

## К вопросу о результатах реформы, проводимой на железнодорожном транспорте

*В статье рассматриваются итоги третьего завершающегося этапа реформирования железнодорожного транспорта. Представлены краткий анализ состояния железных дорог России, подвижного состава, инфраструктуры, основные направления научных исследований. Автор особо выделяет социально-экономическую составляющую реформ.*

*Реформа, железнодорожный транспорт, перевозки грузов и пассажиров, социально-экономическое воздействие.*



**Юрий Алексеевич  
ЩЕРБАНИН**

доктор экономических наук, профессор, заведующий лабораторией  
Института народнохозяйственного прогнозирования РАН  
shcherbaninya@mail.ru

Прежде чем приступить к представлению обозначенного в заголовке вопроса, полагаем целесообразным напомнить основные показатели развития транспорта России. Это поможет более обоснованно высказывать нашу позицию, да и вряд ли какая-либо экономическая работа может не сопровождаться статистическими данными и выкладками. Отметим также, что показатели развития транспортной отрасли, такие как погрузка грузов, грузооборот, оборот железнодорожных вагонов и т. д., легко «выводят исследователя на орбиту», с которой вполне чётко просматриваются основные контуры развития национальной экономики. По нашему мнению, реальное положение дел отражается через призму основных показателей транспортной работы.

Сеть железнодорожных путей не охватывает всю территорию России. В настоящее время 6 субъектов Российской Федерации не имеют железных дорог вообще (Республика Алтай, Республика Тыва, Ненецкий АО, Магаданская область, Чукотский АО, Камчатский край). Ещё в

10 субъектах Российской Федерации железнодорожная сеть недостаточно развита для удовлетворения потребностей регионов в транспортном обслуживании. Это свидетельствует о том, что в хозяйственный оборот не вовлекаются природные ресурсы, не выстраиваются интеграционные связи между предприятиями. Различия между субъектами Российской Федерации по степени транспортного обеспечения населения достигают недопустимого уровня. Велика доля населения, не имеющая доступа к железной дороге. Значительна доля населения, не имеющая круглогодичного доступа к основным транспортным коммуникациям страны вообще.

Территориальные диспропорции в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, транспортной обеспеченности регионов и развития пропускной способности железнодорожных линий привели к ситуации, при которой четверть железных дорог в развитых центральных районах и крупных городах работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки.

С начала 2000-х гг. на железнодорожном транспорте началась реформа, целью которой, по существу, является демонополизация отрасли, создание новых субъектов рынка железнодорожных перевозок, развитие конкуренции и т.д.

В текущий период основным действующим лицом является ОАО «Российские железные дороги».

ОАО «РЖД» было создано в мае 2003 г. на основе 987 организаций, входивших в Министерство путей сообщения. Уставной капитал составляет более 1,53 трлн. руб., 100% акций находится в федеральной собственности. У компании 133 дочерних и зависимых общества. Основными филиалами компании являются 17 дорог, которые объединяют всю сеть магистральных железных дорог страны.

Выделим основные проблемы, стоящие перед железнодорожным транспортом страны на текущем этапе развития экономики.

В первую очередь, это низкие темпы обновления основных фондов. Средний уровень их износа составляет почти 60%, значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы. Существующий дефицит средств по укладке новых рельсов взамен выработавших свой ресурс составляет в переводе на километраж более 10 тыс. км пути. Не будем забывать, что за последние 17 лет протяжённость российских железных дорог сократилась на 2,5 тыс. км.

Износ подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования превышает 70%. А это подвижной состав предприятий! Превысили нормативные сроки службы 52% парка электровозов, 31% тепловозов, 39% тяговых агрегатов. Вместе с тем 40% погрузо-разгрузочной техники, вагоноопрокидывателей; устройства размораживания смерзшихся грузов требуют замены, а 20% — существенной модернизации.

