



# Мировой финансовый кризис и новый этап структурной реформы российских железных дорог

*К.В. Холопов,*

*О.В. Соколова*

## **1. Железнодорожный транспорт России в условиях финансово-экономического кризиса**

Мировой финансовый кризис затронул фактически все сферы российской экономики, в том числе и железнодорожный транспорт, который во многом определяет существование и экономическую эффективность внутренних связей и внешнеэкономической деятельности российских предприятий.

Железнодорожный транспорт полностью зависит от специфического спроса на транспортные услуги. Если спрос в период кризиса падает, то восполнить его нечем. Ориентация железнодорожного транспорта на сырьевой сектор экономики, строительный и металлургический комплексы определяет и значительные объемы перевозок, которые не могут быть мгновенно восполнены перевозками грузов «лёгкой номенклатуры» - товарами народного потребления, продуктами питания, машинами и оборудованием и пр. Замена одной товарной номенклатуры на другую бывает не просто сложной, а, порой, технически невозможной.

В то же время наличие и развитие железнодорожного транспорта является катализатором деловой активности населения, формирования хозяйствующих субъектов и бизнес-процессов. Весь вопрос состоит в том, где и как развивать железнодорожную инфраструктуру, и сколько денег в нее вкладывать. Вложения в инфраструктуру должны быть экономически привлекательными как для самой железной дороги, так и для товаропроизводителей, пользующихся ее услугами.

Не следует забывать и о международном факторе развития любых национальных железных дорог. Изменения объемов перевозок внешнеторговых и транзитных грузов становятся причинами инвестиционного и технологического роста. Тому примерами могут стать контракты, заключенные и реализуемые ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД) на строительство железных дорог и транспортной инфраструктуры в Иране и Ливии. Фактически речь идет о продлении сферы интересов Российских железных дорог за пределы национальных границ. Все это стимулирует инвестиционную активность железных дорог и помогает преодолевать финансовый кризис.

Остановимся на специфическом спросе на услуги железнодорожного транспорта и его изменении в условиях кризиса. В начале 2009 года топ-менеджмент ОАО РЖД планировал серьезное уменьшение объемов грузовых перевозок (примерно на 40%) по отношению к 2008 году.

Предварительные итоги 2009 года показали правильность подхода руководства ОАО РЖД к оценке возможных последствий начавшегося кризиса. Уменьшение объемов грузовых перевозок в январе 2009 года к тому же периоду 2008 года на 34% помогло и компании, и отрасли не только понять глубину кризисных явлений, но и подготовить государство и всех субъектов рынка к неизбежности грядущих структурных и экономических перемен в отрасли. Однако упомянутые 34% падения объемов в январе недостаточны для построения устойчивого тренда падения объемов. Любой менеджер транспортного и, особенно, транспор-



тно-экспедиторского бизнеса обязательно докажет, что январь месяц не характерен для оценки объемов перевозок и их тенденций. Во-первых, праздники и выходные в январе – календарные и фактические – длятся не менее половины месяца, и серьезная работа начинается не ранее 15-го числа. Во-вторых, выполнение контрактных обязательств и соблюдение принципов бухгалтерской отчетности заставляет производителей и поставщиков товаров и материалов производить отгрузку продукции до наступления нового года. Ко второму фактору можно добавить третий – кризисный. Выделение оборотных средств грузовладельцам и экспедиторам для оплаты железнодорожного тарифа в связи с кризисом стало затягиваться. Сказались и проблемы в банковской сфере, и проблемы неминуемого увеличения кредитных ставок, а также сроков и гарантий возврата предоставляемых кредитов.

В итоге обещанного обвала объемов перевозок в 2009 году не произошло, да и произойти не могло. До официального опубликования финансовых результатов деятельности крупнейшей железнодорожной монополии мира, а это произойдет не ранее апреля 2010 года, следует ориентироваться на публичные высказывания высшего руководства ОАО РЖД. По мнению Президента ОАО РЖД В.Якунина, объемы перевозок в 2009 году снизились всего на 15%<sup>1</sup>, а финансовые результаты от них – примерно на 8% по отношению к 2008 году.<sup>2</sup> Весной снижение объемов было на 20-15%, а в сентябре – на 12%. В ноябре (впервые с начала кризиса) наблюдался рост перевозок. Общий объем перевозок грузов по сравнению с ноябрем 2008 года вырос на 5,5%, а грузооборот – на 4,8%.<sup>3</sup>

Естественно, относиться к этим относительным величинам следует с предельной осторожностью. Потому что они характеризуют отношения «кризис – кризис», а не отношения полученных в ноябре 2009 года результатов, например, к докризисному ноябрю 2007 года. Если провести такое сравнение, то падение будет порядка 15-20%.

