014 г. - на конец декабря по данным ГВЦ РЖД, за 2015-2020 гг. - на конец декабря по данным отчёта ф. 9д-4 с сайта РЖД)

Почему возможен/ неизбежен/вероятен «захват регуляторов»?

86

В реальности проблема регулирования – это проблема обнаружения того, когда и почему отрасль (или другая группа единомышленников) **способна использовать государство в своих целях** либо же избирается государством для использования в чужих целях.

Джордж Стиглер



Д. Стиглер – лауреат Нобелевской премии по экономике

8. Противоречивые итоги: «шаг вперёд и два назад»

Итоги 2000-2015 гг.

Таким образом, рассматривая период с **2000 по 2015 гг**, можно отметить, что 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, наблюдался бурный рост: росли инвестиции, увеличивался парк вагонов, повышалось качество транспортного обслуживания. Кроме того, благодаря конкуренции, с середины 2012 г. по 2015 год снижались тарифные ставки операторов.

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

Итоги 2016-2018 гг.

Вмешательство государственных регуляторов в функционирование рынка предоставления подвижного состава привело к снижению профицита и появлению дефицита подвижного состава и росту ставок операторов.

Возвращение такого явления как дефицит стало возможным, помимо прочего, ещё и потому, что для него была **подготовлена интеллектуальная среда**: отдельные эксперты (представляющие РЖД, отраслевую науку, вагоностроителей и т.д.) постоянно говорили, что рынок привёл к «избытку предложения вагонов» и призывали государство «решить проблему профицита».

Это ещё один урок на тему **«идеи имеют значение»**.

Итоги 2019-2023 гг.

Ключевые проблемы на этом этапе:

1. Вагоны: профицит и одновременно дефицит?
2. Тарифы: регулирует ли ФАС монополию или монополия регулирует себя сама?
3. Монополия в одном сегменте начинает уничтожать в смежных сегментах даже те элементы, которые благодаря проведённым реформам привели к положительным результатам.
4. Дефицит инфраструктуры – отложенная, но не новая проблема

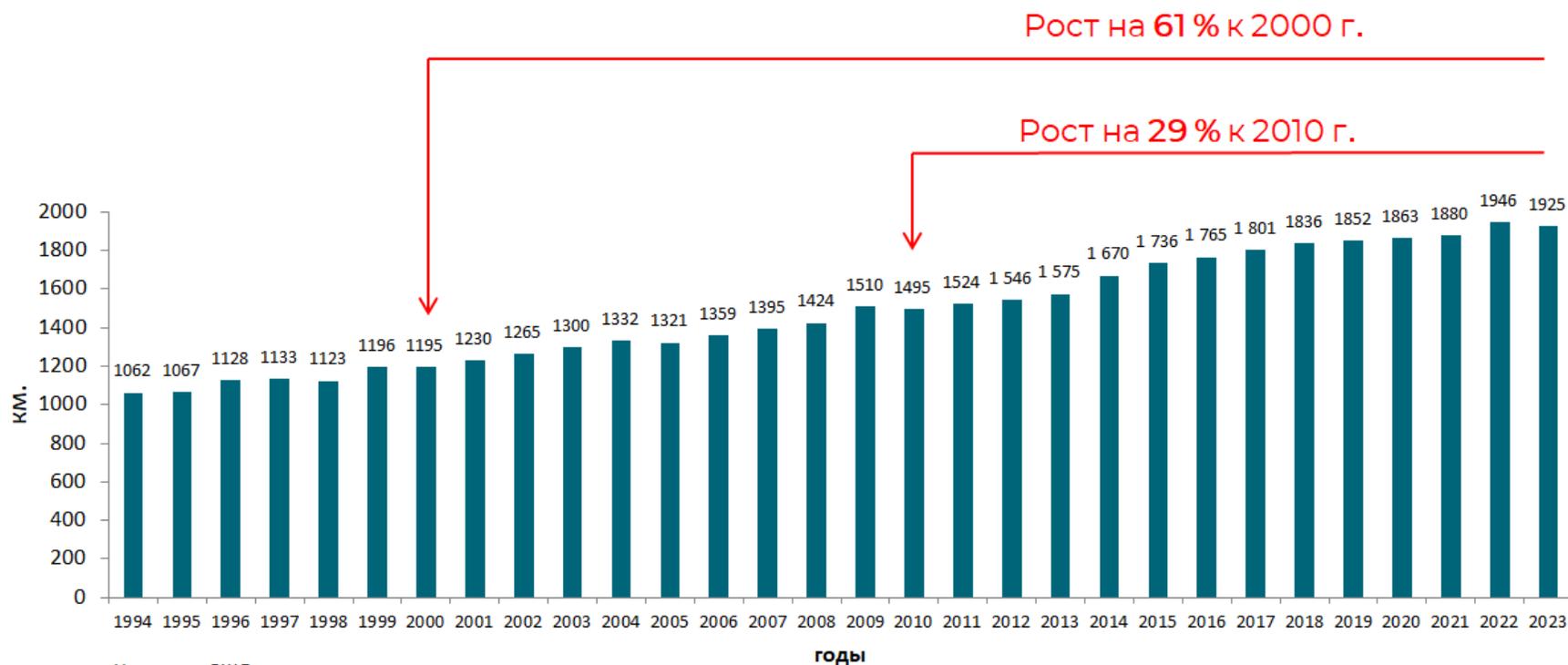
Влияние изменения средней дальности перевозок на некоторые показатели работы железнодорожного транспорта

