Выпускная квалификационная работа

**Реформа железнодорожного транспорта и формирование единой транспортной системы Российской Федерации**

2012

Оглавление

Введение

# Глава 1. Современное состояние и предпосылки реформирования железнодорожного транспорта в России

# .1 Значение и роль железнодорожного транспорта в современных национальных экономических системах

1.2 Предпосылки реформирования железнодорожного транспорта России

.3 Современная фаза структурной реформы железнодорожного транспорта России

Глава 2. Современные модели реформирования железнодорожного транспорта

.1 Железнодорожный транспорт как естественная монополия

.2 Модели реформирования железнодорожного транспорта

Глава 3. Концепция вертикальной интеграции реформирования железных дорог России

.1 Принципы концепции вертикальной интеграции и предложения по их реализации в России

.2 Преимущества концепции вертикальной интеграции для достижения целей реформы

Заключение

Список литературы

Приложения

железнодорожный транспорт интеграция реформирование

# Введение

Настоящая работа посвящена реформе российского железнодорожного транспорта.

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что железнодорожный транспорт относится к естественным монополиям. Признавая определенную эффективность функционирования естественной монополии, основанную на ее двух основных свойствах (эффект масштаба и экономия от совмещения производств), необходимо иметь в виду, что такая компания будет назначать монопольные цены, не равные своим предельным или хотя бы средним издержкам. Именно в силу возможности установления естественной монополией цены выше предельных или по крайней мере средних издержек, возникает проблема выбора государственной политики в области естественных монополий.

Такая государственная политика может принимать две формы: регулирование, то есть сохранение существования естественной монополии при условии государственного регулирования тарифов и т.п., либо реформирование, то есть проведение в естественно-монопольной отрасли определенных структурных преобразований с целью развития конкуренции, где это возможно. Начало процесса реформирования естественных монополий, в том числе железных дорог, стало значительным явлением в экономической политике всех стран мира с 70-х годов прошлого века.

В России подобные преобразования начались в 90-х годах прошлого века. В то время как реформы электроэнергетики, нефтяной и газовой отрасли постепенно проводятся в течении почти двух десятилетий, российские железные дороги до последнего времени оставались в нереформированном виде. Таким образом, к реформе российских железных дорог правительство подошло в последнюю очередь. Тем не менее, основным вопросом остается выбор модели реформы. В связи с этим, заявленная тема заслуживает самого пристального внимания.

Предметом исследования является процесс реформирования железнодорожного транспорта в целях повышения эффективности его работы, создания конкуренции и повышения инвестиционной привлекательности.

Объектом исследования выступает железнодорожный транспорт Российской Федерации, функционирующий в условиях рынка.

Цель исследования состоит в анализе существующих моделей реформы железных дорог и выработке собственной концепции реформирования российского железнодорожного транспорта на основе модели вертикальной интеграции.

Для достижения указанной цели поставлены следующие задачи:

1. Привести сравнительную характеристику работы железных дорог России, стран Северной Америки и Европы.

2. Рассмотреть предпосылки реформирования железнодорожного транспорта России.

. Охарактеризовать современную фазу структурной реформы железнодорожного транспорта России.

. Рассмотреть современные модели реформирования железнодорожного транспорта: модели вертикальной интеграции и вертикального разделения.

. Сформулировать принципы концепции вертикальной интеграции и предложения по их реализации в России.

. Спрогнозировать результаты реформы российского железнодорожного транспорта на основе концепции вертикальной интеграции.

Теоретическую и методологическую базу исследования составляют труды зарубежных и отечественных ученых в области теории и практики реформирования естественных монополий в целом и железных дорог в частности, а также в сфере оценки результатов проведенных реформ. В работе использовались общенаучные методы исследования, статистические методы, методы эмпирического, системного и ситуационного анализа.

Теоретическая новизна исследования заключается в попытке проведения сравнительного анализа работы железных дорог, современных экономических и географических условий их функционирования, целей реформы в России, странах европейской модели (вертикальное разделение) и североамериканской (вертикальная интеграция).

Практическая значимость исследования состоит в попытке разработки модели реформы российских железных дорог с целью повышения эффективности работы железнодорожного транспорта, создания конкуренции и повышения инвестиционной привлекательности.

Работа состоит из трех глав, введения, заключения, списка литературных источников и приложений.

# Глава 1. Современное состояние и предпосылки реформирования железнодорожного транспорта в России

# .1 Значение и роль железнодорожного транспорта в современных национальных экономических системах

Рассмотрим ряд основных производственных показателей, дающих количественную характеристику работы железных дорог России и других стран европейской и североамериканской моделей (см. таблицу 1.1):

Таблица 1.1

Основные показатели работы железных дорог в России и других странах

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна | Протяженность сети, тыс. км | Доля в грузообороте транспорта, % | Доля грузовых перевозок | Среднее расстояние перевозки грузов, км | Среднее расстояние перевозки пассажиров, км | Грузонапряженность, млн. ткм/км |
| Россия (2009) | 86,2 | 93,9 | 80 | 1271 | 120 | 15,6 |
| США (2008) | 271,3 | 48,4 | 96,5 | 1358 | 405 | 13,4 |
| Канада (2008) | 56,7 | 68,5 | 76 | 1238 | 373 | 7,05 |
| Мексика (2007) | 26,6 | 75,1 | 85 | 617 | 267 | 1,8 |
| Япония (2008) | 20,1 | 5 | 30 | 565 | 27 | 13,4 |
| Великобритания (2007) | 17,2 | 10 | 48 | 168 | 78 | 3,2 |
| Германия (2009) | 37,4 | 18 | 52 | 256 | 43 | 3,8 |
| Франция (2009) | 31,6 | 9 | 55 | 391 | 78 | 3,8 |

Источник: Якунин В. И. Железные дороги России и государство. М., Научный эксперт, 2010. С. 57.

Данные, приведенные в таблице, позволяют сделать следующие выводы о сходстве железных дорог России и стран Северной Америки.

Во-первых, достаточно высокая в количественном отношении протяженность железнодорожной сети России и стран Северной Америки говорит о том, что роль железнодорожного транспорта для них более высока, чем для стран Европы, что объясняется также большой территорией России, США и Канады. В Северной Америке и России железные дороги являются доминирующим видом транспорта. Данный вывод подтверждается вторым наблюдением: перевозки по железным дорогам осуществляются на более значительные расстояния, нежели в Европе, что также подтверждается более высокими значениями среднего расстояния перевозок грузов и пассажиров.

Во-вторых, значительная доля железных дорог в грузообороте России и странах североамериканской модели говорит о том, что в России не стоит вопрос о конкуренции железнодорожного транспорта с автомобильным. Кроме того, поскольку в Европе существует острая конкуренция железнодорожного и автомобильного транспорта, фактически нельзя говорить о железнодорожном транспорте в Европе как естественной монополии, то в России интермодальная конкуренция практически отсутствует.

В-третьих, в России и странах североамериканской модели грузоперевозки значительно превышают пассажирские (в Европе доля пассажирских перевозок составляет около 50%). Это показывает, что роль железнодорожного транспорта в экономике страны в России несравненно более высока, особенно при дальних грузоперевозках, принимая во внимание протяженность территории страны. В Отчете конференции Европейской Комиссии министров транспорта за 2000 год отмечается, что североамериканская модель вертикальной интеграции не была использована в Европе потому, что доля пассажирских перевозок в сравнении с грузовыми в странах Европы значительна, в то время как в странах Северной Америки она невысока. Данный вывод делается на основании предположения о том, что пассажирские перевозки, если их доля велика, не должны зависеть от вертикально интегрированных грузовых компаний, предоставляющих им свою инфраструктуру.

Среднее расстояние перевозки грузов в России в 3,2 раза превышает аналогичный показатель Франции, в 4,9 раз - Германии и в 7,5 раз - Великобритании. В то же самое время, сравнение величины данного показателя в России с его величиной в странах североамериканской модели демонстрирует практически полное совпадение в случае США и Канады и незначительное превышение по сравнению с Мексикой. Таким образом, высокое среднее расстояние грузоперевозки говорит о том, что в России и Северной Америке, в отличие от Европы, роль дальних перевозок гораздо более значительна, чем местных.

Среднее расстояние перевозки пассажиров в России на первый взгляд имеет величину, более близкую европейским странам. Оно в 3,4 раза меньше, чем в США, в 3,2 раза меньше, чем в Канаде, и в 2,2 раза меньше, чем в Мексике. Тем не менее, этот показатель в 1,5 раза превышает аналогичный показатель в Великобритании и Франции, в 2,8 раза - Германии (в 1,8 раз - среднее значение по четырем рассматриваемым европейским странам). На наш взгляд, такого количественного преимущества достаточно для того, чтобы сделать вывод о сходстве российских железных дорог с североамериканскими и по данному показателю. В данном контексте незначительное среднее расстояние перевозки в Японии, также использующей модель вертикальной интеграции конкурирующих компаний, объясняется небольшой площадью страны.

Говоря о среднем расстоянии перевозки, необходимо помнить о том, что конкуренция между железными дорогами и автомобильным транспортом, а также конкуренция между несколькими железнодорожными перевозчиками тем выше, чем больше среднее расстояние перевозки. В условиях отдельной европейской страны, не принимая во внимание долгосрочную перспективу создания трансъевропейских операторов железнодорожных перевозок, было бы, на наш взгляд, нецелесообразно проводить дерегулирование и создание вертикально интегрированных компаний.

Высокая интенсивность грузового движения (грузонапряженность) в России и североамериканских странах еще раз прямо подчеркивает важную и даже системообразующую роль железных дорог. Так, грузонапряженность российских железных дорог является одной из самых высоких в мире и сравнима с грузонапряженностью железных дорог США и Японии. В то же самое время она превышает аналогичный показатель для Канады в 2,2 раза. Тем не менее, сравнение грузонапряженности российских и европейских железных дорог показывает, что величина данного показателя в России превышает его величину во Франции и Германии в 4,1 раза, в Великобритании - в 4,9 раз. В то же самое время, аналогичный показатель в Мексике сравним со среднеевропейским. На наш взгляд, это объясняется наличием в Мексике в силу небольшой территории страны конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта и как следствие неполной загруженности железнодорожных линий.

Таким образом, сделанные нами сравнения позволяют сделать следующие выводы: в условиях, когда железнодорожный транспорт является доминирующим (высокие показатели протяженности железнодорожной сети, значительная доля железных дорог в грузообороте транспорта, значительное среднее расстояние перевозки грузов (более 1000 км) и пассажиров (более 100 км), высокая грузонапряженность), Россия железные дороги которой сходны с железными дорогами североамериканских стран по вышеописанным показателям, должна выбирать именно североамериканскую модель реформы. Подчеркнем тот факт, что железные дороги в Канаде и США, по оценкам специалистов, относятся к числу самых эффективных в мире.

Российские железные дороги имеют определенное значительное сходство с железными дорогами стран североамериканской модели: большая протяженность железнодорожной сети (США, Канада), высокий показатель среднего расстояния перевозки грузов и пассажиров (США, Канада, Мексика), высокую грузонапряженность (США, Канада, Япония). В то же самое время, согласно анализу основных данных о железнодорожной сети, российские железные дороги не имеют сходств с европейскими и, что является одной из основных предпосылок нашего вывода о необходимости использования вертикально североамериканской модели.

Далее рассмотрим основных отличия в экономической ситуации на железнодорожном транспорте России и стран североамериканской и европейской моделей. Можно выделить следующие основные отличия:

) Прибыльность железных дорог России, несмотря на убытки от пассажирских перевозок;

) Отсутствие проблем гармонизации тарифов между государствами-членами Европейского Союза.

) Отсутствие в Европе проблемы перекрестного субсидирования;

) Высокий уровень интегрирования европейской железнодорожной отрасли, технического прогресса и качества обслуживания пользователей;

) Отсутствие в европейских странах достаточного количества параллельных железнодорожных путей и маршрутов.

Рассмотрим настоящие отличия более подробно с целью доказательства отличия российских железных дорог от европейских и сходства их с североамериканскими и в конечном итоге с целью обоснования вывода о непригодности европейской модели вертикального и горизонтального разделения в условиях российских железных дорог.

Во-первых, в России, в отличие от Европы, железные дороги являются прибыльными, а не убыточными. Поэтому основная для ЕС проблема сокращения или устранения субсидий не является актуальной для России. Решение проблемы ликвидации перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых не имеет ничего общего с решением проблемы убыточности железных дорог в целом. Отметим, что в странах Северной Америки железные дороги также являются прибыльными (за исключением Мексики).

Во-вторых, в России нет специфических для ЕС проблем выравнивания тарифов между странами-членами ЕС и проблемы межгосударственных перевозок. Необходимо отметить, что данная проблема считается европейскими экономистами одной из самых сложных и является одной из целей реформ.