На Российских железных дорогах перевозимые грузы принято делить на внутренние, экспортные, импортные и транзитные. Объемы перевозок импортных и транзитных грузов почти не изменились, а если и изменились, то незначительно. Но падение внутренних пере-

возок фактически компенсировалось ростом экспортного потока на Российских железных дорогах. Тому причиной особенности контрактной работы при поставках сырьевых грузов за рубеж. Международные договоры на поставку угля, руды, леса, черных и цветных металлов и других сырьевых и топливно-энергетических товаров заключаются на годы с ритмичной отгрузкой, а их, следовательно, надо выполнять.<sup>4</sup> Здесь лидером доставки является, конечно, железнодорожный транспорт. Поэтому ОАО РЖД «выезжает» сегодня за счет отечественного экспорта.

Здесь следует учитывать еще один немаловажный фактор, имеющий непосредственное отношение к экспортным железнодорожным перевозкам, а, вернее, к их росту в 2009 году. Во внешней торговле принято оценивать объемы поставляемой продукции в физических показателях, например, в миллионах тонн, что влечет за собой денежные показатели указанного количества экспорта или импорта. На железнодорожном транспорте объемных показателей как минимум два – погрузка и перевозка. Погрузка исчисляется, как правило, в тоннах, а перевозка – в тонно-километрах. Железнодорожный тариф (внутренний или внешнеторговый) исчисляется за перевозку погруженного товара на заданное расстояние пути, то есть за тонно-километры. Так вот, в 2009 году при уменьшении объемов отгруженной продукции значительно увеличились расстояния экспортных железнодорожных перевозок по территории России. Реконструкция морских портов в европейской части страны заставила переориентировать экспортные потоки на порты Дальнего Востока – Находку, Восточный, Владивосток и др. Кроме того, пошли значительные экспортные потоки нефтяных и иных грузов на Китай. Это дало увеличение железнодорожного тарифа за счет больших расстояний и, следовательно, доходов железных дорог. Увеличились также пробеги на перевозках энергетических углей из азиатской части России.

Отдельно хотелось бы оценить сегодняшний кризис и его влияние на железнодорожную отрасль. Финансирование ОАО РЖД осуществляется через банковскую систему, предусмотрительно заложенную и созданную еще в 90-х годах XX-го века. Сегодня ОАО РЖД имеет свои надежные банки. А система предвари-



тельных оплат за грузовые и пассажирские перевозки не предусматривает перевозки «в долг». Можно сказать, что финансовое обеспечение отрасли всегда находилось и находится под контролем соответствующих структур ОАО РЖД, созданных специально для этих целей.

Более того, в период кризиса наш железнодорожный монополист не лишился инвестиционных программ, большая часть которых оплачивалась Правительством России. Размер инвестиционных программ ОАО РЖД составил в 2009 году 262,8 млрд рублей.<sup>5</sup> Большая часть указанных сумм за вычетом 47,4 млрд рублей, предназначенных для строек олимпийской инфраструктуры, была выделена государством. В будущем году размер инвестиционной помощи будет увеличен до 270,5 млрд рублей.<sup>6</sup> Приведенные факты свидетельствуют о том, что и в кризисный год компания получила от правительства солидную безвозмездную финансовую помощь.

В ОАО РЖД проводится целенаправленная политика экономии издержек, в первую очередь за счет сокращения затрат на оплату труда. В 2009 году 500 тыс. сотрудников компании было переведено на режим неполного рабочего дня и неполной рабочей недели. При этом штат компании освободился от 59 тыс. сотрудников.