№ п/п		2010	2015	2018	2019	2020	2021	2022	2022 г. к 2010 г, в %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Грузооборот, млрд. т-км.	2 011,3	2 304,8	2 597,3	2 601,9	2 544,8	2638,6	2636,1	131,1%
2	Грузооборот с учётом порожнего пробега, млрд. т-км	2 501,8	2 954,9	3 304,8	3 305,0	3 221,0	3320,3	3300,4	131,9%
3	Погружено, млн. тонн	1 205,8	1 214,5	1 289,6	1 278,1	1 243,6	1282,8	1234,3	102,4%
4	Оборот вагона рабочего парка, сут.	13,4	16,5	15,3	16,1	17,1	16,5	18,0	134,3%
5	Средняя дальность перевозки одной тонны груза, км.	1495	1735,5	1836	1852	1863	1880	1946	130,2%
6	Общий парк грузовых вагонов*, тыс.ед.	1026,7	1155,7	1111,9	1168,6	1202,9	1240,8	1273,9	124,1%
7	Рабочий парк грузовых вагонов*, тыс.ед.	817,8	944,2	952,0	1007,9	996,9	1033,7	1083,1	132,4%

Зафиксируем на этом наше внимание: погрузка грузов (тонны) за этот период выросла не слишком сильно, зато вырос грузооборот. А это значит, что при прочих равных **увеличилась дальность перевозок**. И действительно, из данных таблицы видно, что средняя дальность перевозки груза (т.е. расстояние от точки погрузки до точки выгрузки) выросла на 30,2%.

Подробнее, см. Хусаинов Ф.И. Хусаинов Ф. И. Влияние средней дальности перевозки на потребный парк грузовых вагонов // Транспорт Российской Федерации. 2024. № 3. С. 23–25. (<https://publications.hse.ru/articles/934949166>)

Средняя дальность перевозки грузов по сети МПС/РЖД*, км.



*Средняя дальность перевозки одной тонны груза

Цепочка влияния: средняя дальность, оборот вагона, потребный парк

93

Указанные данные позволяют сделать вывод, что увеличение средней дальности перевозок, повлекшее за собой соответствующий рост грузооборота (+31,1%), а заодно и грузооборота с учётом порожнего пробега (+31,9%) объективно должны были привести и привели и к росту вагонного парка, поскольку, если вагоны едут на увеличившееся расстояние, то должна возрасти и потребность в вагонах.

