

ОБЗОРНЫЙ АНАЛИЗ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА*

О.В.Селина, 5-й курс

Первые контуры реформы обозначены еще в 1996 году, на Всероссийском съезде железнодорожников. Съезд предложил идеологию эволюционного подхода к реформе отрасли. После двух лет дискуссий о возможных путях реформирования, правительство РФ 15 мая 1998 года утвердило «Концепцию структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» – первый официальный документ, заложивший принципы будущей реформы. Это – снижение транспортной составляющей в железнодорожном тарифе, создание конкурентного рынка транспортных услуг при сохранении контроля государства за перевозками, приватизация части имущества железных дорог, привлечение частных инвестиций. Предполагалось, что реформа будет проходить в три этапа: каждый из них не затрагивает неизменные элементы системы, чтобы в ходе преобразований управляемость отрасли, безопасность и бесперебойность перевозок сохранились.

Потребовалось еще три года на разработку содержания реформы и ее детальный анализ. Однако основные принципы, заложенные в концепции, были сохранены, а значит, можно смело подвести итоги первой десятилетки реформирования стальных магистралей [1].

Современные экономические условия еще раз подтвердили, что любое планирование и, тем более, долгосрочное реформирование и преобразование, особенно государственных монополий, процесс трудный и во многом рискованный. Претворение в жизнь решений реформаторов ложатся на плечи новых игроков на данном рынке.

* Материал рекомендован к публикации С.В. Рачек, д.э.н.

С 2002 года в России появились частные компании – операторы вагонного парка, предоставляющие услуги грузоотправителям по собственным тарифам. Сейчас работает более 80 грузовых операторов с общим парком в 352,8 тыс. вагонов (36,2 % от совокупного парка вагонов в России). По итогам 2007 года на их долю пришлось уже 36,4 % высокодоходных перевозок (нефть, удобрения, руда); частники потеснили ОАО «РЖД» [1]. Кроме грузовых перевозок, частные операторы постепенно осваивают и пассажирские. Уже сейчас можно добраться из Москвы до Санкт-Петербурга на частном поезде или скоростной электричке.

Развитию железнодорожного бизнеса, по сути, поддерживает и само ОАО «РЖД». Компания в июне-июле продала на открытом аукционе 12 вагоноремонтных депо, выручив за имущество более 2,8 млрд руб. Покупатели – те же частные операторы, которым необходима основа для собственного вагоноремонтного бизнеса [1]. Такая «распродажа» – не последняя. ОАО «РЖД» за время структурной реформы создало 53 дочерних и зависимых общества (впоследствии акции компаний будут проданы стратегическим инвесторам или выведены на биржу).

Железнодорожный транспорт остро ощутил на себе мировой финансово-экономический кризис. Объемы грузовых перевозок за январь и февраль 2009 года значительно снизились (по сравнению с прошлым годом – на 28 % и 32 % соответственно) [5]. Это последствия не только сезонного падения показателей перевозочной работы, но и снижения деловой активности во всех отраслях экономики.

Упразднение Министерства путей сообщения и создание ОАО «РЖД», безусловно, входят в число самых существенных результатов реформы железных дорог. Именно этот шаг позволит ОАО «РЖД» правильно и своевременно отреагировать на меняющиеся условия рынка перевозок. На смену не слишком эффективному государству пришла полноценная коммерческая компания, заинтересованная в получении максимальной отдачи

от доставшегося в наследство имущества, способная привлекать необходимые для его приумножения финансовые средства на рынке.

Объем погрузки грузов МПС в 1998 году составил 834,3 млн тонн, коммерческий грузооборот железнодорожного транспорта – 1020 млрд т.км. ОАО «РЖД» только в первом полугодии 2008 года показывает сопоставимые результаты: погрузка – 677,6 млн тонн, грузооборот – 1228,6 млрд т-км. А результаты компании за прошлый год более чем в полтора раза превышают показатели десятилетней давности (погрузка – 1,3 млрд тонн, грузооборот – более 2,2 трлн т-км)[2].

В 1998 году выручка составила немногим более 100 млрд руб., чистая прибыль – около 20 млрд. ОАО «РЖД» только за первое полугодия 2008 года выручило свыше 529 млрд и получило чистую прибыль в размере 27,3 млрд. Средний уровень транспортной составляющей в конечной стоимости перевозимой продукции с 2003-го по 2007-й год снизился с 18,2 % до 13,4 %. Одновременно железнодорожная монополия за несколько лет создала прозрачную систему учета доходов и расходов и получила высшие кредитные рейтинги международных рейтинговых агентств. Это, в свою очередь, позволило привлекать крупные кредитные средства на капитальные вложения [2].