В-третьих, в Европе отсутствует проблема перекрестного субсидирования, так как убыточные пассажирские перевозки как социально значимые услуги всегда субсидировались государством, а не за счет прибыли от грузоперевозок, как в России.

В-четвертых, европейским странам не придется решать проблему повышения уровня интегрирования отрасли, внедрения достижений технического прогресса и повышения качества сервиса, количества и уровня заторов на путях, поскольку технического состояния европейских железных дорог гораздо выше российского.

Наконец, в-пятых, в европейских странах недостаточно параллельных маршрутов, в то время как в России достаточно мало мест, которые не могут быть связаны друг с другом при помощи как минимум двух параллельных железнодорожных путей, особенно в европейской части.

Рассмотрим цели реформы железных дорог, проведенной в указанных выше условиях стран европейской и североамериканской моделей, а также цели российской реформы, чтобы проиллюстрировать их различия.

Основными целями реформы в Европе явились следующие:

) Увеличение доли железных дорог на рынке перевозок в конкурентной борьбе с автомобильным транспортом;

) Снижение убыточности железных дорог;

) Создание равных условий для компаний из разных стран ЕС и интеграция железнодорожных сетей европейских стран при гарантии доступа перевозчикам грузов к трансевропейской железнодорожной сети протяженностью 50 тыс. км, охватывающей около 90% международных грузовых направлений в пределах ЕС;

) Развитие конкуренции в сфере перевозок.

Именно для этих целей правительства европейских стран применили модель вертикального разделения на следующих принципах: выделение инфраструктуры; регулирование тарифов на пользование инфраструктурой; доступ к инфраструктуре независимых операторов, включая зарубежных; в будущем - создание общеевропейского регулирующего ведомства.

Подобные цели не ставятся при проведении реформы в России, поскольку проблемы стимулирования конкуренции железнодорожного транспорта с автомобильным или каким-либо другим в России не существует.

Если говорить о снижении убыточности железных дорог, то данная проблема в России применима только к убыточности пассажирских перевозок, в то время как в странах Европы проблема убыточности грузоперевозок тесно связана с падением доли железнодорожного транспорта в грузообороте. В свою очередь, во всех рассмотренных странах североамериканской модели (за исключением Японии) пассажирские перевозки также являются убыточными.

Касаясь третьей цели реформы европейских железных дорог, отметим, что в России в настоящее время не стоит цели интеграции национальных железных дорог с железными дорогами других стран. Более того, даже в отдаленной перспективе не планируется возможность предоставления доступа зарубежных компаний-операторов к инфраструктуре.

Последняя цель реформы европейских железных дорог - стимулирование конкуренции в сфере перевозок - совпадает с целью реформы МПС в России. Однако именно этой цели достичь за почти десятилетие реформ в европейских странах не удалось, и доля основного оператора на рынке перевозок составляет до 90%.

Далее рассмотрим цели реформирования железных дорог в странах североамериканской модели.

Основными целями реформы в США, Канаде и Мексике явились следующие:

) Ликвидация перекрестного субсидирования;

) Изменение принципов тарифообразования и снижение роли государства в регулировании тарифов;

) Привлечение инвестиций в железнодорожный транспорт с целью повышения уровня технической оснащенности отрасли и качества услуг.

Наконец, рассмотрим цели реформы железных дорог в России. Цели российской реформы железных дорог несколько отличаются от европейских и близки североамериканским.

Первая цель реформы РЖД (повышение инвестиционной привлекательности) тесно связана с вопросом об источнике финансирования инфраструктуры. Такая высокая доля инфраструктурных издержек мешает выполнению данной цели реформы и приводит к тому, что в итоге остается неясным, появятся ли в результате реформы стимулы к инвестициям в инфраструктуру. Сохранение 100% акций ОАО "РЖД" в собственности государства может послужить еще одним серьезным препятствием для инвестиций из частных источников.

Следующая цель российской реформы - обеспечение конкуренции. Создание конкуренции особенно важно для России, поскольку в России, в отличие от стран ЕС с развитой системой автомобильного транспорта, для многих грузоотправителей приемлемой альтернативы железной дороге нет. Программа структурной реформы предусматривает развитие конкуренции только в сфере перевозок и смежных отраслях. Это означает, что в результате реформы монополия в железнодорожном транспорте, по сути, сохранится (издержки инфраструктуры составляют около 80% всех издержек), и некоторая незначительная доля конкуренции в секторе перевозок не будет играть большой роли. Поэтому сохранение монополии в железнодорожном транспорте приведет к удорожанию транспортных издержек во всей экономике.

Говоря о достижении следующей цели (изменения механизма тарифообразования) и обеспечения прозрачности тарифов), необходимо отметить основные недостатки существующей и предполагаемой системы тарифов. Используемая в настоящее время практика регулирования тарифов такова: уровень тарифов на следующий год определяется путем индексации затрат текущего года с учетом ожидаемого спроса. Никаких стимулов для сокращения издержек такая система не несет, никакие рыночные принципы при монополии ОАО "РЖД" на рынке перевозок также не действуют.

Далее, структура тарифа является непрозрачной. Очевидно, что при условии существования в России нескольких частных вертикально интегрированных компаний тарифы будут формироваться по рыночному принципу, а при вертикальном разделении а риф останется непрозрачным даже при государственном регулировании. Отметим, что в США после проведения дерегулирования в 1980 году и создания вертикально интегрированных компаний тарифы железных дорог первого класса снизились на 50%.

Первая из целей российской реформы железных дорог, обусловленная экономико-управленческими предпосылками, заключается в необходимости от избавления от механизма перекрестного субсидирования. Доходы от грузовых перевозок используются для покрытия убытков от пассажирских перевозок и для поддержки многочисленных предприятий социальной сферы.

Единственной совпадающей целью реформы железных дорог в европейских странах и в России является развитие конкуренции. Здесь, на наш взгляд, необходимо учитывать итоги проведенных в странах Европы и Северной Америки реформ. Опыт стран, в полной мере реализовавших модель вертикального разделения (в частности, Великобритании) показывает, что эта модель не помогает создать конкуренцию. Необходимо помнить, что в Европе реформы не привели к решению ключевых проблем, а только отчасти помогли справиться с трудной ситуацией в железнодорожной отрасли, незначительно увеличив грузооборот и создав небольшую конкуренцию.

Таким образом, совершенно очевидна несхожесть железнодорожных систем Европы и России, а также практически полная разница в целях реформы в Европе, чью модель решено использовать в России. Ни один вариант европейской модели железнодорожной реформы не подходит для России, которой приходится достигать отличных от европейских целей реформы в отличных от европейских экономико-географических условиях.

## .2 Предпосылки реформирования железнодорожного транспорта России

Рассматривая общую характеристику и показатели работы российских железных дорог, можно выделить три основных группы проблем железнодорожного транспорта, являющиеся предпосылками его реформирования:

) Производственно-экономические;

) Инвестиционные;

) Экономико-управленческие.

В первую очередь, рассмотрим общую характеристику железных дорог России. Российские железные дороги занимают ведущее место в мировой транспортной системе и доминируют в транспортной системе страны. По протяженности железнодорожных линий Россия занимает второе место после США, по объемам перевозок грузов - третье место после США и Китая, по перевозкам пассажиров - третье после Китая и Японии. Эксплуатационная длина российских железных дорог 86,2 тысячи километров путей (в США - 232 тысячи километров). Из них 36,3 тысячи километров (42%) - двухпутные и многопутные, 62,2 тысячи километров (72%) оборудованы автоблокировкой и диспетчерской сигнализацией, 40,8 тысяч километров (47%) электрифицировано.

Это достаточно высокие показатели по сравнению со среднемировыми. Имеющийся подвижной состав и путевое хозяйство позволяют водить грузовые поезда весом 10-12 тысяч тонн, что также является достаточно значительным показателем. При эксплуатационной длине, составляющей 7% протяженности железных дорог мира, на российских магистралях обеспечивается более 35% мирового грузооборота.

Железные дороги являются важнейшим видом транспорта для российской экономики. На долю железнодорожного транспорта приходится более 80% общего объема перевозок грузов страны. Доля железнодорожного транспорта в грузообороте (исключая трубопроводный транспорт) составляет в среднем 86%. На втором месте находится автомобильный транспорт, доля которого составляет только около 10%. Роль железных дорог исключительно велика, особенно в межрегиональных перевозках, а конкуренция со стороны других видов транспорта практически отсутствует, поэтому железные дороги называют системообразующим видом транспорта.

Железные дороги - крупнейшая государственная монополия в России, которая, по разным оценкам, обладает от 4% до 15% всех основных средств производства в российской экономике, и где заняты 1,2 миллиона человек. На долю железнодорожного транспорта приходится от 21% до 27% инвестиций в стране.

В Таблице 2.2 показаны показатели грузооборота на железных дорогах и иных видах транспорта за последнее десятилетие.

Таблица 2.2

Грузооборот на железных дорогах и иных видах транспорта в 2001 - 2011 гг., млрд. ткм.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | Воздушный | Автомобильный | Внутренний водный | Морской | Железнодорожный |
| Год |  |  |  |  |  |
| 2001 | 2,4 | 65 | 196 | 464 | 2326 |
| 2002 | 1,8 | 42 | 136 | 105 | 1967 |
| 2003 | 1,6 | 56 | 103 | 373 | 1608 |
| 2004 | 1,5 | 36 | 87 | 311 | 1195 |
| 2005 | 1,6 | 31 | 90 | 297 | 1214 |
| 2006 | 2,1 | 26 | 71 | 227 | 1131 |
| 2007 | 2,5 | 25 | 75 | 209 | 1100 |
| 2008 | 2,0 | 21 | 66 | 150 | 1019,5 |
| 2009 | 2,3 | 22 | 62 | 114 | 1204,6 |
| 2010 | 2,4 | 25 | 70 | 105 | 1373,2 |
| 2011 | 2,5 | 26 | 82 | 101 | 1433,6 |

Источник: Рассел Дж. Железнодорожный транспорт. Изд-во "Книга по Требованию", 2012. С. 48.

Далее рассмотрим динамику пассажирских перевозок последнего десятилетия (см. таблицу 2.3).

Таблица 2.3

Показатели отправления пассажиров 2001-2011 гг., %

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Отправление пассажиров, млн. чел. | В процентах к уровню предыдущего года | Изменение за год по сравнению с предыдущим годом | В процентах к уровню 2001 года | Изменение за год к уровню 20011 года |
| 2001 | 2676,6 | 100% |  | 100% |  |
| 2002 | 2372,3 | 89% | -11% | 89% | -11% |
| 2003 | 2323,5 | 98% | -2% | 87% | -2% |
| 2004 | 2062,0 | 89% | - 11% | 77% | - 10% |
| 2005 | 1833,0 | 89% | -11% | 68% | - 11% |
| 2006 | 1662,6 | 91% | -9% | 62% | -8% |
| 2007 | 1599,6 | 96% | -4% | 60% | -2% |
| 2008 | 1471,3 | 92% | -8% | 55% | -5% |
| 2009 | 1337,5 | 91% | -9% | 50% | -5% |
| 2010 | 1418,8 | 106% | + 6% | 53% | + 3% |
| 2011 | 1305,9 | 92% | -8% | 48% | -5% |

Источник: Рассел Дж. Железнодорожный транспорт. Изд-во "Книга по Требованию", 2012. С. 49.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что важнейшие производственные показатели работы железнодорожного транспорта (отправление пассажиров и грузооборот), имеет ярко выраженную негативную динамику, что не может не приводить к ухудшению экономического положения.

Доля железных дорог в грузообороте в последнее время увеличивается после незначительного падения в середине 2000-х годов, оставаясь на среднем уровне около 80% (см. таблицу 2.4).

Таблица 2.4

Доля железнодорожного транспорта в грузо- и пассажирообороте в 2001-2011 гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год | Доля железнодорожного транспорта, % | |
|  | В грузообороте | В пассажирообороте |
| 2001 | 76,2 | 38,6 |
| 2002 | 77,1 | 43,2 |
| 2003 | 75,2 | 48,8 |
| 2004 | 73,3 | 45,9 |
| 2005 | 74,3 | 42,4 |
| 2006 | 77,6 | 42,3 |
| 2007 | 77,9 | 41,4 |
| 2008 | 81,0 | 40,1 |
| 2009 | 85,8 | 38,5 |
| 2010 | 87,0 | 44,0 |
| 2011 | 87,5 | 41,0 |

Источник: Рассел Дж. Железнодорожный транспорт. Изд-во "Книга по Требованию", 2012. С. 52.