Таким образом, серьезных проблем финансирования у ОАО РЖД нет. Грузовые железнодорожные тарифы по-прежнему повышаются Федеральной службой по тарифам два раза в год. Низкие ставки по дальним пассажирским и пригородным перевозкам компенсируются из федерального бюджета и бюджетов субъектов федерации в виде субсидий. Достигнуты договоренности о снижении цен с поставщиками материалов, товаров и услуг для целей ОАО РЖД. Произведена корректировка издержек, снижены расходы на оплату труда сотрудников. Развитие инфраструктуры компании производится за счет инвестиционной программы правительства. Уменьшились амортизационные расходы и налог на имущество на 28,8 млрд. рублей. Планируется получение 62,3 млрд. рублей от собственника компании (государства) в качестве взносов в уставный капитал. Меняется структура заемных средств. При этом валютные обязательства были переведены в рублевые обязательства. Была увеличена доля долгосрочных обязательств за

счет эмиссии облигаций. И, наконец, ОАО РЖД уменьшает размер своих основных средств путем перманентного создания дочерних и зависимых компаний, число которых уже измеряется десятками. Фактически ОАО РЖД превратилось в холдинг ОАО РЖД.

Поэтому можно сказать, что при отсутствии дальнейшего резкого падения уровня производства и экспорта в стране, ОАО РЖД практически ничего не угрожает. Структура и объемы внешнеторговых перевозок в ближайшее время вряд ли серьезно поменяются. А отсутствие у производителей товаров за Уралом альтернатив доставки грузов делает положение железнодорожного монополиста еще более устойчивым. По крайней мере, в обозримом периоде.

Для ОАО РЖД существует только одна опасность. Она связана с продолжительностью кризисных явлений и процедурами выхода из кризиса. Сколько продлится кризис, и как будут преодолеваются его последствия, никто, к сожалению, не знает. Заявления лидеров о том, что все негативные финансово-экономические явления идут на спад, не имеют под собой серьезной научной основы, а носят, в основном, политический характер. Экономическая наука пока не предложила научно-обоснованных экономических методов и механизмов выхода из кризиса.

Дальнейшее состояние железнодорожной отрасли, а говорить сейчас уже следует не об ОАО РЖД, а об отрасли, в силу превращения компании ОАО РЖД в холдинг, будет зависеть от структурной и содержательной направленности развития российской экономики и российской внешней торговли. Если мы, а это наиболее реальный сценарий развития событий в обозримом периоде, сохраним минерально-сырьевую и энергетическую специализацию, то серьезных проблем у ОАО РЖД не будет. Основные объемы массовых грузов будут перевозиться именно железнодорожным транспортом, что обеспечит финансовую стабильность холдинга - с учетом больших расстояний доставки по территории нашей страны. Это будет касаться и внутренних перевозок, и перевозок грузов на экспорт. Если мы реструктурируем экономику и перейдем на высокотехнологичное производство с увеличением доли готовой продукции, роль и значение железнодорожного транспорта значительно снизится.



Целевая модель рынка, разработанная руководством ОАО РЖД, определяет приоритеты стратегии развития с позиций самой железнодорожной компании. Модель рынка охватывает пятилетний период – до 2015 года. Топ-менеджмент ОАО РЖД проявляет большую активность в популяризации и поиске союзников своих идей. Для этого в октябре-декабре 2009 года используются площадки обсуждения авторитетных общественных организаций, представляющих элиту бизнес-сообщества, таких как РСПП, ТПП и др.

## **2. Итоги структурной реформы и направления развития рынка грузовых железнодорожных перевозок**

Для того чтобы оценить новые инициативы ОАО РЖД, следует подвести некоторые предварительные итоги структурной реформы Российских железных дорог, начавшейся в 2003 году. Программа была принята Постановлением правительства России в мае 2003 года.<sup>7</sup> Любопытно, но в целях принятия Программы не было ничего сказано о проведении рыночных реформаций железнодорожной отрасли. В качестве целей в Программе были обозначены: «Повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, безопасности и качества оказываемых услуг, формирование единой эффективной транспортной системы страны, снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом и удовлетворение растущего спроса на услуги, оказываемые на железнодорожном транспорте». Реформа в соответствии с Программой должна закончиться в текущем 2010 году. Следовательно, к сегодняшнему дню результаты должны быть почти достигнуты.