Следующая большая проблема отечественного железнодорожного транспорта — низкий технический и технологический уровень по сравнению с передовыми странами мира. С началом перестройки в Советском Союзе и экономических реформ уровень отечественной железнодорожной техники и технологий стал существенно отставать от уровня передовых стран мира, причём темпы отставания не снижаются. Достаточно сказать, что, несмотря на создание и кратковременную эксплуатацию высокоскоростного поезда «Сокол», в серию он не пошёл по техническим причинам. России пришлось пойти на заключение дорогостоящего контракта с германской компанией «Siemens».

Технико-экономические характеристики серийной продукции остались на уровне 60 — 70-х гг. прошлого века, а производственная база многих предприятий не позволяет увеличивать объёмы и ориентировать производство на выпуск современной конкурентоспособной продукции, соответствующей мировым стандартам.

Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ), задающий своей отрасли «научный горизонт развития», видит пять основных направлений, по которым ведутся исследования, имеющие решающее значение для развития железнодорожного транспорта и успешной деятельности ОАО «РЖД»<sup>1</sup>:

1. Увеличение объёмов перевозок ставит в качестве одной из центральных задач обеспечение роста провозной способности основных направлений сети железных дорог. При росте объёмов перевозок на 3 — 7% в год возможности существующей сети будут исчерпаны к 2012 — 2015 гг. Наиболее эффективным решением этого вопроса является существенное повышение массы грузовых поездов. Выполнены исследова-

<sup>1</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года // Вестник ВНИИЖТ. — 2007. — №6.

ния по моделированию динамических процессов, происходящих в поездах повышенной массы – 6, 9, 12 и 18 тыс. т.

2. Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г. определяет скоростное и высокоскоростное движение как важный фактор развития ОАО «РЖД».

3. Важнейшим направлением инновационного развития железнодорожного транспорта является интенсификация работы каждой единицы транспортного оборудования. В этом плане особо значимы полученные решения об увеличении вместимости грузовых вагонов и повышении их осевой нагрузки. Разработаны опытные образцы вагонов повышенной грузоподъёмности – универсальные и специализированные полувагоны, хопперы для сыпучих грузов, нефтебензиновые цистерны.

Другим направлением интенсификации работы вагонного парка является использование габаритных возможностей отечественных железных дорог. Изготовлены опытные образцы полувагонов в габарите Тпр. Их эксплуатация даёт возможность при одной и той же длине станционных путей ощутимо повысить массу поездов. Среди перспективных направлений здесь следует отметить принципиально новые пути развития тяги – создание газотурбовозов и применение накопителей энергии.

Весьма эффективно и экономично применение современных накопителей энергии, созданных с использованием нанотех-

нологий. Они обладают высокой энергоёмкостью, имеют большую скорость зарядки и разрядки. Опытные отечественные накопители установлены на тяговой подстанции Экспериментального кольца ВНИИЖТ, на макетном и опытном образцах маневрового газотурбовоза. Ведутся работы по применению накопителей на электровозах.

4. Железнодорожный транспорт является крупным потребителем топливно-энергетических ресурсов. Энергетическая составляющая себестоимости перевозок равна 12 – 16%. Разработана программа энергосбережения ОАО «РЖД», решаются вопросы по энергообеспечению при тяжеловесном, скоростном и высокоскоростном движении поездов.

Теперь обратимся к экономическим показателям.

В *таблице 1* представлены показатели погрузки грузов и грузооборота по видам транспорта за последние два года.

Показатели работы железнодорожного транспорта в предшествующие годы колебались примерно в приведённых в таблице пределах. Так, например, в 2001 году погрузка грузов и грузооборот составляли 1056,1 млн. т и 1433,6 млрд. т.-км соответственно, в 2005 г. – 1273 млн. т и 1858,1 млрд. т.-км. Обращает на себя внимание факт увеличения в этот период показателей по грузообороту. Объясняется это достаточно просто. В связи с ростом поставок массовых грузов на экспорт (нефтяные

Таблица 1. Объёмы погрузки грузов и грузооборота в России по видам транспорта в 2008 – 2009 гг.