Стабильный средний уровень доли железных дорог в грузообороте объясняется тем, что даже при падении или увеличении производства на значительные в количественном и процентном отношении величины, доля грузов, перевозимых по железным дорогам остается примерно на одном уровне.

Необходимо также отметить, что структура перевозок грузов в последнее десятилетие претерпела важные изменения, которые отразили структурную перестройку экономики страны. Существенно упала доля перевозок продукции конечных отраслей: машиностроения, легкой и пищевой промышленности, строительных материалов. Так, по сравнению с 2000 годом в 2010 году доля строительных грузов сократилась почти на треть. Соответственно, выросла доля сырья. При этом, если в 2000 году главные сырьевые и экспортные грузы (уголь, нефть и руды черных металлов) в сумме составляли 42,9% объема железнодорожных перевозок, в 2009 году их доля возросла до 58% Следовательно, если раньше железные дороги больше обслуживали внутреннюю экономику, обеспечивая транспортировку конечной продукции, то теперь в значительной степени перевозки состоят из экспортных сырьевых потоков.

Производственно-экономические показатели в целом не являются резко негативными. Грузовые перевозки приносят прибыль, наметились небольшие тенденции роста перевозок и грузо- и пассажирооборота. Тем не менее, даже показывающие положительную динамику показатели далеко не стабильны, и существует масса проблем, которые необходимо решать в ближайшее время.

Таким образом, общая картина экономического положения железных дорог, согласно данным Коллегии МПС, в целом остается не вполне благоприятной. Это является одной из основных предпосылок реформирования.

Несмотря на то, что важнейшие показатели работы российских железных дорог (отправление грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборот) находятся на достаточно высоком уровне, а железнодорожный транспорт в целом является прибыльным, существует ряд проблем, которые требуют реформирования железнодорожного транспорта и системы его регулирования. Недостатки регулирования и организации искажают стимулы к эффективной экономической деятельности, что сказывается на качестве услуг, структуре инвестиций и уровне тарифов.

Вторая группа проблем, с которыми столкнулся железнодорожный транспорт, заключается в следующем: низкое качество услуг при сильном износе и технической отсталости подвижного состава и значительной нехватке инвестиций. Рассмотрим данную группу проблем.

Российский железнодорожный транспорт продолжает оставаться ориентированным на количественные показатели работы. В то же время качество услуг, которое характеризуют своевременность выполнения перевозки, полнота удовлетворения заявок, сохранность грузов, остается невысоким. Более чем 35% всех грузов опаздывает более чем на 6 суток.

Существующая система управления железными дорогами не справляется с ростом спроса, который сопровождает рост промышленного производства в экономике России. Другой показатель, свидетельствующий об этом - перегруженность инфраструктуры. Значительная часть заявок не выполняется, регулярно прекращается движение на некоторых направлениях. Причиной является сокращение технологических мощностей железнодорожного транспорта, что еще раз подтверждает, что железнодорожный транспорт нуждается в инвестициях в подвижной состав и инфраструктуру.

Очевидно, что интенсивность использования российских железных дорог весьма высока по сравнению с другими странами с развитой железнодорожной сетью. Безусловно, такая высокая интенсивность использования означает, что пропускная способность железнодорожной сети приближается к своему пределу. Таким образом, необходимы инвестиции на расширение и модернизацию инфраструктуры железных дорог.

Постоянный дефицит капитальных вложений, несмотря на проводимую политику экономии, привел к почти 55-процентному износу основных фондов. Между тем с наметившимся общим ростом экономики страны возросла и потребность в наращивании объемов перевозок, а значит, и в увеличении вагонного и локомотивного парков. Динамично развивающиеся технологии также диктуют железнодорожному транспорту необходимость совершенствовать системы обеспечения его деятельности, для чего также требуются значительные инвестиционные вливания.

Источниками и способами удовлетворения инвестиционной потребности должны стать:

) увеличение собственного денежного потока за счет снижения затрат, увеличения объёма перевозок и повышения тарифов;

) использование внешнего финансирования за счет привлечения частных инвестиций и субсидий;

) оптимизация планов капитальных вложений, подразумевающая отказ от непрофильных проектов.

В данный момент ситуация с инвестициями в отрасли достаточно сложная. Привлечение частных инвестиций невозможно без проведения реформы.

Далее рассмотрим последнюю (экономико-управленческую) группу проблем железнодорожного транспорта. Данная группа проблем имеет социально-экономический аспект: железнодорожному транспорту приходится решать определенные социальные задачи, в частности, содержать объекты социальной инфраструктуры, а также компенсировать убытки от пассажирских перевозок. Решение этих задач способствует урегулированию некоторых социальных проблем, однако является неэффективным с экономической точки зрения, поскольку является дополнительным косвенным налогом на грузоотправителей.

Экономико-управленческая группа проблем заключается в регулировании и хозяйственной деятельности в рамках одного органа, что является препятствием для конкуренции. Принципы тарифообразования не отвечают требованиям прозрачности. МПС по октябрь 2003 года существовало как мощный хозяйствующий субъект и одновременно осуществляло функции государственного управления, (контроль, тарифная политика, разработка нормативов и стандартов на транспортные услуги, обеспечение безопасности движения, осуществление природоохранной деятельности в сфере железнодорожного транспорта и т.д.). В свою очередь, на региональном уровне многие эти функции дублировали управления дорог. 1 октября 2003 года хозяйственные функции МПС были переданы вновь созданной государственной компании ОАО "РЖД".

ОАО "РЖД" представляет собой жесткую иерархическую структуру с централизованным подчинением. Управление железнодорожным транспортом по-прежнему строится по производственно-территориальному принципу. На трех уровнях структуры (Министерство, управление дороги, отделение дороги) существуют аналогичные подразделения, выделенные по производственному принципу и несамостоятельные финансово.

Вся железнодорожная сеть делится на железные дороги. Управление каждой дороги имеет в своем составе различные службы и руководит всей деятельностью железной дороги. В свою очередь, дороги территориально делятся на отделения, которые осуществляют руководство производственно-хозяйственной и финансовой деятельностью линейных производственных предприятий, находящихся в их границах. К линейным предприятиям относятся: станции, локомотивные и вагонные депо, дистанции пути, участки энергоснабжения и некоторые другие. Эти подразделения и выступают непосредственными исполнителями всей работы по перевозке грузов и пассажиров.

Следующей экономико-управленческой проблемой состоит в том, что уровень тарифов на следующий год определяется исходя из прогноза затрат следующего года, который строится путем индексации затрат текущего года с учетом ожидаемого спроса. Такая практика не создает стимулов для сокращения издержек. Реформа должна сделать прозрачной структуру . тарифа и принципы тарифообразования. Очевидно, что в рамках системы ОАО "РЖД" это невозможно.

Следует подчеркнуть, что ОАО "РЖД" закладывает компенсацию за порожний пробег в тарифы на грузоперевозки, что дестимулирует увеличение промышленного производства и еще раз доказывает необходимость проведения реформы. Поэтому вопрос избавления собственников подвижного состава от уплаты доли порожнего пробега на ряде протяженных маршрутов от мест добычи сырья до портов на западе и востоке, где в силу географических причин невозможно загрузить вагон на обратном пути, также относится к проблеме изменения механизмов тарифообразования.

Наконец, рассмотрим две экономико-управленческие проблемы, имеющие отношение к социальной политике, "и также являющиеся предпосылками реформы.

Первая проблема заключается в том, что доходы от грузовых перевозок используются для поддержки большого количества предприятий социальной сферы (социальные расходы составили в 2007 году 16 млрд. рублей), и для покрытия убытков от пассажирских перевозок. Такой метод решения социальных задач, когда грузоотправители, пользующиеся железнодорожным транспортом, платят за поддержку убыточных, но социально необходимых предприятий, вообще говоря, не является эффективным.

Второй из важнейших экономико-управленческих проблем, имеющих социальное значение, является необходимость дотирования убыточных пассажирских перевозок. В настоящее время система перекрестного субсидирования позволяет компенсировать убытки от пассажирских перевозок за счет прибыли от грузовых.

Фактически перекрестное субсидирование - это ценовая дискриминация, при которой для одних (грузоотправителей) устанавливается цена выше, а для других (большинства пассажиров) ниже предельных издержек. Несмотря на то, что действующее российское законодательство предписывает покрывать убытки от пассажирских перевозок из федерального и региональных бюджетов так же, как это делается в США и ряде европейских стран, в реальности имеет место совсем иная ситуация.

Таким образом, если говорить о ситуации на железнодорожном транспорте в целом, производственно-экономических, инвестиционных и экономико-управленческих предпосылок для реформы вполне достаточно. Необходимо отметить, что лишь комплексное решение описанных проблем, для чего и проводится реформа, способно привлечь инвестиции и сделать железные дороги России стабильным, прозрачным предприятием, работающим на конкурентном рынке.

## 1.3 Современная фаза структурной реформы железнодорожного транспорта России

Реформа железнодорожного транспорта была начата после принятия 18 мая 2001 г. Программы структурной реформы железнодорожного транспорта.

Основопологающим пунктом первого этапа (2001-2002 гг.) реформы явилось разделение ранее закреплённых за Министерством Путей Сообщения России функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности. Это потребовало изменений существующей структуры с выделением имущества, используемого в основной деятельности федерального железнодорожного транспорта и передачи его в фонд открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (ОАО "РЖД").

В соответствии с указом Президента №314 от 9 марта 2004 г. МПС, ведущее свою историю с 16 июня 1865 года, было упразднено. Функции упразднённого министерства - федерального органа исполнительной власти были переданы Министерству транспорта Российской Федерации и подведомственным ему Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

Задачи хозяйствования были возложены на ОАО "Российские железные дороги", образованное в октябре 2003 г. на базе МПС. Все акции общества остались в собственности государства.

Основными задачами интегрированной транспортной корпорации ОАО "РЖД" стали:

предоставление инфраструктурных услуг независимым перевозчикам и операторам,

выполнение функций универсального общественного перевозчика всех видов грузов и категорий пассажиров на российском и международном рынках.

В соответствии с возложенными задачами компания несёт ответственность за поддержание и развитие железнодорожной инфраструктуры.

Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте были определены следующие цели реформирования пассажирского комплекса:

) Повышение качества перевозок и обслуживания, расширение ассортимента предоставляемых услуг;

) Обеспечение прозрачности и прогнозируемости тарифов, их относительное снижение для конечного потребителя;

) Повышение эффективности работы пассажирского комплекса;

) Повышение инвестиционной привлекательности и на этой основе проведение модернизации материально-технической базы пассажирского комплекса, снижение износа основных фондов;

) Ликвидация перекрестного субсидирования и, как следствие, снижение транспортной на грузки на товаропроизводителя;

) Повышение устойчивости и безопасности работы пассажирского комплекса.

Объектом пристального внимания структурной реформы стал отраслевой имущественный комплекс федерального железнодорожного транспорта, включающий более миллиарда разнородных объектов учёта, имеющих сложную, территориально-распределённую, организационно-правовую структуру. Была проведена инвентаризация земли и имущества предприятий железнодорожного транспорта. Были разработаны "Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования", "Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования". Был введен в действие новый Прейскурант №10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами". Завершает список основных мероприятий проведённая реструктуризация кредиторской задолженности предприятий и организаций железнодорожного транспорта. Сравнение показывает, что первый этап в целом повторял сценарий проведения реформ в Европе.

Как в Европе, так и в Северной Америке регулирование уровня сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой отделено от регулирования тарифов на грузоперевозки. В России по сей день усилия направлены на регулирование путём единой тарифной системы всего сразу.

Впоследствии, в рамках второго этапа, наиболее привлекательные с точки зрения тарифов грузы были переведены в конкурентный сектор. К концу 2005 г. независимые частные компании владели уже примерно 1/3 всего вагонного парка страны, ими перевозилось порядка 1/4 всех грузов, а в секторе перевозок нефти (одном из наиболее доходных видов деятельности) соответствующий показатель превысил 50%. При этом сложилась курьёзная ситуация, при которой участник рынка ОАО "РЖД" является единственной структурой, которая не только не может повышать определяемые Федеральной Службой по Тарифам ставки, но и не может их снижать. Частные компании имеют такое право и при необходимости пользуются им. Варьирование конечной цены для потребителя осуществляется ими, как правило, за счёт так называемой "вагонной" составляющей тарифа.

Как в Европе, так и в США к регулированию тарифов прибегали только там и только тогда, когда приходилось сталкиваться с невозможностью создания конкурентной среды. При возникновении соревновательных условий задача ценообразования становилась делом рынка. Сложно назвать позитивным такой перекос, когда под лозунгом создания конкуренции строятся условия, равные не для всех участников рынка, а такие, которые ущемляют возможности рыночного хозяйствования компании, являющейся по сути народным достоянием.