Программа структурной реформы проводилась и проводится в три этапа. Первый этап охватывал два года (2001 – 2002). Основные задачи этого этапа состояли из 12 пунктов. Среди них, в числе прочих:

разделение функций государственного управления и регулирования отрасли и хозяйственного управления деятельностью на железнодорожном транспорте;

создание открытого акционерного общества «Российские железные дороги»;

разработка нормативных законов и подзаконных актов;

развитие конкурентного сектора в отрасли, включая создание грузовых компаний операторов, владеющих собственным подвижным составом;

создание условий для недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта.

Большинство из поставленных задач были выполнены, хотя и в более поздние, чем намеченные в Программе, сроки.

Функции государственного управления и регулирования и хозяйственной деятельности были разделены. Ранее Министерство путей сообщения России (МПС России) являлся и федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, и субъектом хозяйственной деятельности. В ходе реформы МПС России было упразднено, а его управляющие и регулирующие функции были переданы в 2003 году Минтрансу России.

В это же время было создано ОАО РЖД, которое начало свою хозяйственную деятельность с 1 октября 2003 года.<sup>8</sup> Учредителем и единственным акционером компании является Правительство Российской Федерации. Акции ОАО РЖД не могут быть отчуждены никаким иным лицам.<sup>9</sup>

Созданию ОАО РЖД предшествовала законодотворческая работа, которая была инициирована тогдашним руководством МПС России, заинтересованным в проведении реформы. Был принят пакет из 4-х федеральных законов и ряда подзаконных актов, большинство из которых имеет статус постановлений правительства.

Нормативно был закреплен принцип недискриминационного доступа любых субъектов рынка к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта. В ноябре 2003 были приняты по этому поводу два постановления правительства.<sup>10</sup>

Сложнее было с созданием компаний-операторов, владеющих подвижным составом (вагонным парком). Целесообразность новых субъектов рынка ставилась под сомнение многими оппонентами Программы. По мнению авторов Программы, наличие большого числа собственников грузовых вагонов должно было



создать конкуренцию на рынке железнодорожных перевозок. Создание многих собственников частного (приватного) вагонного парка создавало видимость конкурентного рынка, а, следовательно, демонополизации отрасли.

Однако ни к моменту начала структурной реформы, ни к сегодняшнему дню нормативно-правовой статус компаний-операторов – собственников подвижного состава окончательно так и не был определен. На протяжении почти десяти лет идет организационно-нормативная тяжба: одни требуют узаконить «операторское движение» и придать ему официальный статус, другие – настаивают на такой нецелесообразности в силу неопределенности правового статуса компании-оператора. Сторонники последнего подхода предлагают таким компаниям либо перейти в разряд перевозчиков, либо экспедиторов, либо арендодателей подвижного состава.

Результаты первого этапа структурной реформы можно кратко охарактеризовать следующим образом: МПС России ликвидировано, ОАО РЖД создано, железнодорожная компания занимает монопольное положение на рынке и как владелец железнодорожной инфраструктуры федерального значения, и как фактически единственный перевозчик. Например, для выполнения таможенных формальностей таможенные органы нашей страны принимают только накладные ОАО РЖД или накладные международного образца (СМГС), оформляемые также только этой компанией. Даже Постановление Правительства РФ «О лицензировании перевозочной и другой деятельности на железнодорожном транспорте», принятое в июне 2002 года, было отменено в марте 2006 года.<sup>11</sup> Следовательно, сейчас остался только один российский железнодорожный перевозчик. Владельцев вагонов – много, а перевозчик один – ОАО РЖД. Он же единый хозяйствующий субъект – собственник федеральной инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Второй этап структурной реформы должен был начаться в 2003 году, но фактически был начат на 1,5 года позже из-за задержки в завершении первого этапа. Цели и задачи второго этапа, который планировалось завершить в 2005 году, были объединены в 7 пунктов, основными из которых стали:

☑ реорганизация ОАО РЖД путем выделения в дочерние и зависимые дочерние акционерные общества структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности, не связанные с перевозками;

☑ создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок;

☑ создание условий для приобретения компаниями-операторами магистральных локомотивов;

☑ проработка организационно-правовых механизмов и последствий выделения самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих грузовые перевозки, из открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и рассмотрение вопроса о целесообразности такой реорганизации.<sup>12</sup>

Сразу обращает на себя внимание противоречие, содержащееся в первом и последнем из приведенных пунктов. Первый пункт безоговорочно предлагает создавать и выделять из состава ОАО РЖД дочерние акционерные общества по отдельным видам деятельности. Последний – предлагает проработку механизмов и последствий создания самостоятельных структурных подразделений в сфере перевозочной деятельности. И только потом следует рассматривать вопрос о целесообразности такой реорганизации. Довольно странная структурно-логическая последовательность.