Очевидно, что доходы ОАО «РЖД» по всей сети железных дорог за 2009 значительно снизятся. Руководство сокращает расходы и издержки. С 1999 г. по 2002 г. инвестиции в железнодорожный транспорт в размере 97 % – это собственные средства (рис. 1).

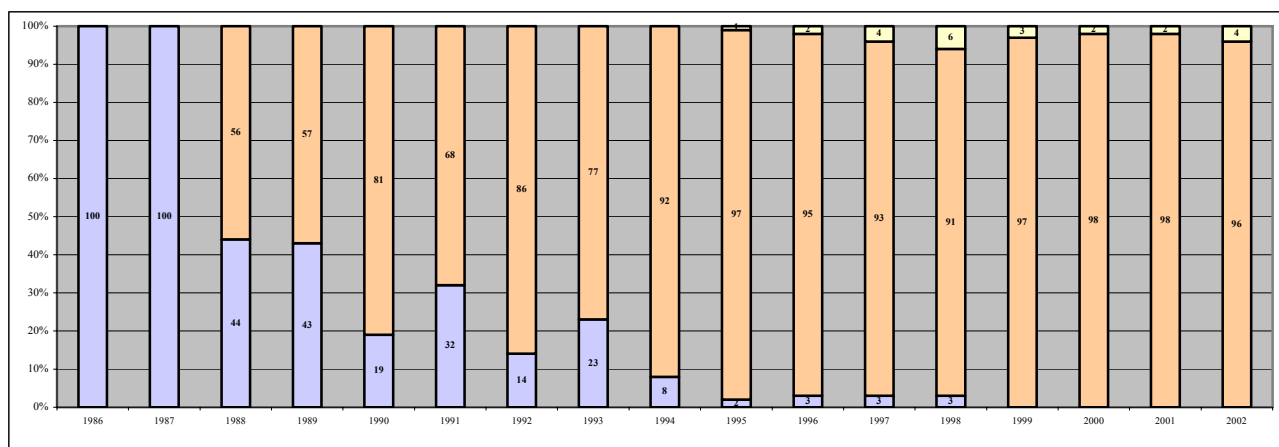


Рис. 1. Источники инвестиций в железнодорожный транспорт в 1986–2002 гг., %

■ – бюджетные средства; ■ – собственные средства; □ – привлеченные средства

С начала 2008 года ОАО «РЖД» направило на реализацию инвестиционной программы более 143 млрд руб. Были отремонтированы различными видами ремонта 5,7 тыс. км железнодорожных путей, закуплено 185 новых локомотивов, 7,7 тыс. новых грузовых вагонов, 464 пассажирских вагона для поездов дальнего следования, 333 вагона электропоездов и 15 вагонов рельсовых автобусов. В эксплуатацию введен ряд важных для экономики страны объектов: открыт тоннель № 1 на участке Туапсе – Адлер, организовано движение аэроэкспрессов в аэропорт Шереметьево, сдан в эксплуатацию реконструированный Коршуновский тоннель [1]. Однако процесс реформирования не закончен, а это – новые затраты.

Согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.», планируется инвестировать 14 трлн руб. на строительство 20 тыс. км новых железнодорожных линий и полное обновление всего парка подвижного состава (рис. 2).