В течение 2004-2005 года советом директоров ОАО "РЖД" были приняты решения о создании 27 дочерних обществ ОАО "РЖД", в том числе по сферам деятельности: производства и капитального ремонта путевой техники, производства средств железнодорожной автоматики и телемеханики; капитального строительства и проектно-изыскательских работ, ремонта грузовых вагонов, научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ, контейнерных грузовых перевозок, перевозок грузов изотермическим подвижным составом, пригородных пассажирских перевозок.

В качестве первоочередных задач преследовались такие цели как:

рост конкуренции в грузовых перевозках;

завершение оптимизации структуры управления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (в том числе усиление роли организации управления по видам деятельности);

эффективное функционирование систем учета, сформированных на первом (подготовительном) этапе реформирования;

сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок с помощью созданного на первом (подготовительном) этапе реформирования механизма поддержки пассажирских перевозок;

упорядочение функций федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих государственное регулирование в области транспорта.

Дальнейшим шагом в рамках проведения второго этапа реформы стало внедрение новой тарифной системы. Однако, "Универсальный Прейскурант 10-01", учитывающий две компоненты: плату за использование вагонного парка и плату за использование инфраструктуры и локомотивной тяги, по отзывам независимых перевозчиков фактически не изменил ситуацию на рынке.

В целях обеспечения финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли и завершения разделения бухгалтерского учета по видам деятельности в декабре 2004 года принято соответствующее постановление Правительства Российской Федерации. Начиная с годовой отчетности за 2004 год ОАО "РЖД" начало предоставлять информацию о доходах, расходах и результатах финансово-хозяйственной деятельности по отдельным видам деятельности.

На третьем этапе российской реформы должна быть проведена оценка целесообразности полного отделения "рельсов от колёс". В дальнейшем, планируется продолжение интенсификации конкуренции в сфере грузоперевозок. При этом планируется переход большей части грузовых вагонов в частную собственность (более 60%). Должен быть решён вопрос введения частной собственности на магистральные локомотивы. Планируется приватизация предприятий ремонта и технического обслуживания в сфере железнодорожного транспорта. Дополнительно, должна быть проведена частичная приватизация или продажа предприятий неосновных видов деятельности, т.е. не связанных с железнодорожными перевозками.

Анализ реформы российского железнодорожного транспорта позволяет выделить некоторые её особенности:

) Реформа в России была начата, как продолжение усилий по адаптации железнодорожного хозяйства к новым условиям и ликвидации последствий переходного периода начала-середины 90-х годов. Из-за смешивания эффектов от проведённых мероприятий говорить об однозначном положительном результате реформы на сегодняшний день не представляется возможным.

) Реформа железнодорожного транспорта в России ориентируется в целом на европейскую модель, не повторяя её в точности. Значительное влияние на реформу оказали социально-экономическая и историческая специфика страны а также интересы промышленно-финансовых групп. При проведении реформы использовались методы как европейского, так и американского пути реформирования. Применительно к российской реформе можно говорить о своего рода своём, особом пути.

) Реформа в целом реализуется в соответствии со временными рамками, определёнными в Постановлении Правительства "О Программе структурной реформы железнодорожного транспорта".

Глава 2. Современные модели реформирования железнодорожного транспорта

# .1 Железнодорожный транспорт как естественная монополия

Железные дороги - крупнейшая государственная естественная монополия в России, обладающая до 15% всех основных средств производства в российской экономике, при этом на ее долю приходится от 21% до 27% инвестиций в стране, а в основной деятельности российских железных дорог заняты 1,2 миллиона человек (2% работающего населения). Очевидно, что мы говорим о крупнейшей монополии.

С теоретической точки зрения, естественными монополиями называют те компании, которые могут быть достаточно крупными и получать выгоду от эффекта масштаба только в том случае, если они будут оставаться монополиями. Другое определение характеризует естественную монополию как отрасль, в которой валовые издержки производства меньше, если вся продукция производится единственной фирмой, чем в том случае, если бы этот же объем продукции был разделен между двумя или более фирмами.

Российское законодательство (ст. 3 Федерального Закона "О естественных монополиях") дает следующее определение естественной монополии: "состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров".

Следовательно, исходя из самого определения естественной монополии, можно выделить два ее основные свойства: во-первых, наличие определенной эффективности и во-вторых, снижение производственных издержек на единицу товара по мере роста выпуска (эффект масштаба).

Если рассматривать свойства естественной монополии более подробно, можно выделить еще одно, которое называют экономией от совмещения производств либо экономией от разнообразия.

По мнению И. Баранова, наличие возрастающей отдачи от масштаба на всем протяжении линии спроса - условие достаточное, но не необходимое для существования естественной монополии в том случае, если рассматривать ее наиболее распространенный пример - многопродуктовую (вертикально интегрированную) естественную монополию. Экономия от разнообразия имеет место, когда производство комбинации продуктов или и производство продукции, и одновременное оказание сопутствующей услуги на единственном предприятии обходится дешевле, чем производство каждого вида продукции специализированным предприятием или производство и оказание услуги разными компаниями.

Для многопродуктовой (вертикально интегрированной) фирмы возрастающая отдача не является ни необходимым, ни достаточным аргументом в пользу отнесения фирмы к числу естественных монополистов, в силу действия экономии от разнообразия. Применительно к железным дорогам можно провести следующую аналогию. Для пассажирских и товарных перевозок железной дорогой используются одна и та же инфраструктура (рельсы, сигнальное оборудование, услуги диспетчеров и управленческого персонала дороги), что позволяет предоставлять их с меньшими затратами, чем в гипотетической ситуации существования разных железных дорог для разных видов перевозок.

При производстве нескольких продуктов (предоставлении нескольких услуг), экономия от разнообразия может не только усилить положительный эффект масштаба, но и перевесить действие отрицательного (в случае его наличия), что сделает экономически более выгодным деятельность только одной фирмы в отрасли. Таким образом, по мнению И. Баранова, наличие возрастающей отдачи от масштаба может быть необязательным.

В свою очередь, Р. Питтман также справедливо отмечает, что при наличии в естественно-монопольной отрасли двух указанных составляющих, то есть в случае вертикально интегрированной естественной монополии, издержки таковы, что производство всех единиц продукта и оказание всего инфраструктурного обслуживания одним предприятием обходилось дешевле, чем конкуренция между большим количеством предприятий за продажу продукта и оказание услуг по доступу к инфраструктуре одним и тем же потребителям. Это еще одно подтверждение тезиса о том, что вертикально интегрированные естественные монополисты пользуются преимуществами параллельного действия эффекта масштаба и экономии от совмещения деятельности (одним предприятием на обеих стадиях).

Таким образом, на основании определений, данных зарубежными и отечественными исследователями, можно сделать следующие выводы.

) Для естественной монополии характерен эффект масштаба (снижение издержек производства по мере увеличения его объема), чего нельзя достичь при наличии в естественно-монопольной отрасли конкуренции (и у монопольного владельца инфраструктуры, и у монопольного железнодорожного перевозчика издержки будут меньше, чем у более мелких конкурентов);

) Помимо действия эффекта масштаба, положительное влияние на вертикально интегрированную естественную монополию оказывает экономия от совмещения деятельности (применительно к железным дорогам - экономия от эксплуатации инфраструктуры и осуществления перевозок одной компанией).

Подобный подход к пониманию естественной монополии называют неоклассическим.

Однако неоклассический подход, являясь традиционным, не является единственным. Одна из крайних точек зрения по поводу самого определения, как отмечает К. Юдаева, заключается в том, что естественных монополий не существует в принципе. Такой позиции придерживается, в частности, Т. Ди Лоренцо. В своей работе исследователь утверждает, что теория естественной монополии - это "экономическая фикция XX столетия, защищающая монопольные привилегии XIX века".

По справедливому мнению С. Гуриева, другая крайность - признать все инфраструктурные компании, включая железные дороги, естественными монополиями, которые нужно не только сохранять, но и защищать от конкуренции, чтобы не допустить неэффективного расходования ресурсов. Современный подход по отношению к естественным монополиям является компромиссным между указанными крайностями.

Рассмотрим современную ситуацию с естественными монополиями в России. Юридически Федеральным Законом "О естественных монополиях" устанавливается закрытый перечень субъектов естественных монополий, включающий железнодорожный транспорт (ст. 4).

Следовательно, справедливым является вывод о том, что в российской практике (подобно мировой) инфраструктурные отрасли с двумя вертикально сопряженными производственными стадиями - стадия создания продукта и стадия сетевого обслуживания, применительно к железнодорожному транспорту - стадия перевозки грузов и пассажиров и стадия предоставления инфраструктуры, также рассматриваются как характеризующиеся вышеуказанными свойствами естественной монополии.

Рассмотрев основные свойства естественной монополии, перейдем к проблеме выбора государственной политики в данной области. Признавая определенную эффективность функционирования естественной монополии, необходимо иметь в виду, что такая компания все же является монополистом и следовательно, как считает К. Юдаева, будет назначать монопольные цены, не равные своим предельным или хотя бы средним издержкам. Именно в силу возможности установления естественной монополией цены выше предельных или по крайней мере средних издержек, возникает проблема выбора государственной политики в области естественных монополий.

Государственная политика в области естественных монополий может принимать две формы: регулирование, то есть сохранение существования естественной монополии при условии государственного регулирования тарифов и т.п., либо реформирование, то есть проведение в естественно-монопольной отрасли определенных структурных преобразований с целью развития конкуренции, где это возможно.

Следует подчеркнуть, что государственное регулирование не равносильно государственному управлению такими компаниями. Во многих странах (в частности, в США) естественные монополии являются частными компаниями, регулируемыми государством. При этом одна из задач регулирования - осуществлять мониторинг и отслеживать, не потерял ли сектор в результате технологических инноваций свою характеристику естественной монополии, и, если это произошло, принять меры против попыток существующих компаний искусственным образом сохранить свое монопольное положение.

В последнее время наметилась некоторая компромиссная тенденция в сфере государственной политики по отношению к естественным монополиям. За последние несколько десятилетий сочетание развития технологии и достижений в области экономической теории поставило под сомнение некоторые фундаментальные предпосылки, на которых основывалась описанная неоклассическая структура анализа. В частности, почти в каждой инфраструктурной отрасли обнаружилось, что в рамках стадии производства продукции обоснованность предпосылки естественной монополии может быть поставлена под сомнение. В результате распространилось мнение о том, что для стимулирования конкуренции на стадии производства продукции (применительно к железным дорогам - на стадии оказания услуг по перевозке) необходимо проведение реформы. Положение, где монопольная отрасль предстает в виде большого количества независимых предприятий, действующих на "конкурентной" стадии производства продукта и предлагающих свои услуги через "естественно-монопольную" сеть представляется вполне возможным.

Основной идеей российского правительства в сфере реформирования естественных монополий, является следующая: сведение традиционного понимания естественной монополии до естественно монопольных секторов, где существует эффект масштаба, конкуренция неэффективна и барьеры входа на этот рынок являются практически непреодолимыми в силу необходимости огромных разовых затрат. Применительно к конкретным отраслям - эти сферы (естественно-монопольные) можно определить следующим образом. В электроэнергетике - это передача электроэнергии и диспетчирование, в железнодорожном транспорте - инфраструктура, т.е. собственно насыпь, путь и устройство контактной сети, а также системы сигнализации, централизации и блокировки, которые обеспечивают безопасность движения, управляемость движением по сети, и система диспетчерского управления, которая с этим связана. Аналогично, в газовом секторе - это трубопроводный транспорт газа, система производственно-диспетчерского управления.

Одна из главных идей правительства, которая нашла отражение во всей политике реформ естественных монополий: разделить монопольные и конкурентные, или временно монопольные сектора, с тем, чтобы государство как регулятор могло сконцентрироваться на более узких сферах, где присутствие государства сохранится и в качестве собственника, и в качестве регулятора (то есть на инфраструктуре), а затем постепенно выйти из секторов, которые являются конкурентными или потенциально конкурентными, и как собственнику, и как регулятору в части установления цены, поскольку со временем эта цена будет определяться на основе сопоставления спроса и предложения.

Российские железные дороги являются крупнейшей естественной монополией. Необходимость их реформирования была признана правительством в 1997-1998 гг., когда был принят ряд документов в области железнодорожной реформы, в частности Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Основываясь на вышеописанной концепции, российское правительство выбрало модель разделения железных дорог на инфраструктурную ("естественно-монопольную") и перевозочную ("временно монопольную") части.

Американский исследователь Р. Питтман, на наш взгляд, дал наиболее полную характеристику вопросов, связанных с практической реализацией реформы на практике, обобщив их и разделив на 4 группы.