Вид транспорта	Погрузка грузов, млн. т		Грузооборот, млрд. т.-км	
	2008 г.	2009 г.	2008 г.	2009 г.
Автомобильный	6 893	5 240,5	216	180,1
Железнодорожный	1 304	1 108,2	2 116	1 865,3
Морской	35	37,6	84	97,5
Внутренний водный	151	97,6	64	52,6
Авиационный	1,0	0,7	3,7	3,5
Промышленный железнодорожный	3 555	3 021,7	31,8	28,0
Трубопроводный	1 067	985	2 464	2 245,8
Всего	13 006	10 491,3	4 979,5	4 472,8

Источник: Материалы заседания итоговой коллегии Министерства транспорта РФ в марте 2009 г.

Таблица 2. Пассажиروоборот и перевозки пассажиров по видам транспорта

Вид транспорта	Пассажируоборот, млрд. пасс. км			Перевозки пассажиров, млн. чел.		
	1990 г.	2000 г.	2009 г.	1990 г.	2000 г.	2009 г.
Железнодорожный	274	167,1	153,6	3 143	1 419	1 139,6
Автобусный	262	164,4	140,7	28 626	22 033	13 659,3
Воздушный	4,8	53,4	112,4	91	23	45
Внутренний водный	-	0,9	0,8	90	26	17,7
Метрополитен	-	46,9	40,5	3 695	4 186	3 345
Трамвай	-	25,1	7,3	6 000	7 421	2 283
Троллейбус	-	28,1	8,4	6 020	8 759	2 479
Всего	-	486,1	463,7	47 665	43 867	22 968,6

Источник: Материалы Российского статистического ежегодника за соответствующие годы.

грузы, уголь, древесина, удобрения и т. д.) увеличился пробег как гружёного, так и порожнего подвижного состава.

Приведём показатели по пассажирским перевозкам.

Как видно из данных *таблицы 2*, перевозки пассажиров по железной дороге за 19 лет сократились почти в три раза. Полагаем, что снижение мобильности населения не самым лучшим образом влияет на многие аспекты социально-экономической жизни страны.

Не подлежит сомнению утверждение, согласно которому проводимая в той или иной сфере реформа социально-экономической деятельности должна завершаться результатом, по крайней мере, не ухудшающим положение национальной экономики, а также уровень жизни работников, занятых в данной отрасли, и населения в целом. Проведение реформы только ради «железа» сомнительно.

Подводя итоги трёх этапов реформирования железнодорожного транспорта в России (2001 – 2010 гг.), следует иметь в виду и то, что десять лет – вполне реальный срок выхода на закладываемые планом параметры и достижения реально ощущаемых, видимых результатов<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Так, реформа сельского хозяйства в странах ЕС (тогда – ЕЭС), запланированная на 1958 – 1968 гг., привела к полному самообеспечению стран Сообщества продовольствием и сельхозсырьем, хотя на старте самообеспечение осуществлялось только по трём позициям. Вьетнам сумел резко изменить свой облик также за десятилетие. И много других примеров.

Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, отслеживая и анализируя ход структурной реформы на железнодорожном транспорте, безусловно, исходил из того, что изменения были необходимы и диктовались объективными причинами, сменой одного хозяйственного уклада другим.

Вместе с тем приходится отмечать, что за прошедшие с начала реформы годы накопились вопросы, на которые не всегда можно найти ответы. При этом мы исходим из того, что они (вопросы) – предмет не только круга специалистов-железнодорожников. Они затрагивают научно-практические интересы экономического сообщества нашей страны.

В качестве основной цели реформы провозглашалось снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом. Согласно планам, предстояло: повысить устойчивость работы железнодорожного транспорта, его доступность, безопасность и качество предоставляемых им услуг; сформировать единую гармоничную транспортную систему страны; удовлетворять растущий спрос на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Попытки реформаторов 90-х годов, судя по всему, не представлявших масштабов отрасли и решивших заставить железнодорожников в «кавалерийском режиме», «завтра к 9 ч. утра», срочно перевести железные дороги на путь реформ, натолкнулись на осторожную позицию профессионалов.