Но на деле все так и произошло. Созданы десятки дочерних и зависимых компаний, которые были выделены из состава ОАО РЖД со всем безвозмездно переданным им профильным имуществом. Одной из первых была создана компания Трансконтейнер, владеющая всем контейнерным парком, ранее принадлежащим ОАО РЖД, и контролирующая все контейнерные перевозки на Российских железных дорогах. В сфере перевозочной деятельности создана и начала свою деятельность Первая грузовая компания (ПГК). В апреле текущего года должна быть создана Вторая грузовая компания (ВГК).

Здесь необходимо обратить внимание на два аспекта: во-первых, перераспределение прав собственности и, во-вторых, регулирование железнодорожной монополии.



Когда в 2001 году начался процесс реструктуризации железнодорожной отрасли, никто не спорил о разделении функций государственного управления и регулирования и функций хозяйствующего субъекта. Но спор возник вокруг статуса железнодорожной компании. Государственники отстаивали создание компании в форме государственного унитарного предприятия. Настаивающие на разгосударствлении требовали создания открытого акционерного общества. Победили последние, которые успокаивали общество, что все 100% акций РЖД будут принадлежать государству, и их нельзя будет отчуждать. Собственность в любом случае будет государственной.

Но на деле получилось иначе. Все дело в том, что созданные ОАО РЖД дочерние компании принадлежат уже не государству, а ОАО РЖД. И их акции можно продавать любым иным лицам. Сегодня, к примеру, только 85% акций Трансконтейнера принадлежат ОАО РЖД, остальные уже находятся в частных руках. А ведь изначально речь шла о государственном имуществе безвозмездно переданном, сначала - в ОАО РЖД, а затем с баланса ОАО РЖД на баланс контейнерной компании.

Теперь об экономических аспектах реструктуризации естественной монополии. Экономическая теория гласит, что создание новых компаний для развития конкуренции на рынке, характеризуемом как естественная монополия, не является эффективным, поскольку приводит к увеличению валовых издержек, приходящихся на единицу производимой продукции. Поэтому экономически целесообразно существование только одной компании на таком рынке. Руководство ОАО РЖД настаивало ранее, и настаивает сейчас, что не будет разделять инфраструктурную и перевозочную деятельность в железнодорожной отрасли. Следовательно, не только инфраструктура, но и неотделимые от нее перевозки будут представлять собой монополию. А как же тогда создание ПГК, ВГК и др.? Значит, мы видим имитацию создания конкурентной среды там, где ее попросту не может быть, тем более что само ОАО РЖД также обозначено в качестве перевозчика. Следовательно, это делается только в угоду принятой Программе структурной реформы.

Третий этап структурной реформы должен был начаться в 2006 году, а завершиться вме-

сте с самим реформированием отрасли в этом, 2010 году. Подробно задачи третьего этапа в Программе расписаны не были. Но основной его целью было обозначено привлечение инвестиций путем продажи пакетов акций дочерних и зависимых предприятий и других акционерных обществ, созданных на железнодорожном транспорте с участием государственного капитала.

То, чего в экономическом плане для страны и отрасли достигла реформа, пока непонятно. Остался монополизм одних и непонятные отношения вокруг других, имея в виду всех тех, с кем работает ОАО РЖД. Неуклонно вверх стремится только число акционерных обществ, выделенных из состава железнодорожной компании, то есть собственность из государственной быстро превращается в частную. Поэтому появились разговоры даже о том, что реформу следует обратить вспять – создать снова МПС и вернуть государственную собственность в отрасли.<sup>13</sup> Поэтому оценивать результаты третьего этапа, а вместе с ним и всей реформы в целом, пока рано. Особенно в трудные времена финансово-экономического кризиса. Но было принято решение реформу продолжать.