В первую группу входят вопросы, относящиеся к сохранению общей эффективности отрасли после проведения вертикального разделения. Насколько в действительности велика экономия от совмещения производств между двумя стадиями? Будет ли она уменьшена за счет открытия стадии производства продукции для конкурентов? Какие стимулы получит собственник или контролирующая организация стадии предоставления инфраструктуры в том случае, если они не будут функционировать на стадии производства продукции? Если стадия предоставления доступа к инфраструктуре по-прежнему остается естественной монополией, должен ли ее владелец действовать как один из конкурентов в секторе производства продукции? Перевешивает ли устоявшаяся экономия от совмещения производств негативные последствия увеличения таким монополистом прибыли за счет потребителей?

Вторая группа вопросов касается повышения эффективности стадии производства продукции. Насколько велики выгоды от конкуренции, если стадию производства продукции сделать открытой для входа? Уменьшилась ли в реальности экономия от масштаба на этой стадии в достаточной степени, чтобы действенная конкуренция стала вероятной? Внесут ли вновь входящие в отрасль компании вклад в ее технологическое развитие?

Третья группа имеет отношение к регулированию. Насколько трудно регулирующим органам обнаружить и пресечь отношения фаворитизма между владельцем сети инфраструктуры и связанным с ним поставщиком? Есть ли в стране политическая традиция независимых регулирующих органов и достаточно сильной, независимой и компетентной судебной системы?

Четвертая группа вопросов состоит только из одного: если регулирующие органы не могут обнаружить и пресечь ценовую дискриминацию, то насколько велики потери из-за нее?

Отметим, что ответы на все четыре группы вопросов, как по мнению Питтмана, в значительной степени зависят от специфики конкретной страны, а также специфики отрасли. Развитые страны стремятся к росту эффективности, а развивающиеся больше озабочены увеличением зоны обслуживания инфраструктурной сети.

Ответы на данные принципиальные вопросы указывают на один из нескольких возможных вариантов государственной политики в области железнодорожных естественных монополий при выборе между дальнейшим регулированием и началом проведения структурной реформы.

Давая ответы на поставленные Р. Питтманом вопросы применительно к железным дорогам, необходимо учитывать, во-первых, свойства традиционных железнодорожных естественных монополий, а во-вторых, уже существующий опыт их реформирования и регулирования.

Отвечая на первую группу вопросов, необходимо помнить о том, что вертикально интегрированная железнодорожная монополия является типичным примером естественной монополии и имеет следующие преимущества - эффект масштаба (economies of scale) и экономию от совмещения производств (economies of scope). Их исследования по отношению к деятельности железных дорог, проведенные рядом зарубежных исследователей, в частности, М. Ивалди и Дж. Маккаллоу, Дж. Битзаном и др., подтверждают наличие положительного эффекта от указанных свойств.

Одна из важнейших проблем, касающихся экономии от совмещения производств на железных дорогах, как отмечается экспертами Всемирного Банка, состоит в риске понесенных убытков и неполученной прибыли вследствие заторов и неразберихи, могущих возникнуть, если железные дороги разделены на инфраструктурную и перевозочную части, что также необходимо учитывать.

Если изучению экономии от совмещения производств посвящено крайне мало научных исследований, то эффект масштаба изучался в более полной мере. М. Ивалди и Дж. Маккаллоу приводят расчеты и главный вывод: в исследованном ими случае (грузовые железные дороги первого класса в США) при увеличении показателей работы железных дорог в 2 раза, расходы на обслуживание инфраструктуры возрастут на 65%, то есть коэффициент отдачи от интенсивности составит 1,65. М. Ивалди и Дж. Маккаллоу в ссылаются на полученные результаты, согласно которым экономия от масштаба колеблется в пределах от 1,31 до 1,92. Исследователи отмечают, что для вертикально интегрированных железных дорог США данный показатель сохранится и при вертикальном разделении инфраструктуры и перевозок.

Дж. Фриберн пришел к аналогичным результатам, на примере австралийских железных дорог. Он сделал вывод о том, что значительная часть обоснований в пользу конкурентной политики, обеспечивающей вертикальное разделение железнодорожного транспорта, состоит во введении конкуренции в сфере эксплуатации поездов. С учетом возможности экономии от масштаба, связанной с поддержанием ассортимента услуг, маркетингом и размером поездов относительно текущего и ожидаемого спроса, кажется вполне вероятным, что на большинстве линий будут доминировать всего лишь несколько операторов, а на многих линиях внутри штатов останется только один оператор.

Таким образом, действие эффекта масштаба и эффекта от совмещения производств показывает, что конкуренция не будет значительной, что подтверждается практикой. В европейских странах, предпринявших реформу по принципу вертикального разделения, доля главного оператора на рынке перевозок составляет до 90%. В тех странах, где разрешили внедрение конкурентного доступа к железнодорожным путям, правом такого доступа воспользовалось крайне малое число компаний-перевозчиков, а там, где их число было более значительным, общая доля новых компаний все равно была крайне мала.

Поэтому, в некоторых странах, в частности, при выборе модели реформы и приватизации японских железных дорог, в силу гораздо большей их грузонапряженности по сравнению с европейскими, вертикальное разделение даже не рассматривалось. И наоборот, страны Евросоюза, проводя реформы своих железных дорог, учитывали достаточно низкую их грузонапряженность, поэтому выбор был остановлен на модели вертикального разделения на инфраструктуру и перевозки.

Отметим, что российские железные дороги характеризуются крайне высокой грузонапряженностью (16 млн. тонно-километров на километр железнодорожной сети). Этот показатель в 8,4 раза превышает грузонапряженность железных дорог Германии и в 9,5 раз - Франции.

Поскольку при увеличении перевозок, грузонапряженности и грузооборота уменьшаются предельные издержки, в теории, в целях предотвращения необоснованного завышения цен естественными монополиями, необходимо либо сохранять их в государственной собственности, либо регулировать на государственном уровне. Однако одно из основных свойств железных дорог (огромное социальное значение) не обязательно подразумевает государственное владение. Наоборот, практика, на наш взгляд, показывает, что частные компании могут справляться с пассажирскими перевозками эффективнее, чем государственные, по крайней мере, с меньшими убытками.

## 2.2 Модели реформирования железнодорожного транспорта

Перейдем к рассмотрению практических моделей существования естественных монополий на железнодорожном транспорте.

Р. Питтман выделяет три основных модели существования монополии, отличающихся степенью интеграции, рассматривая их на примере железных дорог: полностью (горизонтально и вертикально) интегрированный единый монополист; горизонтальное разделение нескольких конкурирующих вертикально интегрированных компаний; вертикально разделенная монополия с некоторой долей конкуренции.

Рассмотрим данные модели более подробно, начав с модели "монолитной" монополии, существовавшей до октября 2003 года в России.

Горизонтально и вертикально интегрированный (монолитный) монополист является традиционной с исторической точки зрения моделью. Отметим, что рыночная власть такого монополиста применительно к железным дорогам может сдерживаться конкуренцией со стороны других видов транспорта.

"Монолитный" монополист объединяет в себе не только инфраструктуру и перевозки, но и регулирующие, то есть министерские функции. Традиционно железные дороги были горизонтально и вертикально интегрированы, контролируя не только все виды перевозок, но также всю социальную инфраструктуру, часто являясь производителями подвижного состава. В некоторых случаях (в частности, в СССР и России), железные дороги являлись одновременно правительственными министерствами, то есть имели функции регулирующего и контролирующего органа.

Различные исследователи отмечают следующие ключевые недостатки монолитного интегрированного железнодорожного монополиста:

распределение расходов между различными непрофильными видами деятельности, препятствующее точного определению себестоимости конкретного вида услуг, что в конечном счете приводит к использованию перекрестных субсидий;

огромное бремя социальной инфраструктуры, являющееся по сути прямым налогом на грузоотправителя;

правительственный статус министерства, не позволяющий осуществления интеграции железнодорожной политики в русло национальной транспортной политики.

Применительно к России следует добавить еще один недостаток -необходимость субсидировать убытки от пассажирских перевозок за счет прибыли от грузовых.

Следующая модель означает горизонтально разделенную монополию с конкуренцией между несколькими вертикально интегрированными компаниями. Таким образом, монолитная монополия первой модели горизонтально делится на несколько частей, так, что каждая новая компания одновременно владеет инфраструктурой, и осуществляет перевозки (при условии отделения министерских функций). Число вертикально интегрированных операторов-конкурентов может быть два и более, фактически делая положение не монополией, а олигополией или даже более мягкой формой несовершенной конкуренции.

Третья форма горизонтального разделения (горизонтальное разделение при вертикальной интеграции конкурирующих компаний), то есть североамериканская модель, является основной альтернативой модели вертикального разделения, при том, что функциональное и географическое разделение может ему сопутствовать). При этом главный упор делается на конкуренцию между соперничающими вертикально интегрированными железнодорожными сетями, предлагающими альтернативные маршруты между одними и теми же пунктами. В идеале при таком подходе эти сети должны распределяться таким образом, чтобы практически у каждого грузоотправителя был разумный выбор из нескольких железнодорожных компаний для доставки груза по интересующим его маршрутам.

На железных дорогах данная модель имеет следующие преимущества: параллельную конкуренцию (parallel competition) - возможность выбора у потребителя между двумя железными дорогами, способными перевезти товар из пункта А в пункт B, конкуренцию источников (source competition) -возможность для потребителя воспользоваться услугами другой железной дороги, чтобы доставить груз из другого источника, либо и параллельную конкуренцию, и конкуренцию источников одновременно.

Эти виды конкуренции между железнодорожными компаниями можно проиллюстрировать следующим образом. В упрощенном виде, если между городами А и В существует оживленное железнодорожное сообщение, эти два города могут быть связаны двумя различными путями, один из которых проходит через город С, а другой - через D.

В результате разделения железнодорожной сети таким образом, что линии АСВ и ADB будут эксплуатироваться разными компаниями, эти компании будут конкурировать за грузы грузоотправителей в городах А и В. Более того, при введении совместного пользования веткой, соединяющей С и D, у грузоотправителей в С и D также будет возможность выбора железнодорожной компании для доставки их грузов в А и В.

Описанная модель не требует создания сложной системы контрактов на предоставление права доступа к инфраструктуре и нуждается в относительно небольшом вмешательстве регулирующих органов. Такое вмешательство осуществляется на индивидуальной основе для защиты тех и только тех грузоотправителей, которые действительно привязаны только к одной железной дороге и не имеют альтернатив (в терминологии Р. Питтмана, "пленных грузоотправителей"). Кроме того, этот подход дает возможность независимым компаниям развивать новые специализированные железнодорожные линии, такие как линии скоростного пассажирского сообщения, и предоставлять друг другу права доступа к своей инфраструктуре.

Далее необходимо рассмотреть последнюю основную модель - вертикально разделенную монополию. Существует монопольный владелец инфраструктуры (железнодорожных путей), в то время как в сфере производства (железнодорожных перевозок) существует конкуренция. Владелец инфраструктуры может входить или не входить в число операторов перевозок.

При отделении инфраструктуры (то есть при вертикальном разделении инфраструктуры и перевозок), существует отдельная инфраструктурная компания, которая включает в себя 4 основных подразделения, обеспечивающие ремонт и обслуживание сети, ее развитие, диспетчерское управление движением, а также обеспечивающее доступ к сети независимых операторов. Отдельные независимые компании-операторы, в то же самое время, занимаются различными видами перевозок, выплачивая инфраструктурной компании определенное вознаграждение за доступ.

Вертикальное разделение подразумевает отделение естественно-монопольного сектора (инфраструктура) от потенциально конкурентного (перевозки и сервис). Отделение инфраструктуры от перевозок, по крайней мере в теории, должно вести к стимулированию конкуренции на транспортном рынке. Однако, как показал пример Великобритании, отделение инфраструктуры от перевозок стало проблематичным в силу ряда причин, таких как конфликты между железнодорожным министерством и компаниями-операторами, высокие операционные издержки на проведение разделения, трудности с составлением общих расписаний, а также недостаточные инвестиции для повышения эффективности и увеличения безопасности.

Если говорить о модели вертикального разделения в целом, специалисты справедливо отмечают в качестве ее главного недостатка, что любая модель вертикального разделения потребует заключения сложных соглашений между владельцем-оператором путей и любыми операторами составов, которые не контролируются первым предприятием. Условия обслуживания, требуемые оператором состава, желающим использовать пути, подобны условиям производителя электроэнергии, требующего доступ к линии электропередачи. Они являются многосторонними и сложными. Соответственно, такими же будут договорные отношения между этими двумя предприятиями.