В 1996 г. состоялось, можно сказать, знаменательное событие — Всероссийский съезд железнодорожников. На съезде было сказано, что отрасль не против рыночных принципов, но переход к рынку должен осуществляться постепенно, коммерциализация не должна ставиться во главу угла. Необходимы серьёзные изменения как в управлении громадным хозяйством, так и в решении частных экономических задач каждой дороги, каждого отделения, узла, вплоть до полустанка. Делегаты указывали на то, что другие транспортные отрасли, оперативно включившиеся в процесс реформирования (автомобильный, воздушный, речной, морской), уже к тому времени демонстрировали предварительные итоги «своих реформ» — распродавались суда, рынок автоперевозок превратился в практически бесконтрольное поле хозяйствования для зарубежных перевозчиков, ремонтные авиазаводы стали предлагать контрафактную продукцию и т.д.

Тем не менее в 1998 г. была принята (продавлена?) Концепция железнодорожной реформы, позже — Программа реструктуризации (2001 г.), и сейчас отрасль формально завершает последний, третий этап реформы.

Подчеркнём, что представители науки, в т.ч. и академической, неоднократно обращали внимание реформаторов на необходимость тщательной проработки фундаментальных экономических проблем на железнодорожном транспорте, имеющих свою, российскую специфику (переходный к рынку период, обнажившиеся структурные диспропорции, обширная территория, неравномерное расположение производительных сил, производственных мощностей и т.д.).

В ИНП РАН обращали внимание не столько на технико-технологические аспекты, сколько на общеэкономические, которые соответствуют характеру и специфике

деятельности нашего Института и на которые в той или иной форме указывалось ещё в 90-е годы<sup>3</sup>.

Первое. Российские железные дороги от Урала до Дальнего Востока задумывались преимущественно как политический проект — для удержания обширных территорий в общем экономическом пространстве. В европейской же части Российской Империи, позже — СССР, эксплуатация железных дорог была экономически выгодной. Железнодорожная сеть, именно сеть, а не единственная нитка построенного через всю Сибирь Транссиба, дополнялась сухопутными коммуникациями, а также, что немаловажно, меридианальными реками, связывавшими промышленный Север и сырьевой Юг. Уже тогда существовали мультимодальные технологии перевозки грузов. Транссиб от Урала до Владивостока до сих пор не имеет альтернативы. Отсюда серьёзные различия в части транспортной доступности, характера рынка перевозок (монополия) и т.д. Возникает вопрос: можно ли подходить с одних и тех же экономических позиций и к европейской части российских железных дорог, и к транссибирской? Не противоречит ли это выстраиванию единого транспортного пространства?

Кстати, сложно сколько-нибудь внятно объяснить, почему на территории самой большой страны мира протяжённость сети железных дорог за годы реформ сократилась на 2,5 тыс. км.

Второе. Реформирование отрасли развивалось под флагом ликвидации естественной монополии. Насколько глубоко и тщательно были проработаны проблемы монополии вообще? Имеются ли сегодня, на основе десятилетнего опыта реформ, доказательства, иллюстрации того, что вновь созданная железнодорожная конструкция экономически более удачна, чем существовавший МПС-монополист? И в чём?

<sup>3</sup> См., например: Яременко Ю.В. Экономические беседы. — М., 1999.

Добавим, что после завершения реформ у ОАО «РЖД» останутся главные и станционные пути, системы энергоснабжения, сигнализация и связь. Всё остальное будет в частных руках. Государство не сможет далее воздействовать на железные дороги. А если возникнет монополия на инфраструктуру и часть акций (ОАО «РЖД» — акционерное общество, и наше государство уже не раз проводило продажу госакций в частные руки) будет продана и инфраструктура может стать частной, то каковы могут быть последствия? Существуют ли исследования, взятые за основу при подготовке реформы, относительно сопоставления государственной и частной монополии на железнодорожном транспорте на предмет того, насколько частный собственник эффективнее государства?