### **3. Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года**

Осенью 2009 года ОАО РЖД инициировало новые реформы железнодорожного транспорта. На повестку дня было поставлено два вопроса – «О целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года» и «Об основных принципах повышения эффективности управления вагонными парками, работающими на инфраструктуре ОАО РЖД». На самом деле вопрос здесь один – как бизнес, государство и общество отнесутся к продолжению не очень понятных реформ.

Цели создания Целевой модели рынка достаточно расплывчаты, так как авторы документа ограничились общим набором слов об устойчивом развитии, повышении эффективности и конкурентоспособности, экономической безопасности и пр. Среди основных положений Целевой модели рынка следует выделить:

☑ формирование конкурентного рынка оперирования<sup>14</sup> грузовыми вагонами;



☑ окончательный вывод вагонов из ОАО РЖД в Первую грузовую компанию и Вторую грузовую компанию;

☑ тезис о нецелесообразности отделения инфраструктуры и грузовых перевозок;

☑ создание и развитие системы локальных перевозчиков на выделенных участках инфраструктуры ОАО РЖД;

☑ заключение контракта между государством и собственником инфраструктуры (ОАО РЖД);

☑ существенная трансформация тарифной системы.

Первые два тезиса Целевой модели рынка касаются вопросов управления вагонными парками на Российских железных дорогах. Первый аспект будет подробно рассмотрен далее. Но вопрос передачи всего вагонного парка в дочерние компании особый. Это вопрос деятельности ОАО РЖД как перевозчика. Если все грузовые вагоны передать в ПГК и ВГК, то основной наш национальный железнодорожный перевозчик – ОАО РЖД – останется без собственного подвижного состава. И, следовательно, будет брать вагоны в аренду у других собственников грузовых вагонов, либо у своих же дочерних компаний (ПГК, ВГК), либо у частных операторов. Непонятно, зачем такая система, и в чем ее смысл. Отдать безвозмездно вагоны, чтобы потом брать их в аренду по коммерческим ставкам? Получится перевозчик без подвижного состава. А стоимость аренды вагонов ляжет серьезным дополнительным бременем на грузовладельцев, т.к. увеличит цену перевозки. Для перевозчиков и собственников подвижного состава это, наверное, хорошо, но для грузовладельцев – очевидно, плохо.

Тезис неотделения инфраструктуры от грузовых перевозок содержит два момента. Во-первых, сохранится не только монополизм единого хозяйствующего субъекта (ОАО РЖД), но и непосредственно с ним связанный монополизм в сфере перевозочной деятельности.<sup>15</sup> ОАО РЖД как перевозчик будет работать на инфраструктуре ОАО РЖД как собственника. А как быть с другими перевозчиками, например, ПГК и ВГК? Они будут пользоваться услугами инфраструктуры ОАО РЖД, но на возмездной основе, то есть в итоге за счет грузовладельца. Получается, что перевозчик ОАО

РЖД будет арендовать грузовые вагоны у своих дочерних грузовых компаний, а они, в свою очередь, будут оплачивать ОАО РЖД услуги по использованию инфраструктуры.

Интересно предложение по созданию системы локальных перевозчиков. Это направлено на формирование мнения, что кроме ОАО РЖД и его дочерних компаний на сети железных дорог будут работать и другие – локальные перевозчики. Иными словами, будет функционировать рынок железнодорожных перевозочных услуг с присущей ему конкуренцией. По мнению РЖД, локальные перевозчики смогут создавать новые перевозочные продукты, иметь более тесные контакты с грузовладельцами, оптимизировать технологические процессы, внедрять инновации, привлекать инвестиции, а также новые объемы грузовых перевозок. ОАО РЖД выделит локальным перевозчикам определенные участки и маршруты. Какие и где – документом не определено. При этом ОАО РЖД предлагает так называемую конкуренцию «за маршрут». Доступ на маршрут должен быть реализован на открытом тендере. Локальный перевозчик должен пройти процедуру лицензирования. Из документа ничего не следует, кто будет объявлять тендер и входить в тендерный комитет. Не определен также лицензирующий орган и основания для выдачи лицензий локальным перевозчикам. Ничего не сказано о тарифах локальных перевозчиков и их регуляторах.