Таковы в общем виде модели функционирования железных дорог в мировой практике. Самый сложный вопрос состоит в том, в рамках какой модели реформировать железные дороги России. Существует целый ряд практических форм деятельности железных дорог (то есть различных вариантов и комбинаций указанных трех моделей), опробованных в различных странах на практике - от "косметического" разделения инфраструктуры и перевозок (страны Европейского Сообщества) до крайне радикальной передачи инфраструктуры компаниям, которые при этом не могут заниматься перевозками (Великобритания). Отметим, что модель, использованная в той или иной стране, содержит элементы основных моделей, в свою очередь имея отличия в рамках своей экономической, географической и транспортной специфики.

Как показывает практика, как при отдельной инфраструктурной компании (вертикальное разделение), так и при инфраструктуре, принадлежащей оператору (операторам) перевозок (вертикальная интеграция), то есть при использовании второй и третьей из вышеуказанных моделей, существует горизонтальное разделение на отдельные компании. Оно не существует только в первой модели, при вертикально и горизонтально интегрированной единой монополии, поскольку тогда компания едина. Рассмотрим горизонтальное разделение более подробно.

Существует три формы горизонтального разделения: функциональное, то есть по виду деятельности (грузовые перевозки, пассажирские перевозки, ремонт и обслуживание подвижного состава), географическое (межгосударственные, региональные и пригородные железные дороги), а также отдельный вид горизонтального разделения - конкуренция вертикально интегрированных компаний.

Функциональное разделение основывается на традиционном разделении перевозок на грузовые и пассажирские. В свою очередь, грузовые перевозки могут быть разделены на контейнерные, рефрижераторные, транзитные, и так далее. Оба вида перевозок обладают своей спецификой, поэтому во многих случаях реформаторам представлялось логичным провести такое разделение в целях повышения сервиса железнодорожных компаний и избавления от перекрестного субсидирования.

Географическое разделение подразумевает наличие нескольких более мелких грузовых и пассажирских рынков. В общих чертах, географическое разделение подходит для удовлетворения нужд в перевозках грузов на местном уровне. Пример удачного использования географического разделения - пассажирские железнодорожные перевозки в Японии.

Если остановиться на конкретных примерах, в Японии в качестве модели была выбрана вертикальная интеграция и горизонтальное разделение, как функционально, так и географически, в Европе - вертикальное и горизонтальное разделение (как с правом инфраструктурной компании осуществлять перевозки, так и без него), в Канаде и США - горизонтальное разделение по функциональному признаку (разделение грузовых и пассажирских перевозок) при вертикальной интеграции конкурирующих компаний. Каждое государство выбирает в своем роде уникальный способ реструктуризации железных дорог. И даже в рамках парадигмы одной модели (страны ЕЭС) существует масса более мелких различий: наличие и уровень государственных субсидий, наличие государственных компаний-операторов, уровень приватизации и т. д.

Таким образом, невозможно установить универсальную модель реформы железных дорог, а модель, эффективно использованная одной страной, может оказаться практически неэффективной в экономических условиях другой страны. Таким образом, необходимо учитывать специфику железнодорожного транспорта в конкретной стране, а также ее общие социально-экономические, географические и прочие условия. Именно этой причиной обусловлена особая важность при выборе модели реформы для России.

# Глава 3. Концепция вертикальной интеграции реформирования железных дорог России

## .1 Принципы концепции вертикальной интеграции и предложения по их реализации в России

Сформулируем ключевые положения предлагаемой концепции реформирования железнодорожного транспорта в России.

) Сохранение вертикальной интеграции.

) Создание от четырех до шести вертикально интегрированных конкурирующих компаний и применение параллельной конкуренции и конкуренции источников.

) Использование модели на всей территории страны.

) Долгосрочная аренда вертикально интегрированными компаниями инфраструктуры у государства вместо приватизации.

) Предоставление права доступа конкурирующим компаниям к своей инфраструктуре.

) Защита зависимых грузоотправителей.

) Создание "маневровых зон".

) Создание федерального пассажирского оператора, не владеющего инфраструктурой.

) Создание компаний пригородных перевозок с участием региональных администраций.

) Сохранение единой сети диспетчерского управления.

Первым предложением является идея о сохранении в рамках одной компании инфраструктуры и перевозок, поскольку два возможных варианта их разделения, осуществленных на практике, не ведут к положительным результатам и заметному повышению эффективности. Как показал опыт стран Евросоюза, вертикальное разделение инфраструктуры и перевозок при сохранении у инфраструктурной компании права заниматься перевозками приводит к фактическому сохранению монополии, поскольку доминирующий перевозчик занимает около 90% рынка всех перевозок.

Британский опыт выделения инфраструктурной компании, которая не может заниматься перевозками, ведет к усложнению деятельности железных дорог, делает крайне запутанным процесс координации доступа к инфраструктуре, ведет к созданию сложных бюрократических институтов, зачастую дублирующих функции друг друга, и во многих случаях не позволяет определить сторону, ответственную за опоздания поездов, срыв графика, заторы на железной дороге и т.п.

Во-вторых, необходимо создать несколько компаний, которым на условиях концессий будет передана инфраструктура и право осуществлять перевозки.

Таким образом, возникает вопрос определения количества вертикально интегрированных компаний-конкурентов и их размера (протяженности железнодорожной сети). Практика показывает, что количество крупных вертикально интегрированных компаний может быть равным двум (Канада), трем (Мексика), шести (Япония) и семи (США) при среднем размере сети одной компании от 4 000 км (Япония) до 65 000 км (США).

Таким образом, опыт стран, реализовавших модель вертикальной интеграции, показывает, что рентабельное функционирование возможно уже при размерах сети порядка 5-10 тыс. км.

Наряду с ними, в каждой стране североамериканской модели кроме Японии существует единый национальный государственный оператор пассажирских перевозок, не владеющий инфраструктурой. В Японии ситуация является обратной - вертикально интегрированные компании являются пассажирскими, а национальный оператор, не владеющий инфраструктурой - грузовой, тем не менее, принцип вертикальной интеграции сохраняется.

С. Гуриев, ссылаясь на результаты анализа, проделанного им для ряда основных грузов, отправляемых по российским железным дорогам, считает, что компаний должно быть две, но только в европейской части, а к востоку от Урала необходимо оставить перевозки в данном регионе ОАО "РЖД" (третьей компании, не вовлеченной в конкурентную борьбу) под государственным контролем, то есть регулировать его как естественную монополию. По справедливому мнению С. Гуриева, поскольку преимущественную долю в железнодорожных перевозках занимают лишь несколько видов грузов, можно предварительно рассмотреть географическое расположение их производства и потребления (включая экспорт). С. Гуриев провел анализ для нескольких категорий товаров - угля, железной руды, кокса, черных металлов, удобрений, части лесных грузов и цемента (в сумме составляющих более половины грузоперевозок). По его мнению, данный анализ показал жизнеспособность схемы разделения железных дорог в европейской части на две вертикально интегрированные компании. Однако в своей основной работе, посвященной необходимости использования в России североамериканской модели, он не раскрывает принципы и методы данного анализа.

Число вертикально интегрированных компаний должно составлять от четырех до шести, причем на всей территории страны, а не только в европейской части. Разделение на две или три вертикально интегрированные компании невозможно в силу значительной стоимости концессии и отсутствия средств у потенциальных инвесторов. С другой стороны, следует избежать чрезмерного фрагментирования и регионализации, приводящих к существованию слишком большого количества компаний, поскольку, в силу высокого среднего расстояния перевозки грузов внутри России и еще более значительного среднего расстояния перевозки экспортных грузов в случае наличия большого количества (от семи и выше) железнодорожных компаний увеличивается проблема координации расписаний, доступа к инфраструктуре и т.п.

Представляются целесообразными три варианта существования вертикально интегрированных компаний: в количестве четырех, пяти и шести.

Оптимальный вариант с пятью компаниями включает две компании в западной части (каждая из них будет использовать сеть 25000 км) и три в восточной (Транссибирская магистраль от Омска до Владивостока, БАМ от Тайшета до Хабаровска и Советской Гавани, а также Сахалинская железная дорога). Выделение Сахалинской железной дороги в отдельную компанию объясняется тем, что, поскольку колея СахЖД имеет ширину 1067 мм и отличается от общероссийской колеи 1520 мм. (планируется проект перешивки колеи на общероссийский стандарт усилиями ОАО "РЖД").

Другой вариант (четыре компании) включает в себя две компании в западной части России (аналогично с предыдущим вариантом) и две в восточной, одна из которых будет управлять Сахалинской железной дорогой. Данный вариант возможен в том случае, если потенциальные инвесторы выразят заинтересованность в приобретении концессии на СахЖД.

Третий вариант предусматривает пять или шесть компаний: три на западе страны и две или три на востоке. Вариант с тремя компаниями на западе вызван опасением о возможной слишком высокой стоимости концессий.

Помимо основных крупных компаний, предусматривается создание менее крупных железных дорог аналогичным путем продажи концессий. Мелкие железные дороги могут быть созданы в следующих случаях:

) Ветка. от месторождения полезных ископаемых или промышленного производства до магистральных путей;

) Ветка от пограничного перехода до магистральных путей;

) Дотируемое государством убыточное направление перевозок.

Железнодорожные пути конкурирующих концессий должны быть расположены таким образом, чтобы концессии были примерно равны по грузообороту и величине, а грузоотправители могли выбирать между, как минимум, двумя железнодорожными компаниями, то есть, чтобы была реализована система параллельной конкуренции, там, где это возможно.

Внутренним грузоотправителям требуется доставить груз в определенные пункты назначения. Этому будет способствовать параллельная конкуренция.

В Приложении показана карта железных дорог России и изображены железнодорожные линии, используемые четырьмя или пятью компаниями (две в европейский части и две или три в восточной). Грузоотправители в пределах европейской части страны смогут выбирать между одним из двух работающих в том регионе железнодорожных перевозчиков (в Приложении между компаниями А и В). В свою очередь, грузоотправители в восточной части, начиная от станции Омск, также смогут воспользоваться услугами одного из двух железнодорожных перевозчиков (компании С и D в Приложении), то есть перевезти груз либо по Байкало-Амурской, либо по Транссибирской магистрали.

Если основные маршруты перевозок включают перевозку морским транспортом, то в данном случае железные дороги в России могут конкурировать за доставку грузов в различные порты, где они будут перегружаться на суда для того, чтобы проделать последнюю часть пути к месту назначения.

С географико-экономической точки зрения, в тех областях, где конкуренция параллельных железных дорог не осуществима, должны быть определены важнейшие пункты отправки и назначения железной дороги. Этот перечень должен включать ряд крупнейших городов (Москва, Санкт-Петербург, Киров, Пермь, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск) и ряда крупных областей производства с единственной промышленностью (Кузбасс). Отмстим, что большинство крупнейших городов уже сейчас может обслуживаться несколькими железными дорогами, с началом железнодорожных путей из города в различных направлениях, в то время как моноотраслевые промышленные районы обычно обслуживаются единственным предприятием железной дороги. Железнодорожные предприятия должны быть реорганизованы и реструктуризированы так, чтобы каждый из важнейших городов и районов производства обслуживался по меньшей мере двумя независимыми компаниями: одно должно обслуживать восточное направление, а другое - западное, или одно - северное направление, а другое - южное.

Следует признать, что "конкуренция источников" не является заменой параллельной конкуренции и может быть использована лишь в некоторых случаях. Она подходит для экспортно-импортных перевозок, где грузоотправитель и грузополучатель могут сделать выбор между несколькими различными портами и пограничными пунктами. Однако конкуренция источников дает несколько более широкий выбор и в случае высоких тарифов, установленных обоими восточными железными дорогами, позволяет переориентировать направление доставки груза.

Третьим основным принципом является создание вертикально интегрированных железнодорожных компаний на всей территории страны. Следует отметить, что, говоря о возможной конкуренции вертикально интегрированных компаний лишь в европейской части России, С. А. Гуриев не учитывает наличие убыточной в настоящее время Байкало-Амурской магистрали, которая в свете последних тенденций в сфере международных грузоперевозок в транспортном коридоре Азия - Европа, необходимостью разработки полезных ископаемых в зоне БАМа, а также завершением строительства железной дороги до Якутска становится альтернативным Транссибирской магистрали маршрутом.

Четвертым принципом концепции является передача инфраструктуры вертикально интегрированным компаниям на условиях долгосрочной аренды (продажа концессий). Формирование конкурирующих компаний путем продажи долгосрочных (например, 30-летних) концессий на управление вертикально интегрированными компаниями может стать инструментом привлечения инвестиций. При этом инфраструктура останется в государственной собственности, а договора концессий могут предусматривать условия, выполнение которых государство считает желательным по социальным или стратегическим причинам (например, перевозки для целей Министерства обороны). Кроме того, условия концессии должны включать инвестиционные программы.