Например, если раньше вагон возвращался через 13 или 15 суток, а теперь, из-за выросшей дальности, возвращается через 18 или 20 суток, то для обеспечения одного и того же объёма погрузки, очевидно, требуется больше вагонов – на этой логике, в частности строятся все методики определения потребного парка.

Стандартная формула определения потребного парка, как известно, имеет вид:

$$N_{\text{потр.}} = U_{\text{погр.}} * \Theta_{\text{в}} \quad (1)$$

где: $U_{\text{погр.}}$ - среднесуточное количество погруженных вагонов (ваг.),

$\Theta_{\text{в}}$ – оборот вагона рабочего парка, суток.

Таким образом, растущая потребность в парке вагонов, которую ощущают участники рынка (и которая иногда выражается в росте ставок предоставления вагонов) является прямым следствием роста оборота вагона.

Капитализм – это экономика избытка

Что такое вообще «избыточный парк»?

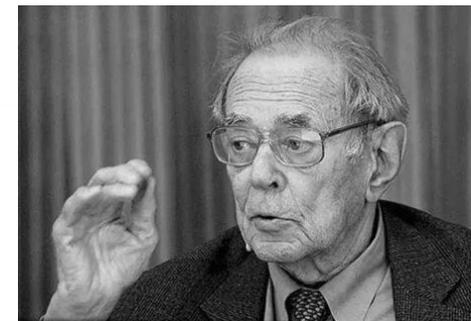
Само это понятие как бы неявно намекает нам, что есть какое-то «объективно необходимое» количество вагонов (например, которого достаточно, чтобы обеспечить все заявки), а есть «лишние» вагоны. Отвлечёмся пока от роли инфраструктуры, как ограничителя величины парка, рассмотрим пока именно «грузовую составляющую».

Эта точка зрения неявно базируется на концепции равновесия, которая заключается в том, что на рынке должно быть равновесие между спросом и предложением. Например, между спросом грузоотправителей на вагоны и предложением вагонов под погрузку со стороны операторов. Грубо говоря – если для перевозки грузов всего нужен миллион вагонов, то именно столько вагонов и должно быть на сети железных дорог.

Экономика дефицита или экономика избытка?

«Конкуренция — одновременно и причина возникновения избытка, и его следствие... Если все товары, предназначенные для продажи, находят своих покупателей, какой тогда смысл конкурировать? Это все равно что Олимпийские игры, где количество медалей равно числу соревнующихся».

Янош Корнаи



Это верно и для рынка предоставления вагонов. Именно наличие на нем профицита является важнейшим залогом конкуренции между операторами и поддержания цен на их услуги на низком уровне. Если, например, на рынке присутствует 1,3 млн вагонов, а для погрузки требуется 1,1 млн, то только наличие этих «лишних» 200 тыс. вагонов заставляет их собственников конкурировать друг с другом и предлагать более высокий уровень сервиса и более низкий уровень цен.

Если этот избыток исчезнет или будет невелик, если вагонов будет ровно столько, сколько требуется для погрузки, исчезнет смысл работать лучше, чем это делают конкуренты. **В этом случае потребители проигрывают.**

Почему дефицит инфраструктуры – это проблема?

96

Рост оборота вагона запускает порочный круг: если оборот растёт, то потребность в вагонах увеличивается, грузоотправители и операторы начинают ощущать дефицит вагонов под погрузку.

Чтобы как-то обеспечить заявки грузоотправителей в условиях такого «технологического дефицита», операторы должны приобрести новые вагоны, чтобы было в чём вывозить грузы. Увеличение парка вагонов, в свою очередь влияет на оборот вагона в повышательном направлении, а рост оборота вагона снова вызывает нехватку вагонов под погрузку и стимулирует закупку новых вагонов.