На наш взгляд, схемы взаимовыгодного сотрудничества перевозчиков различного уровня известны уже около 50 лет и успешно применяются на других видах транспорта. Здесь показателен пример международных воздушных перевозок. Основные принципы и условия взаимодействия авиакомпаний нормативно закреплены в международных конвенциях. Для этого определен «договорной перевозчик» или «первозчик по договору» и «фактический перевозчик». Договорной перевозчик заключает с грузовладельцем договор на доставку груза. При этом он может не исполнять его самостоятельно, а может поручить его исполнение другому, фактическому перевозчику. В предлагаемой аналогии ОАО РЖД остается договорным перевозчиком, но может поручить исполнение договора на отдельных локальных участках сети фактическим перевозчикам.



Следует прокомментировать желание заключения контракта между государством и собственником инфраструктуры железнодорожного транспорта – ОАО РЖД. Следует напомнить, что государство является единственным собственником ОАО РЖД. В соответствии с Целевой моделью рынка железнодорожная компания хочет, чтобы государство взяло на себя дополнительные обязательства, в частности, субсидирование отрасли.

Еще один аспект Целевой модели рынка посвящен услугам локомотивной тяги, вернее неотделимости локомотивной тяги от перевозки. Последние годы многие частные компании-операторы выразили желание приобрести, и даже уже приобрели магистральные локомотивы. Мнение ОАО РЖД таково: локомотивная тяга неотделима от перевозки, а потому такие услуги могут реализовывать только перевозчики, то есть ОАО РЖД и его дочерние компании.

Не меньше споров вызывает обсуждение вопроса «Об основных принципах повышения эффективности управления вагонными парками, работающими на инфраструктуре ОАО РЖД». Сегодня на сети железных дорог России работает около 1 млн грузовых вагонов.<sup>16</sup>

Существо проблемы вытекает не из количества вагонов на сети, а из соотношения прав собственности на вагоны. В 2003 году, когда было простимулировано создание компаний – собственников подвижного состава, около 60 компаниям-операторам принадлежало всего 24% парка грузовых вагонов. К окончанию 2009 года соотношение коренным образом изменилось – 65% вагонов стали частными (приватными), а 35% вагонов остались в ведении ОАО РЖД. Сегодня компаний-операторов уже около 2300.

Исследования, проведенные ОАО РЖД, показали, что наличие приватного подвижного состава значительно снизило эффективность его использования, которая приблизилась к 50%. Это означает, что отсутствует обратная загрузка вагонов, а их порожний пробег примерно равен грузовому пробегу. Кроме того, в условиях кризиса избыточный подвижной состав занимает инфраструктуру ОАО РЖД (станции, подъездные пути и пр.) и мешает нормальной эксплуатации железных дорог. То есть, сначала инициировали создание частных компаний-собственников вагонов, а потом поняли проблему и начали ее решать.

ОАО РЖД считает, что нужны согласованные действия всех участников транспортного рынка, то есть собственников подвижного состава. При этом проблемой является то, что каждый собственник вагонов пытается максимизировать свою прибыль, не задумываясь о народнохозяйственной эффективности сетевого перевозочного процесса. Поэтому растет порожний пробег приватных вагонов, учащаются встречные перевозки, увеличивается занятость станционных путей, принадлежащих ОАО РЖД.

Кардинальное решение проблемы ОАО РЖД видит в создании Единого сетевого технологического процесса. Таковой сегодня отсутствует, как отсутствует ответственность компании-оператора перед грузовладельцем, перевозчиком и владельцем инфраструктуры. Поэтому нужны иные принципы управления вагонным парком, независимо от ведомственной принадлежности и прав собственности.

Основная идея ОАО РЖД заключается в том, что приватные вагоны не должны стихийно следовать куда-либо, а должны следовать в нужном направлении согласно четко разработанному плану. Например, после выгрузки и при отсутствии обратной загрузки вагоны не должны передвигаться туда, куда захочет их собственник или стоять на месте, а должны перемещаться перевозчиком на станции приписки или иные технологические станции отстоя. Прием к перевозке частных вагонов не должен быть желанием их собственника, а должен осуществляться с учетом пропускных мощностей инфраструктуры, мощности грузовых фронтов и востребованности подвижного состава в местах погрузки. И всем этим руководить будет, конечно, ОАО РЖД.