Пятый принцип подразумевает предоставление права доступа к инфраструктуре конкурирующей железной дороги. Очевидно, что во многих случаях, в частности, при перевозках массовых грузов через всю страну, грузоотправителю придется пользоваться услугами как минимум двух компаний. Для этого необходимо взаимовыгодное сотрудничество железных дорог, которые будут предоставлять друг другу право доступа к своей инфраструктуре.

Как показывает практика, около 25% железнодорожных путей США эксплуатируются по меньшей мере двумя операторами перевозок. Большинство соглашений по праву осуществления перевозок одной железнодорожной компанией по путям другой будет заключаться на добровольной и взаимовыгодной основе. Обязательное предоставление доступа к железнодорожным путям по приказу государственного регулирующего органа должно происходить только в исключительных случаях.

Шестой принцип заключается в необходимости обеспечить защиту "зависимых грузоотправителей". Грузоотправители, которые остаются зависимыми от единственной па этой территории железной дороги, могут быть защищены способом, подобным канадской системе, когда грузоотправители, зависимые от одной из железных дорог, могут настаивать либо на получении услуг по перевозке грузов от второй железной дороги по путям первой, либо чтобы при обслуживании первая и вторая дороги взаимодействовали. В обоих случаях тарифы должны регулироваться. Необходимо также разработать порядок рассмотрения жалоб грузоотправителей на злоупотребление монопольной властью со стороны железных дорог.

Седьмым принципиальным положением является создание "маневровых зон". В некоторых районах, приближенных к узловым станциям крупных городов или крупным портам, предлагается создание "маневровых зон", то есть путей, станций и терминалов, находящихся в совместной собственности двух или более конкурирующих железных дорог. Основные маневровые зоны - точки соприкосновения железнодорожных линий конкурирующих компаний - грузовые станции в городах Москва, Санкт-Петербург, Киров, Екатеринбург, Уфа, Челябинск, Омск, а также в портах Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Мурманск, Санкт-Петербург.

Следующие принципиальные положения связаны с пассажирскими перевозками. Повышение экономической эффективности в области пассажирских перевозок необходимо осуществлять силами ОАО "РЖД". Необходимо создание федеральной пассажирской компании. Ее убытки должны покрываться из федерального бюджета. В целях минимизации убытков необходимо принятие ряда мер.

Во-первых, должны получить дальнейшее развитие комфортабельные пассажирские перевозки. В этих целях необходимо перевести в разряд фирменных значительное количество дальних поездов. Для тех категорий пассажиров, кто имеет возможность платить за дополнительные услуги на вокзалах и в поездах, должны возрасти их спектр и качество. Требуется также усовершенствовать систему продажи билетов, продолжив программу внедрения модернизированной системы управления перевозками.

Федеральная пассажирская компания должна состоять из нескольких местных подразделений (их число может быть меньшим, чем нынешнее число железных дорог), которым будет передан соответствующий парк вагонов. Для каждого из подразделений должен быть установлен перечень обязательных рейсов, чтобы исключить передачу отдельным компаниям только прибыльных маршрутов (Москва - Санкт-Петербург, маршруты на южное направление). Подразделения федеральной пассажирской компании должны создаваться в форме акционерных обществ, поскольку такая форма удобна для дальнейшей приватизации.

На последующем этапе реформы, после создания условий для достижения рентабельности и отказа от перекрестного субсидирования, компании пассажирских перевозок должны быть приватизированы. Привлечение частных инвестиций в эти компании может производится за счет дополнительных эмиссий акций, однако, при закреплении у государства блокирующего пакета акций (в размере 25% плюс одна акция) в течение среднесрочного или долгосрочного периода.

Для осуществления пассажирских перевозок необходимо привлекать частные компании или компании, созданные частным капиталом совместно с региональными органами власти. При этом передача права на осуществление пассажирских перевозок должна осуществляться на основе рыночных принципов (через открытый тендер). Лицензии на осуществление пассажирских перевозок могут быть выставлены на отдельные тендеры (например, на минимальный уровень требуемых субсидий при заданных ценах и объемах перевозок).

Последнее принципиальное положение предлагаемой концепции касается диспетчерского управления. Вопрос диспетчерского управления движением можно решить двумя способами. Р. Питтман предлагает создание независимой или совместной диспетчерской, которая составляет графики движения поездов и следит за их соблюдением. С.А. Гуриев предлагает вариант единой диспетчерской службы, которая была бы государственным агентством и взимала плату с компаний за свои услуги.

При условии обладания диспетчерской службой технологий автоматического распределения графика движения, она должна быть совместно образованной компаниями, эксплуатирующими пути и осуществляющими перевозки в данном конкретном районе, поскольку существование отдельной диспетчерской службы на примере Великобритании показывает, что эта структура, будучи независимой, теряет связь с реальным управлением движением поездов. Это относится только к районам, где перевозками управляют совместно две и более компаний. Тем не менее, единая диспетчерская служба безусловно должна сохраниться и осуществлять свои функции там, где нет совместно управляемых терминалов (дорог), а также для разрешения конфликтов.

Таким образом, предлагаемая концепция, основанная на применении североамериканской модели вертикальной интеграции конкурирующих компаний имеет целый ряд преимуществ перед правительственной концепцией, а именно позволяет более эффективно добиться заявленных целей реформы и минимизировать риски в процессе реформирования, и заслуживает тщательного рассмотрения в качестве альтернативы правительственной модели вертикального разделения российских железных дорог или в качестве дальнейшего ее развития.

## 3.2 Преимущества концепции вертикальной интеграции для достижения целей реформы

Перед рассмотрением преимуществ концепции, основанной на вертикальной интеграции конкурирующих железнодорожных компаний, которая позволит наиболее эффективно достичь заявленных целей реформы российских железных дорог, рассмотрим позицию специалистов по вопросу выбора концепции реформы.

Правительственная Программа структурной реформы критиковалась за недостаточную точность, отсутствие четко прописанных мер по привлечению инвестиций, однако выбранная европейская модель, при которой должно произойти вертикальное разделение при сохранении инфраструктуры у государства, не подвергалась сомнению даже отечественными критиками реформы, в частности, российским экономистом Е. Г. Ясиным.

Тем не менее, представляется совершенно логичным, что в среде зарубежных экономистов, обращавшихся к проблеме реформирования железных дорог в России, а также, в широком смысле, во всех странах, которые ее еще не провели, преобладают рекомендации по использованию для России североамериканской модели. Так, Дж. Шорт в прямо говорит о том, что у российских железных дорог имеются большое сходство с американскими (размер сети, доля в общем грузообороте) и следовательно не стоит с необходимостью применять европейскую модель.

В обзоре ОЭСР, посвященном реформированию инфраструктурных секторов российской экономики, справедливо отмечается, что у североамериканской модели "есть определенный потенциал".

Независимо от ОЭСР, в 1993 г. Всемирный банк рекомендовал России развивать конкуренцию в железнодорожном секторе через вертикально интегрированные железные дороги. По мнению экспертов Всемирного Банка, цель реформирования может быть достигнута путем объединения и последующего разделения заново региональных железных дорог таким образом, чтобы между ними возникла прямая конкуренция. В качестве примерной модели Всемирный Банк предлагает предпринять следующие меры по разделению железнодорожной сети:

) Создать конкуренцию на параллельных линиях от озера Байкал до Москвы и западных границ;

) Превратить железные дороги Восточной Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока в промежуточных перевозчиков, совместными владельцами которых будут конкурирующие перевозчики, расположенные к западу от озера Байкал, что в конечном итоге приведет к появлению внутритранспортной конкуренции на всем пути из Европы в Азию;

) Предоставить Московской железнодорожной компании право пользования Октябрьской железной дорогой до Санкт-Петербурга и финской границы.

Из зарубежных исследователей большое внимание проблеме выбора модели реформы для России уделил американский экономист Р. Питтман. Именно Р. Питтман первым в России заговорил о необходимости применения вертикально интегрированной модели. Данную модель нельзя признать универсальной для всех стран. В качестве альтернативы Р. Питтман предлагает использовать следующие два вида конкуренции: "конкуренцию источников" (основу мексиканского варианта североамериканской модели) и "параллельную конкуренцию" (основу модели в США и Канаде). Именно конкуренция источников и параллельная конкуренция при условии наличия параллельных путей являются основными преимуществами североамериканской модели.

Конкуренция источников представляет собой возможность грузоотправителя, который желает отправить товар из одного пункта (А) в другой (В), защититься от монополистической власти железной дороги, даже если у него нет альтернативы перевозок другим видом транспорта. В частности, если одна железная дорога имеет монополию на железнодорожные перевозки от пункта А в пункт В, и даже если товар не может быть экономично отправлен другим способом от пункта А в пункт В, грузоотправитель в пункте А может использовать вторую и третью железные дороги, чтобы отправить товар к другим местам назначения, а клиент в пункте В может использовать четвертую и пятую железные дороги, чтобы получить этот товар от других грузоотправителей.

В географических условиях России конкуренция источников возможна лишь в европейской части, поскольку источники формирования основных грузов, как правило, сконцентрированы в нескольких промышленных районах (Кузбасский угольный бассейн, районы добычи нефти на севере и в Сибири), и для потребителя, находящегося в восточной части страны, альтернатив доставки товаров из другого источника не существует.

Параллельная конкуренция есть конкуренция между несколькими вертикально интегрированными компаниями. Следует отметить, что слово "параллельная" не следует понимать буквально. Пути, которые называют параллельными, могут существенно отличаться друг от друга по расстоянию. Важно то, что они являются экономическими альтернативами для предприятий, желающих отправить товары из пункта А в пункт В. Параллельная конкуренция является основой модели, использованной в США и Канаде.

Параллельная конкуренция на российских железных дорогах возможна практически на всей территории страны, поскольку даже в восточной части России имеется два параллельных железнодорожных маршрута-Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали.

Российские концепция на основе вертикально интегрированной модели появилась в 2003 году. Центр экономических и финансовых исследований и разработок (ЦЭФИР) представил доклад "Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы", автором которого стал С. Гуриев. В докладе отмечается, что большая часть сектора останется государственной монополией и после проведения реформы по правительственной модели. При этом в качестве образца российские экономисты впервые рассматривают различные вариации североамериканской модели (США, Канада, Мексика).

Основные аргументы состоят в следующем: во-первых, железнодорожная реформа прошла в этих странах в целом успешнее, а во-вторых, сама транспортная система больше похожа на российскую (как уже отмечалось, прежде всего из-за большой территории, высокого уровня показателя среднего расстояния перевозок и высокой доли железных дорог в общем объеме перевозок). Тем не менее, С. Гуриев и экономисты ЦЭФИР полагают, что вертикально интегрированная модель должна применяться только для европейской части России.

Предлагаемая концепция реформы железных дорог, в основе которой лежит создание нескольких вертикально интегрированных конкурирующих между собой железнодорожных компаний на всей территории страны, достичь заявленных целей реформы.

Основную цель реформы - конкуренцию - обеспечит наличие нескольких компаний, эксплуатирующих параллельные пути. Предлагаемая структура компаний будет устроена таким образом, чтобы каждый грузоотправитель имел возможность воспользоваться услугами конкурирующей компании, затратив относительно небольшие средства на перевозку груза автомобильным или речным транспортном (для подавляющего большинства грузоотправителей это расстояние не будет превышать 200 км). Таким образом, рыночная власть каждой компании будет ограничена. Конкуренция - не совершенная, но вполне приемлемая - должна значительно уменьшить потребность в детальном контроле регулирующих органов над деятельностью железнодорожных предприятий.

Модель вертикальной интеграции создаст стимулы и ресурсы для инвестиций, потому что, в отличие от модели вертикального разделения, собственник инфраструктуры (на условиях концессии) не продает свои услуги по регулируемым ценам, а, владея также и подвижным составом, работает на конкурентном рынке предоставления услуг конечному потребителю - отправителям грузов. Так как вертикально интегрированные компании будут достаточно большими и обладающими существенными основными средствами частными корпорациями, работающими на конкурентном рынке с гарантированным спросом, они найдут как собственные, так и заемные средства для инвестиций.

Этим вертикальная интеграция выгодно отличается от вертикального разделения, когда трудно создать стимулы для инвестиций, необходима очень сложная и обоснованная структура тарифов на доступ к инфраструктуре. В Великобритании, с ее эффективной судебной и долгой традицией исполнения сложных контрактов, такую систему создать не удалось. Предлагаемое выделение концессий создаст компании с размером сети 20-25 тыс. км, что существенно превышает минимальный размер сети, необходимый для достижения рентабельности, определяемый как 5-10 тыс. км. Опыт Мексики показывает, что вертикально интегрированные компании обладают и средствами, и стимулами для инвестиций.