Таким образом, дефицит инфраструктуры не просто создаёт проблемы для вывоза груза, его влияние гораздо значительнее – он порождает ряд других проблем, разрешение которых требует (возможно) изменения принципов управления вагонопотоками. Но решение этих проблем упирается в то, что РЖД вместо того, чтобы адаптировать систему управления парками под изменяющиеся условия **начинает искать такие решения проблемы, которые могут оказаться опаснее для рынка, чем даже сами эти проблемы.**

При этом, нужно понимать, что сама проблема дефицита инфраструктуры – не вчера появилась.

Почему дефицит инфраструктуры – это проблема? (2) 97

Вторым фактором, который здесь нужно вспомнить, была позиция советской экономической науки, которая регулярно в статьях и книгах противопоставляла «анархическое развитие производственных сил» при капитализме и планомерное их развитие при социализме.

Применительно к транспорту звучал этот тезис так: вот в США и ряде других капиталистических стран, где нет плановых органов, инфраструктура развивается избыточно – много избыточных, излишних дублирующих линий, а всё потому, что нет централизованного и «научно-обоснованного» плана развития сети. И затем с гордостью добавляли - вон, грузонапряжённость у нас самая высокая в мире, а в Европе и в США грузонапряжённость существенно ниже, это означает, что там излишне много «избыточной», «лишней», «невостребованной» инфраструктуры. (Слышите знакомые слова?) А вот в СССР, где всё планомерно, централизованно и по-государственному, нам излишняя инфраструктура, её избыток и запас/резерв – не нужны.

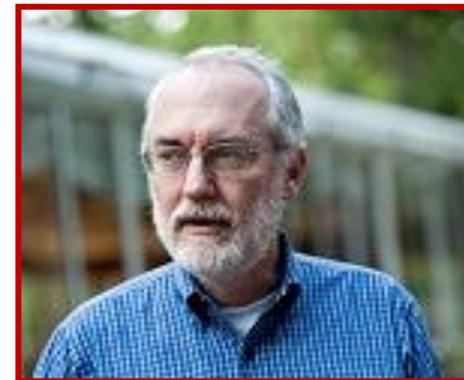
И вот, когда в процессе реформ, Россия тоже перешла к рынку, вдруг стало понятно, что «избыток» инфраструктуры в капиталистических странах – он был не случаен. Оказалось, что в рыночной экономике избыток – это не впустую потраченные ресурсы, а важный элемент гибкой и эффективной работы той или иной системы.

Почему реформы останавливаются?

98

«На протяжении всего XIX века лица, проводившие экономическую политику в России, с завистью наблюдали за опережающей индустриализацией и экономическим ростом в Британии, Франции и др. странах, проводивших либерализацию экономических систем. Однако, хотя царские чиновники пытались имитировать эти успехи, они были не в состоянии отказаться от рычагов централизованного контроля, рычагов, которые обеспечивали им смысл существования и поэтому были не в состоянии высвободить энергию необузданного капитализма.

Возможно, реструктуризация российских железных дорог окажется ещё одним примером в этом феномене...»



Рассел Питтман – директор отдела экономических исследований антимонопольного управления Министерства юстиции США, профессор РЭШ

Перспективы

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

1. Допуск частного капитала в инфраструктуру и развитие инфраструктуры (в т.ч. и т.н. «параллельные ходы»).
2. Развития рынка тяги и соответственно, наличия конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства.
3. Дерегулирования железнодорожных тарифов (инфраструктурной составляющей) для частных компаний, строящих свою инфраструктуру.

Впрочем, нужно понимать, что масштабное дерегулирование и приватизация в этой сфере возможна, вероятно, только в контексте более широкого круга реформ (но это – другая тема).

1. Переход от государственной монополии к формированию рынка в сфере железных дорог незавершён; При этом, сегодня все идеи по реформированию находятся в «замороженном» состоянии – ни регуляторы, ни экспертное сообщество практически не обсуждают дальнейшие институциональные реформы. Обстановка похожа на поздний СССР: все надеются, что можно «починить» социализм, не меняя устройства системы.