Предлагается разделить все компании-операторы на две части. Первые из них заключат договоры с перевозчиком, который будет управлять их подвижным составом. Если такого договора у компании-оператора нет, то она уже не будет компанией-оператором, а просто останется собственником подвижного состава. При этом такая компания лишается права участвовать в перевозочном процессе, а ее подвижной состав не будет допускаться на железнодорожную инфраструктуру общего пользования ОАО РЖД. Правда, заключение взаимовыгодного контракта с монополистом дело безнадежное. Монополист всегда сам определяет, с кем ему вступать в отношения, а с кем



– нет. Если указанные предложения будут приняты, то собственник вагонов потеряет одну из неотъемлемых прав гражданского права любой страны – по своему усмотрению распоряжаться своим имуществом. Непонятно также, что будут в дальнейшем делать с вагонами те компании, которые не заключат договоры с перевозчиком. Но у ОАО РЖД, которое, напомним, хочет избавиться от своих вагонов, появится возможность спокойно пользоваться подвижным составом, ему не принадлежащим.

Еще одним нововведением может стать «Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласованной заявки на перевозку грузов». Этот вопрос крайне важен и интересен, так как влияет на изменения публичного характера перевозки. Сегодня грузовые железнодорожные перевозки планируются по заявительному принципу. К сожалению, кроме названия заявленного документа не было дано никаких комментариев за исключением того, что этот документ должен быть утвержден Минтрансом России.

Предложения по реформированию со стороны ОАО РЖД касаются и тарифной системы и изменения принципов ценообразования на грузовые перевозки. В частности, предлагается переход к системе ценообразования на основе затрат на организацию конкретной перевозки при сохранении среднесетевого тарифа. Рассматривается также вопрос формирования интегрированных инфраструктурно-локомотивных услуг и тарифов на эти услуги. Предлагается совершенствовать систему тарифов на перемещение порожних частных вагонов и др. Авторы в данной статье не рассматривали проблемы ценообразования и тарифов, считая, что к ним следует обратиться только по прошествии некоторого времени, и в случае, если определенные структурные изменения в отрасли будут реализованы и закреплены нормативно.

## Примечания:

<sup>1</sup> В интервью телеканалу РБК 3 января 2009 года ([www.rbc.ru](http://www.rbc.ru)).

<sup>2</sup> Железные дороги поехали в гору. – Коммерсантъ Business Guid «Железнодорожный транспорт». №239 Вторник 22 декабря 2009 года.

<sup>3</sup> Там же, с. 19.

<sup>4</sup> Например, в 2009 году крупнейший российский производитель и поставщик энергетических углей - Группа компаний «Кузбассразрезуголь» (50 млн. тонн угля в 2008 году) к началу указанного года имела подтвержденные экспортные контракты на 75% объема продукции. Эта величина возросла к февралю 2009 года до 90%.

<sup>5</sup> Прогноз ОАО РЖД кажется более близким к реальности. – Коммерсантъ Business Guid «Железнодорожный транспорт». №239. 2009. с.21.

<sup>6</sup> По последним данным Правительство Российской Федерации хочет сократить этот объем на 25 млрд руб.

<sup>7</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. №384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»

<sup>8</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года №585.

<sup>9</sup> Размер уставного капитала компании оставляет 1 583 197 189 000 рублей согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 07 июля 2009 года №551. Номинальная стоимость одной акции составляет одну тысячу рублей.

<sup>10</sup> Правила оказания услуг на инфраструктуре железнодорожного транспорта. Постановление Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2003 г. №703. Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. №710.

<sup>11</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 года №134.

<sup>12</sup> Последний пункт авторами процитирован из Программы полностью.

<sup>13</sup> Подобные примеры в современной истории существует. Соседняя с нами Эстония по совету и с участием американских коллег полностью приватизировала свои национальные железные дороги. Теперь же пытается вернуть все назад из-за полной потери управляемости и крайне низкой эффективности в отрасли.

<sup>14</sup> Выделено авторами как странная и не очень понятная экономическая конструкция.

<sup>15</sup> Документ в явной форме указывает на сохранение естественно-монопольного состояния общесетевых перевозок грузов, хотя закон «О естественных монополиях» от 17 августа 1995 года №147-ФЗ (последняя редакция от 29 июня 2004 года) перевозки в этот сектор не включает.