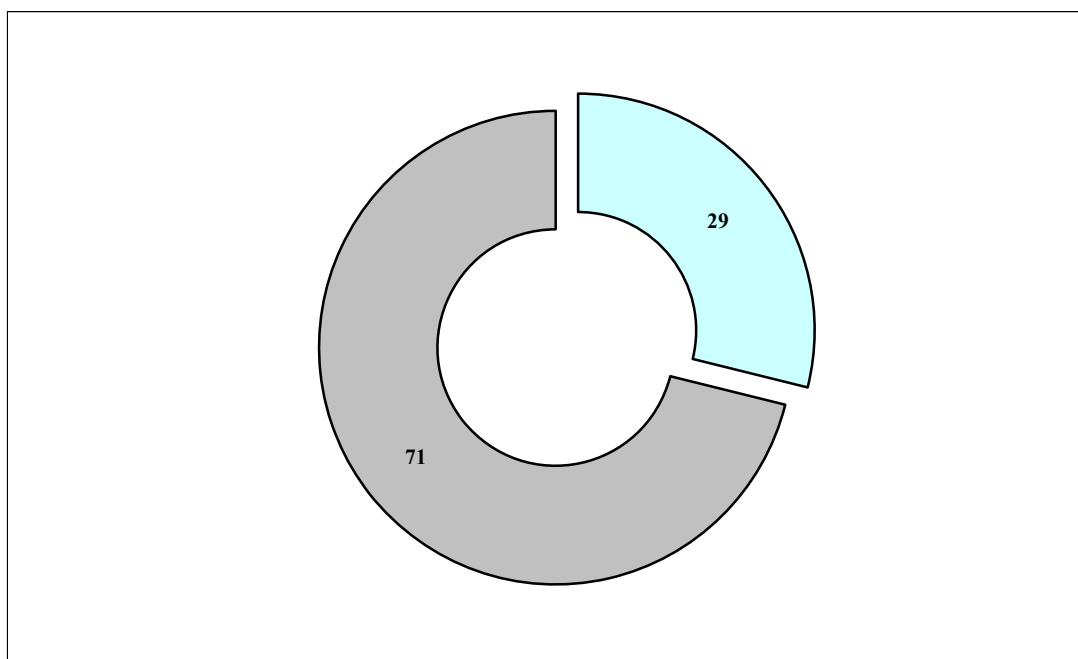


Рис.2. Структура общего объема инвестиций на обновление парка подвижного состава магистрального и промышленного железнодорожного транспорта (13,8 трлн руб.) в 2008–2030 гг., %

- – обновление подвижного состава (4 трлн руб.);
- – развитие инфраструктуры (9,8 трлн руб.)

Для воплощения таких грандиозных планов нужны внешние инвестиции (займы), но возможность привлечения значительных сумм на длительное время при ограниченной рентабельности доступна лишь крупным компаниям, пользующимся поддержкой государства.

Но соответствуют ли цели и задачи реформы современным условиям? Действительно ли необходимо разделение ОАО «РЖД» на инфраструктурную и перевозочную компании? В каких сферах конкуренция необходима, а в каких – вредна и опасна? Какова будет степень либерализации на железнодорожном транспорте?

По данным Росстата, доля железнодорожного транспорта в общем, грузообороте России сохранялась практически неизменной – на уровне 40 % (рис. 3).

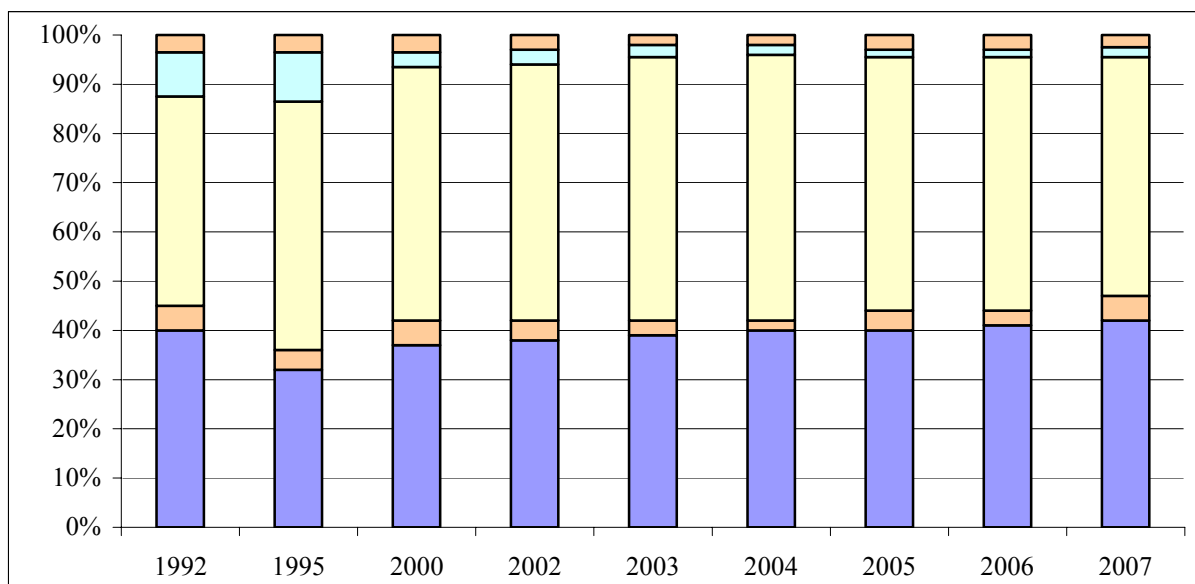


Рис. 3. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте в 1992–2007 гг., %

■ – железнодорожный; ■ – морской; ■ – автомобильный; ■ – трубопроводный;
■ – внутренний водный

С другой стороны, устойчивый рост грузоперевозок в течение 2000-х гг. положительно отразился на финансовом состоянии железнодорожного транспорта и привел к кратному увеличению использования инфраструктуры и подвижного состава. И пришедшее на смену Министерству путей сообщения ОАО «РЖД» оказалось в ситуации: средства у компании есть, но налицо серьезнейший дефицит производственных возможностей – подвижного состава, пропускной способности пути и работоспособности других видов инфраструктуры. Причиной роста основных показателей стал общий подъем экономики страны после кризисного 1998 г. [4].

На втором этапе реформы 2003–2005 гг. проводились мероприятия по выделению конкретных видов деятельности из состава ОАО «РЖД». Итоги данного этапа были одобрены правительством Российской Федерации, участниками рынка и зарубежными экспертами. Основной целью третьего этапа является привлечение масштабных инвестиций в железнодорожную отрасль, обеспечение расширенного воспроизводства основных фондов и развитие инфраструктуры. Однако рыночная экономика внесла изменения в

планы развития ОАО «РЖД». Выполнение целей третьего этапа в полном объеме практически невозможно.

В 2009 году ожидается уменьшение основных показателей из-за спада экономики страны. Поэтому необходимо определить целевое состояние железнодорожного транспорта России и целевых моделей, связанных с ним рынков. Должен быть сделан выбор между безусловным обеспечением эффективности работы железнодорожного транспорта как целостной инфраструктурной системы и развитием конкуренции [2].

Опыт реформирования железнодорожной отрасли в России имеет сходства с аналогичной реформой в Китае.

Для решения многочисленных проблем, связанных с функционированием существующей сети, министерство железных дорог Китая сформулировало несколько вариантов их реформирования. Проведенные исследования позволили наметить цели и выработать принципы реформирования железнодорожной системы страны, проанализировать предложенные варианты. В качестве базовой принята модель отделения функций управления инфраструктурой железных дорог от эксплуатационной деятельности. Этот принцип означает, что инфраструктура национальной сети железных дорог, естественной монополии, останется под контролем правительства, а перевозки пассажиров и грузов будут выполняться на конкурентной основе. Предложено создать компанию инфраструктуры национальных железных дорог и ряд рыночно ориентированных компаний пассажирских и грузовых перевозок.

Национальная компания инфраструктуры, учрежденная Государственным советом, являясь объектом макрорегулирования, будет заниматься реализацией транспортной политики государства при соответствующем финансировании с его стороны. Грузовые и пассажирские корпорации должны ориентироваться на перевозочную деятельность в условиях открытой конкуренции на рынке транспортных услуг.

Доходы компании инфраструктуры формируются за счет вносимой компаниями-операторами платы за использование пропускной способности сети. Полученные доходы компания должна направлять в фонды финансирования строительства новых объектов и на текущее содержание инфраструктуры железных дорог. Правительство должно разработать правила субсидирования эксплуатации убыточных железнодорожных линий с малыми объемами перевозок, если общество заинтересовано в их сохранении. Размеры платы за пользование инфраструктурой будут согласовываться на уровне правительства. Компании-операторы, получая доходы от пассажирских и грузовых перевозок, должны оплачивать услуги компании инфраструктуры и других, обеспечивающих транспортные процессы [5].

Итоги реформирования и промежуточные результаты необходимо использовать для анализа и внесения возможных изменений в процесс реформирования российских железных дорог.

Литература

1. Андреева Т. Реформа – плод компромисса // *Транспорт России*. – 2008. – №49. – С.19.
2. Ласков М. Стальная реформа // *Российская газета* – 2008. – Спецвыпуск – С. 20–23.
3. Пальников Л. Реформа естественной монополии // *РБКТопЭксперт*. – 2008. – № 34. – С. 9.
4. Левицкий Л. // *Российская Федерация сегодня*. – 2008. – №15. – С.15.
5. С. Zhongxiong // *Chinese Railways*, 2001, № 1, p. 23 – 26.