2. В сегменте оперирования вагонами была проведена либерализация, там появилась частная собственность, децентрализация принятия экономических решений, следствием чего стал рост инвестиций в приобретение вагонного парка, увеличение объёмов перевозок и бурное развитие этого сегмента. Вместе с тем, в сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта сохраняются основные черты советского министерства - государственная собственность, негибкая административно-командная система управления, отсутствие экономических стимулов к развитию, и как следствие, **катастрофическое отставание развития инфраструктуры от растущих объёмов перевозок и растущего вагонного парка**, что приводит к повышенной загрузке пропускных и провозных мощностей и к тому, что неразвивающаяся инфраструктура становится тормозом промышленного роста.

3. Основные проблемы функционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не столько реформами и демонополизацией, сколько **недореконструкцией и незавершённостью** проводимых реформ, а так же несистемностью отдельных решений (когда в одном сегменте уже действуют рыночные силы, а в соседнем – архаичное государственное регулирование).

Спасибо за внимание !

 <https://t.me/rzdfiles> (Telegram-канал «Экономика на рельсах»)

 <https://vk.com/khusainov.farid>

 <http://f-husainov.livejournal.com>

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

Дополнительные ссылки для чтения:

- 1) Гурьев А.И. Из тупика. История одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. – 800 с. (http://lit.lib.ru/img/g/gurxew_a_i/text_0010/all.pdf)
- 2) Гурьев А.И. Снова в тупик? Очерки по истории несостоявшейся реформы (<https://f-husainov.livejournal.com/486120.html>)
- 3) Хусаинов Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации - М.: ИД Наука, 2015. -272 с. (<https://publications.hse.ru/books/250435394>)
- 4) Хусаинов Ф. И. Советские железные дороги: миф о "золотом веке" // Экономическая политика. 2013. № 5. С. 39–61. (<https://publications.hse.ru/articles/248142338>)
- 5) Хусаинов Ф.И. Реформа российских железных дорог: неоконченная пьеса // Экономическая политика. 2011. №5. С.68-97. (<https://publications.hse.ru/articles/248142082>)
- 6) Хусаинов Ф. И. К вопросу о возможности функционирования частных железнодорожных перевозчиков // Бюллетень транспортной информации. 2017. № 11. С. 9–17. (<https://publications.hse.ru/view/248144682>)
- 7) Хусаинов Ф.И. Структурная реформа железных дорог: история успеха или провала? //РЖД-Партнер. 2021. № 24. С.38-43. (<https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/545703832.pdf>)
- 8) Хусаинов Ф.И. Негромкий юбилей. Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте — 20 лет // VGudok.com, 20.05.2021 г. (<https://vgudok.com/lenta/negromkiy-yubiley-programme-strukturnoy-reformy-na-zheleznodorozhnom-transporte-20-let>)
- 9) Хусаинов Ф. И. Институциональные реформы на железнодорожном транспорте: итоги двух десятилетий // Экономика железных дорог. 2021. № 12. С. 54–64. (<https://publications.hse.ru/view/544266598>)

Список публикаций Ф.И.Хусаинова на сайте ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785#sci>

Дополнительные ссылки для просмотра:

1. Цикл видео-лекций о структурных реформах на железнодорожном транспорте (в т.ч. об «американской» и «европейской» моделях), май-июнь 2024 г.: (<https://ur.hse.ru/news/944806222.html>)
2. Доклад «Эволюция железных дорог в США: уроки для России» (<https://www.youtube.com/watch?v=joZhj8ncrJo>)
3. Интервью каналу SVTV «Бездорожье в тупик»: (<https://www.youtube.com/watch?v=gBU6hT6S7sA>)
4. Реформа железнодорожной отрасли в России проблемы незавершенной либерализации. Доклад на конференции «Капитализм и свобода», С-Петербург, 16.04.2016 г. (<https://www.youtube.com/watch?v=U2t10ivrvJA&t=695s>)
5. Железнодорожная отрасль и невидимая рука рынка. Доклад на XII Чтениях Адама Смита. Москва, 04.11.2020 г. (<https://www.youtube.com/watch?v=jEC7-8i1-aU&t=30s>)