Третье. Отец российских железных дорог С.Ю. Витте считал конкуренцию на транспорте явлением вредным, тормозящим развитие экономики. Ещё тогда практически все сегодняшние «нововведения» прошли обкатку на практике<sup>4</sup>. Реформа же подразумевала создание конкурентной среды. Полагаем, что указанная задача имеет сложный алгоритм решения.

Развитие конкуренции и конкурентных отношений на железнодорожном транспорте сталкивается с целым рядом особенностей, о которых было заявлено в 1996 г. на упомянутом Всероссийском съезде железнодорожников. Профессионалы задавались вопросом: какие механизмы могут действовать в условиях, когда железной дороге нет альтернативы, например, в части параллельных путей? О межвидовой конкуренции говорить в целом можно и нужно — автотранспорт зачастую попросту отбирает грузы у железных дорог. А внутривидовая конкуренция на железнодорожном транс-

<sup>4</sup> С.Ю. Витте говорил, например, о «тарифном произволе» частных компаний, теперь это называется «либерализацией тарифов».

порте пока не просматривается в той форме, в которой она представлялась реформаторам 90-х гг.

Возникшие операторские компании (сейчас 2,5 тысячи собственников вагонов и около сотни операторских компаний) обладают огромным вагонным парком (из миллионного парка им принадлежит почти половина), но реальные результаты их работы хуже, чем у ОАО «РЖД». По основному интегральному показателю — обороту вагона: у ОАО «РЖД» — 8,5 суток, у частных компаний — 13. Почему показатели их работы хуже по сравнению с «монстром МПС»?!

Четвёртое. Железнодорожная отрасль «обречена» на централизованное управление вагонным парком, тем более с учётом протяжённости территории нашей страны, специфики работы систем безопасности и т.д. В эпоху «монополии» МПС порожние вагоны после выгрузки шли согласно заранее разработанным планам в места погрузки и отклонения от плана устранялись путём оперативного регулирования. Таким образом, сокращались минимальный порожний пробег и время оборота вагонов. В условиях приватизации вагонного парка основной фактор управления его работой — регулирование перемещения порожних вагонов между дорогами и подачи их под погрузку не действует.

Насколько выстраиваемая система управления позволит операторам вагонов в перспективе выполнять перевозки «невыгодных» грузов (к примеру, военных)?

Пятое. Технический прогресс отрасли. За годы реформ техническая оснащённость железных дорог не улучшилась. Речь идёт и об основных фондах, и о подвижном составе. В документах по проведению реформы чётко говорится о привлечении массивных инвестиций, что позволит снабжать железные дороги современным подвижным составом собственного производства.

Этого не произошло, идёт его дальнейшее старение, поступающие в отрасль локомотивы и вагоны «не успевают» заменять устаревающую технику. Запуск поезда «Сапсан» — событие, конечно, запоминающееся, но ответов на вопросы о создании отечественной промышленности, способной поставлять технику высокого, современного уровня не только на дорогу Москва — Санкт-Петербург, нет.

Способны и будут ли операторы частного вагонного парка, со временем — и тяги, идти на крупные затраты по производству современной техники и кто будет ставить перед ними такие задачи и контролировать научно-технический прогресс?

Частные компании практически никогда не участвуют в строительстве крупных инфраструктурных объектов с длительным сроком окупаемости. Насколько прогнозируема данная составляющая такой деятельности?

Не выделяя в качестве отдельных пунктов, мы хотели бы обратить внимание ещё на некоторые моменты. Пассажиро- и грузодвижение в российских мегаполисах сопряжено с огромными трудностями, связанными с перегрузкой городских и окружных автодорог. Потери экономики от «пробок» не просчитываются, хотя специалисты понимают: они огромны. Постепенное сокращение перевозок пассажиров поездами пригородного сообщения не способствует решению обозначенных сложных задач, а они требуют своего решения в мегаполисах общей численностью населения (собственное население плюс ежедневно прибывающие с различными целями пассажиры) примерно в 30 млн. чел. — 6 городов.

Ответы на эти вопросы реформа пока не даёт. Жизнь настойчиво диктует необходимость решения отмеченных и других проблем развития железнодорожного транспорта на путях модернизации России.