Рассмотрим определение источника финансовых ресурсов на содержание и развитие инфраструктуры. Практика показала, что при выделенной инфраструктуре проблема ее финансирования и развития никуда не исчезает и даже обостряется. При вертикальном разделении источником финансирования инфраструктуры является государство, которое выделяет средства государственной или частной инфраструктурной компании. При внедрении предлагаемой модели государство перестает быть источником финансирования инфраструктуры, поскольку ей будут управлять на условиях концессии сами вертикально интегрированные перевозчики. Таким образом, государство будет компенсировать только убытки от пассажирских перевозок, учитывая их важное социальное значение. Отметим, что практика показывает стремление частных вертикально интегрированных компаний к повышению эффективности инфраструктуры.

Следующую цель - уменьшение износа и повышение уровня технического состояния - предполагается достичь путем обязательного установления норм инвестиций в поддержание технического состояния инфраструктуры и ее модернизацию.

Если говорить о цели обеспечения рыночного тарифообразования и прозрачности тарифов, этому будет способствовать то, что цены на перевозки будут открыто объявляться каждой компанией в виде прейскуранта. Допускается назначение разных цен для разных грузов, расстояний и загруженности линий. В будущем возможно назначение цен в рамках двусторонних договоров, однако на первом этапе открытое объявление цен предпочтительнее с точки зрения защиты конкуренции.

Что касается контроля за ценами на железнодорожные услуги, по мере развития конкуренции контроль за этими ценами должен последовательно свертываться. В итоге контроль над тарифами должен ограничиваться лишь теми грузоотправителями, которые действительно зависят от одной компании (т.е. теми, у которых нет альтернатив). По возможности железнодорожные компании должны иметь право устанавливать различные цены на различные продукты и различные маршруты в соответствии с характером предоставляемых услуг и уровнем конкуренции со стороны других видов транспорта. Общий уровень цен будет контролироваться путем установления предельного значения по всем видам тарифов, взимаемых железнодорожной компанией.

Цель повышения качества услуг будет достигнута за счет конкуренции.

Оставшиеся цели, связанные с социальными аспектами деятельности железных дорог (снижение непроизводственной инфраструктуры и избавление от перекрестного субсидирования), будут достигнуты при непосредственном взаимодействии частных вертикально интегрированных компаний с государством. Во-первых, необходимо учитывать, что железнодорожная инфраструктура во многих районах Сибири и Дальнего Востока (особенно на БАМе) является градообразующей, и создание рабочих мест и поддержание социально-бытовой инфраструктуры даже в ущерб эффективности является задачей государства. Поэтому продажа государством концессии на эксплуатацию БАМа должна осуществляться со скидкой, равной стоимости поддержания социально-бытовой инфраструктуры и уровня занятости в течение определенного времени (например, 20 лет или всего срока концессии). Во-вторых, компенсация убытков от пассажирских перевозок должна выплачиваться из бюджетных средств, как это происходит во всем мире, но не за счет прибыли от грузовых перевозок.

# Заключение

Проведённое исследование позволяет сделать следующие выводы.

Железнодорожный транспорт является системообразующим для экономики страны. Поэтому управление железными дорогами становится одним из главных элементов системы управления экономикой. Российские железные дороги являются крупнейшей естественной монополией, регулируемой государством, которое устанавливает уровень тарифов на грузовые и пассажирские перевозки.

Анализ показателей работы железнодорожной отрасли России показал наличие трех основных групп проблем:

) производственная (падение основных производственных показателей);

) инвестиционная (низкое качество услуг железнодорожного транспорта при сильном износе и технической отсталости подвижного состава и значительной нехватке инвестиций);

) экономико-управленческая (регулирование и хозяйственная деятельность в рамках одного органа; монопольное положение на рынке перевозок является препятствием для конкуренции; принципы тарифообразования не отвечают требованиям прозрачности; железным дорогам приходится решать определенные социальные задачи, в частности, содержать объекты социальной инфраструктуры).

Повышение эффективности работы российских железных дорог, создание конкуренции, повышение инвестиционной привлекательности, увеличение объемов инвестиций и решение управленческих и социально-экономических проблем возможны в случае проведения определенных структурных преобразований в рамках одной из моделей, используемых в мире.

Мировая практика насчитывает две основных модели реформирования железных дорог: европейская модель вертикального разделения (отделение инфраструктуры от перевозок) и североамериканская модель вертикальной интеграции (конкуренция между несколькими компаниями-операторами перевозок, которым принадлежит инфраструктура). Большинство стран мира, как развитых, так и развивающихся, провели реформу железных дорог в последнее десятилетие.

Основной недостаток модели ЕС состоит в том, что, как показывает практика, выделенную из состава железных дорог инфраструктуру приходится продолжать регулировать как естественную монополию. В свою очередь, недостаток североамериканской модели заключается в том, что она не может работать при отсутствии параллельных маршрутов. При этом североамериканская модель в принципе является более эффективной, поскольку приводит к росту конкуренции и инвестиций и снижению тарифов. В свою очередь, европейская модель способствует некоторому увеличению доли железных дорог в грузообороте, но не является стимулом увеличения инвестиций и роста конкуренции.

Начатые в России в 2001 году реформы железнодорожного транспорта обладали рядом особенностей. Причины проведения реформ были специфичными для России и коренным образом отличались от американских или европейских. Железные дороги страны являлись бесспорным лидером на рынке транспортных услуг и работали в целом с прибылью. Тенденция к снижению роли железных дорог или неудовлетворительные финансовые показатели в России отсутствовали. Отмечаемые в различных источниках улучшения в работе российских железных дорог после 2001 г. часто связаны с начатыми в дореформенное время процессами.

Российским правительством была выбрана европейская модель структурной реформы, несмотря на то, что и основные показатели работы железных дорог, и экономическое положение в отрасли, и цели реформ российских железных дорог существенно отличаются от соответствующих показателей, положения и целей в странах Европы при близости к североамериканской модели.

Таким образом, представляется целесообразным использовать североамериканскую модель в России, основываясь на следующих принципах:

) Создание от четырех до шести конкурирующих компаний, владеющих инфраструктурой на основании концессии; и применение параллельной конкуренции и конкуренции источников;

) Предоставление права доступа конкурирующим компаниям к своей инфраструктуре;

) Создание федерального пассажирского оператора, не владеющего инфраструктурой;

) Создание компаний пригородных перевозок с участием региональных администраций;

) Сохранение единой сети диспетчерского управления.

Параллельная конкуренция и конкуренция источников должны являться основными формами конкуренции между вертикально 'Интегрированными компаниями. Железнодорожные пути конкурирующих концессий должны быть расположены таким образом, чтобы концессии были примерно равны по грузообороту и величине, а грузоотправители могли выбирать между как минимум двумя железнодорожными компаниями, то есть чтобы была реализована система параллельной конкуренции, там, где это возможно.

Оптимальное количество вертикально интегрированных компаний находится в пределах от 4 до 6 (2 или 3 в европейской части и 2 или 3 в восточной), чтобы избежать, с одной стороны, слишком высокой стоимости концессий, а с другой стороны, слишком большого фрагментирования, усложняющего процедуру координации и осуществления доступа к инфраструктуре конкурентов.

# Список литературы

1. Гильмутдинова Г. Пассажирский комплекс: лицо железнодорожной отрасли, или дополнительное бремя для грузовладельцев? // РЖД-Партнер. 2000. №12. С. 12-15.

2. Гуриев С. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы / С. Гуриев, Р. Питтман, Е. Шевяхова. М., ЦЭФИР, 2003.

. Гуриев С. Правила игры в монополию // Ведомости. 2003. 12 мая.

. Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы. М., CEFIR, 2003.

. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. / Под ред. Н. Конарева. М., Большая Российская энциклопедия, 1994.

. Золотницкий А.В. Структурные реформы железнодорожного транспорта в Германии и России. Сравнительный анализ. Дисс. канд. эк. наук. М., 2008.

. Инновационные технологии управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте. / Под ред. В. Якунина. М., Изд-вл "Дизайн. Информация. Картография", 2008.

. Интегрированная система управления железной дорогой. / Под ред. В. Якунина. М., Изд-вл "Дизайн. Информация. Картография", 2008.

. История железнодорожного транспорта России. В двух томах. М., Иван Федоров, 1997.

. Кантор И.И. Изыскания и проектирование железных дорог. М., ИКЦ "Академкнига", 2003.

. Кудрявцев В.А. Нестандартные мысли (о реформировании железнодорожного транспорта)ю // Бюллетень транспортной информации. 2007. №9 (147). С. 4.

. Министерство транспорта РФ. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.mintrans.ru/

. Мишарин А.С. Эффективное функционирование железнодорожного транспорта на основе информационных технологий. М., ВИНИТИ РАН, 2007.

. ОАО "Российский железные дороги". Официальный сайт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.rzd.ru/

. Общий курс железных дорог. / Под ред. Ю. Ефименко. М., Академия, 2011.

. Организация и управление движением на железнодорожном транспорте. / Под ред. В. Кудрявцева. М., Академия, 2009.

. Основы эксплуатационной работы железных дорог. / Под ред. В. Кудрявцева. М., ПрофОбрИздат, 2005.

. Палкин С.В. Проблемы экономики социального развития железнодорожного транспорта. М., 2005.

. Петраков В.В. Концепция структурной реформы железных дорог России на основе вертикальной интеграции конкурирующих компаний. Дисс. канд. эк. наук. Владивосток, 2005.

. Поликарпов А.А., Вовк А.А. Статистика железнодорожного транспорта. М., Маршрут, 2006.

. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. М., Омега-Л, 2012.

. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. №384. Напр.: http://npa-gov.garweb.ru:8080/public/ default.asp?no=::833 54

. Проект стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Информационно-аналитический сборник "Железнодорожный съезд. Развитие 2030". М., РЖД, 2007.

. Рассел Дж. Железнодорожный транспорт. Изд-во "Книга по Требованию", 2012.

. Рассел Дж. Российские железные дороги. М., Изд-во "Книга по Требованию", 2010.

. Резер С.М. Логистика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. М., ВИНИТИ РАН, 2007.

. Реформа пассажирских железнодорожных перевозок: проблемы и перспективы. Аналитическая записка. / Эксперт РА. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.raexpert.ru/researches/railway/

. Российский союз промышленников и предпринимателей: программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. М., РСПП, 2001.

. Савин В.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом. М., Дело и Сервис, 2007.

. Сборник действующих правительственных распоряжений по железным дорогам. / Сост. А. Астафьев. М., 2012.

. Семенов А.С. Высокоскоростные железные дороги в Западной Европе. М., Ламберт, 2011.

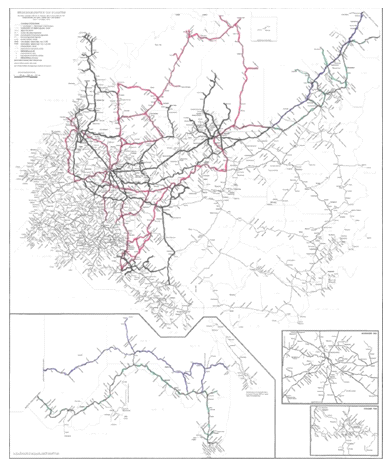
. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации. М., А-Приор, 2009.

. Шишмаков В.Т., Шишмаков С.В. Инновационный менеджмент на железнодорожном транспорте. М., Маршрут, 2006.

. Якунин В.И. Железные дороги России и государство. М., Научный эксперт, 2010.

# Приложения

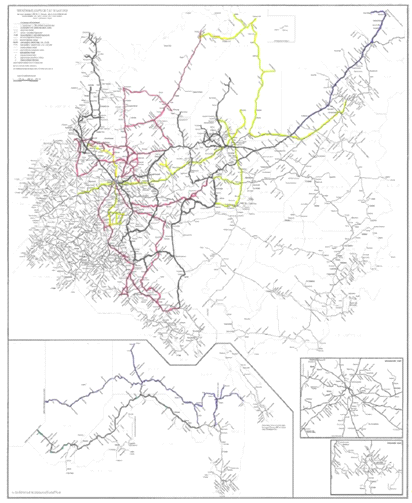
Приложение 1



Модель вертикальной интеграции с двумя компаниями в западной части России

Источник: Петраков В.В. Концепция структурной реформы железных дорог России на основе вертикальной интеграции конкурирующих компаний. Дисс. канд. эк. наук. Владивосток, 2005. С. 205.

Приложение 2



Модель вертикальной интеграции с тремя компаниями в западной части России

Источник: Петраков В.В. Концепция структурной реформы железных дорог России на основе вертикальной интеграции конкурирующих компаний. Дисс. канд. эк. наук. Владивосток, 2005. С. 206.

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |