

УДК 330.117

DOI: 10.26140/anie-2019-0803-0012

**ПЕРСПЕКТИВЫ ВСТРАИВАНИЯ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЕВРАЗИЙСКИЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ МАГИСТРАЛИ И ПРОЕКТ «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ».
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ РЕШЕНИЯ**

© 2019

AuthorID: 260787

SPIN: 1444-3259

ORCID: 0000-0002-5983-2982

ScopusID: 57200941618

Анохов Игорь Васильевич, кандидат экономических наук, доцент*Байкальский государственный университет*

(664003, Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: i.v.anokhov@yandex.ru)

Аннотация. Наиболее масштабным экономическим и геополитическим проектом на данный момент является проект «Новый шелковый путь», который способен кардинальным образом изменить транспортные и денежные потоки в Евразии и во всем мире. Он может дать шанс национальным экономикам на улучшение их позиций в международном разделении труда и на получение новых ресурсов для развития. В надежде на такой эволюционный рынок правительства таких стран-транзитеров перестраивают свои транспортные системы, адаптируя их под потребности грузопотоков из Юго-Восточной Азии в Европу. Проект «Новый шелковый путь» ориентирован в первую очередь на железнодорожное сообщение, благодаря чему российские железные дороги могут получить новый импульс развития от участия в этом проекте. Однако на сегодняшний день привлекательность северной ветки нового шелкового пути, проходящей по территории России, вызывает сомнения: не имея встроенных механизмов реальной конкуренции, естественная монополия ОАО РЖД слабо мотивирована на снижении собственных затрат и повышение привлекательности своих услуг. В статье предлагается принципиальным образом изменить функционирование железнодорожной отрасли России, трансформировав ее из рынка продавца в рынок грузополучателя. Для этой цели в ОАО РЖД выделено четыре функциональных уровня, к которым должен быть обеспечен доступ покупателя ее услуг: производственный, снабженческо-подготовительный, экономический, проектно-технологический. В результате предложенных мер в деятельности ОАО РЖД может возникнуть два общедоступных сегмента: производственный и финансовый. Финансовый сегмент обеспечивает возможность сегодняшнего оперирования будущими доходами, что может многократно уменьшить ее средние постоянные издержки и тем самым сделать тарифы компании гибкими, вернув ей способность к внутренней адаптации.

Ключевые слова: российские железные дороги, ОАО РЖД, Новый шелковый путь, условно-постоянные издержки, себестоимость, права

**PROSPECTS OF INTEGRATION OF RUSSIAN RAILWAYS INTO THE EURASIAN TRANSPORT
ROUTE AND THE PROJECT «NEW SILK WAY». ECONOMIC AND LEGAL SOLUTIONS**

© 2019

Anokhov Igor Vasilievitch, PhD of Economics, associate professor*Baikal National University*

(664003, Irkutsk, Russia, Lenin st., 11, e-mail: i.v.anokhov@yandex.ru)

Abstract. The most ambitious economic and geopolitical project at the moment is the project “New silk road”, which is able to radically change the transport and cash flows in Eurasia and around the world. It can give national economies a chance to improve their positions in the international division of labour and to obtain new resources for development. In the hope of such an evolutionary leap, the governments of such transit countries are restructuring their transport systems to adapt them to the needs of cargo flows from South-East Asia to Europe. The project “New silk road” is focused primarily on railway communication, so that Russian Railways can get a new impetus for development from participation in this project. However, to date, the attractiveness of the Northern branch of the new silk road, passing through the territory of Russia, is questionable: without built-in mechanisms of real competition, the natural monopoly of Russian Railways is poorly motivated to reduce its own costs and increase the attractiveness of its services. The article proposes to fundamentally change the functioning of the Russian railway industry, transforming it from the seller’s market to the consignee’s market. For this purpose, Russian Railways has allocated four functional levels to which the buyer of its services should have access: production, procurement, economic, design and technological. As a result of the proposed measures, two publicly available segments may arise in the activities of Russian Railways: production and financial. The financial segment provides the opportunity to operate today with future revenues, which can significantly reduce its average fixed costs and thereby make the company’s tariffs flexible, restoring its ability to adapt internally.

Keywords: Russian Railways, Russian Railways, New silk road, fixed costs, cost, rights

ВВЕДЕНИЕ

Деятельность российских железных дорог очень активно исследуется в научных публикациях с точки зрения таких аспектов, как оптимизация тарифов РЖД [1, 2], повышения производительности [3], взаимоотношения с органами власти [4], значимость железной дороги для хозяйственной деятельности [5]. Общепринятой можно назвать точку зрения, согласно которой компания ОАО РЖД не является на данный момент достаточно эффективной для включения в проект «Новый шелковый путь».

Действительно, в настоящее время российские железные дороги практически не востребованы в сухопутных грузоперевозках из Юго-Восточной Азии в Европу. Это в частности видно из официальной статистики компании ОАО РЖД (табл. 1).

Таблица 1 - Объемные показатели по грузовым перевозкам*

	2014	2015	2016	2017	2018
Объемы перевозок грузов по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, млн. тонн	1378,4	1 329,0	1328,2	1384,1	1415,3
в т.ч. транзит	24,5	20,7	18,7	21,7	23,8
Грузооборот нетто по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, млн. т-км	2298,56	2304,76	2342,6	2491,9	2596,88
в т.ч. транзит	52,64	48,598	46	58,3	64,48

* составлено автором по данным [6]

Как видим, в структуре перевозок железнодорожного транспорта России доля транзитных перевозок не превышает 2%. Это свидетельствует о не востребованности транзитного потенциала российской железнодо-

рожной сети. Роль этого вида транспорта в целом минимальна в системе трансконтинентального грузооборота: «суммарный оборот между Китаем и Европой – больше 14 млн контейнеров в год, из них чуть более 1% проходит по территории Казахстана, Российской Федерации, Белоруссии, идет в Восточную Европу, в Германию и другие страны» [7].

Частично это объясняется тем, что железнодорожный транспорт не может конкурировать с морским транспортом с точки зрения тарифов на перевозку: «фрахтовые ставки морского транспорта в десятки раз ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта развитых стран мира» [8, с. 26]. Его главным преимуществом является более высокая скорость доставки, что является важным только для грузов с высокой добавленной стоимостью, которые слабо чувствительны к величине тарифа.

Однако, несмотря на огромные капиталовложения и более высокую себестоимость железнодорожных перевозок, Китай провозгласил и активно реализует амбициозный проект, нацеленный на переориентацию евразийских грузопотоков из морских путей доставки на железнодорожные – Новый шелковый путь.

Этот проект дает шанс российским железным дорогамкратно повысить объем транзитных грузоперевозок, максимально использовать положительный эффект масштаба и провести техническое перевооружение за счет этих дополнительных доходов. Для этого требуется привести российские железные дороги в такое состояние, которое сделает их, безусловно, привлекательными для грузоотправителей и грузополучателей на противоположных полюсах евразийского континента.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Железная дорога с момента своего зарождения проектировалась как оптимальный способ соединения двух и более обособленных центров экономической активности, которые способны включиться в систему разделения труда в качестве крупных поставщиков востребованного ресурса и/или в качестве крупного потребителя продукта. Наиболее значимые из них образовывали свои технологические зоны – это относительно самодостаточная, территориально локализованная система разделения труда, которая замкнута главным образом на себя как в сфере производства, так и в сфере потребления [9]. В истории можно отметить несколько таких центров технологических зон: Великобритания (конец XVIII века - XIX век), Германия (середина XIX века), США (конец XIX века), СССР (XX век) и т.д. Такие центры технологических зон играют доминирующую роль в отношениях с другими центрами экономической активности, что позволяет им присваивать наибольшую часть добавленной стоимости.

Центры технологических зон в отличие от центров экономической активности имеют подавляющее преимущество:

- по количеству и плотности населения, что обеспечивает предложение труда для массового производства и, одновременно, массовый спрос на готовый продукт;
- по плотности «решетки» горизонтальных связей (в терминологии Н.Н. Колосовского [10]) – это наличие множества предприятий, тесно переплетенных горизонтальными связями, что обеспечивает «получение экономии на затратах за счет создания общих для ряда предприятий вспомогательных и обслуживающих производств, транспортных и других коммуникаций, концентрации строительства, объединения рынков рабочей силы, сырья и готовой продукции, укрупнения единичных объектов и т. д.» [11, с. 252].
- по уровню развития транспортной инфраструктуры, связывающей предприятия в единую «решетку» горизонтальных связей.
- по размеру рынка, способного потребить большой объем готового продукта, а также позволяющего макси-

мально углубить разделение труда и использовать положительный эффект масштаба.

С этой точки зрения транспорт в целом и железная дорога в частности являются главным инструментом для сборки разрозненных экономических активностей в единое целое. Его задача – обеспечить беспрепятственный поток материальных объектов между этими активностями с приемлемым уровнем затрат. Железные дороги, как продукт капиталистической экономики, ориентированы на маятниковые перевозки крупных партий продукта на отдаленные расстояния с приемлемым уровнем затрат.

Последнее условие ограничивает развитие железных дорог, закрывая для них те районы, в которых перевозка возможна речным или морским транспортом, обеспечивающим минимально возможные затраты на доставку продукта. С другой стороны, железная дорога не предполагает свободы передвижения по всей сухопутной территории (в отличие от гужевого или автомобильного транспорта). Исходя из этого, рыночная ниша железнодорожного транспорта ограничена перевозками крупных партий продукта (главным образом сырья) между местами его производства и потребления, находящимися в глубине континента.

Такова была первая в мире железная дорога общественного пользования на паровой тяге между Стоктоном и Дарлингтоном в Англии, которая соединяла месторождение угля и морской порт. Аналогичную роль играли и открытые вслед за этим дороги: Ливерпуль — Манчестер (перевозка сырья и готовой продукции из Манчестера в морской порт в Ливерпуле), Сент-Этьен — Лион (перевозка угля от Сент-Этьенских копей к Лионскому порту), Балтимор — Огайо (перевозка продуктов) и др. Выгоды такого нового способа перевозки осязались достаточноными, чтобы компенсировать огромные капиталовложения на их постройку, затраты на преодоление противодействия местных жителей и конкурентов, а также на подержание работоспособности путей.

Уже первый опыт постройки локальных железных дорог на российских заводах в XVIII в., показал, что это «способствовало совершенству технологии и ускорению выпуска продукции, а также значительно облегчило труд рабочих. По литым чугунным рельсам в вагонетках, которые тянули лошади, перевозилось в 10 раз больше грузов, чем по деревянным лежням, проложенным раньше» [13, с. 168].

Можно выделить следующие причины такого роста провозной способности железных дорог того времени по сравнению с гужевым транспортом:

1. Уменьшение сопротивления среды (неровности ландшафта, спуски-подъемы, свойства почвы, повороты и т.п.).
 2. Более эффективное использование энергии движения за счет максимального соблюдения вектора движения: движение осуществляется по возможности по прямой линии с плавными поворотами.
 3. Независимость от состояния погоды – дорожное покрытие позволяет всегда иметь ровную, удобную для передвижения поверхность.
 4. Рост прогнозируемости перевозок – процесс перевозки перестает быть случайным и становится стандартизированным. Груз гарантированно доставляется в заранее известное время.
 5. Упрощение управления процессом перевозки, что позволяет осуществлять их меньшим количеством сотрудников, в т.ч. неквалифицированных.
 6. Рост пропускной способности дороги – она сохраняет свои качества при очень большом объеме перевозок.
 7. Возможность максимально использовать положительный эффект масштаба.
- Указанные факторы, работающие в пользу эффективности железнодорожного транспорта, во многом справедливы и сегодня.

В силу того, что большая часть издержек железно-

дорожного транспорта являются условно-постоянными [14, с. 114], он нерентабелен как при относительно небольших объемах, не покрывающих условно-постоянные затраты, так и при слишком больших объемах, если они требуют дополнительных затрат в развитие инфраструктуры и увеличение подвижного состава. По этой причине конкурентоспособность железнодорожных перевозок максимально высока, если они осуществляются одной компанией – естественной монополией, контролирующей региональный (как в США) или страновой рынок (как в России).

В этом русле развивалась и российская железная дорога, которая непрерывно реформируется Правительством России для преодоления указанных выше естественных ограничений и повышения выгод народного хозяйства от ее функционирования.

С этой целью Правительство Российской Федерации приняло в 2001 г. постановление №384 [15], содержащее Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте. Вследствие этого решения весь хозяйственный комплекс магистрального железнодорожного транспорта перешел от Министерства путей сообщения (МПС РФ) в ведение единого хозяйствующего субъекта ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Одновременно с реформой МПС начался процесс создания компаний-операторов грузовых вагонов, независимых от владельца железнодорожной инфраструктуры. Тем самым было осуществлено разграничение предприятий и производств железнодорожного транспорта на естественно-монопольный и конкурентный секторы.

Эти секторы соотносятся друг с другом как система (железнодорожные перевозки) и подсистемы (железнодорожная инфраструктура и компании-перевозчики). И то, и другое встроено в надсистему, образуемую двумя центрами экономической активности. В масштабах трансевразийской торговли эти центры находятся в Юго-Восточной Азии и в Европе (рис. 1).

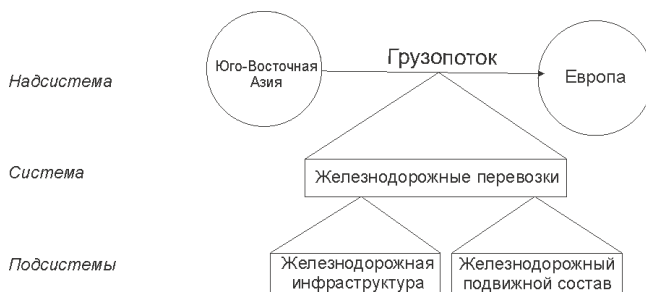


Рисунок 1 - Железнодорожные перевозки как часть надсистемы «Юго-Восточная Азия – Европа» (составлено автором)

Экономические полюса, находящиеся на противоположных концах Евразии, имеют предельные отличия своих экономик. Если использовать естественнонаучную терминологию, то они имеют максимальную разницу потенциалов, замыкание которых немедленно запускает обмен противоположно заряженными частицами (продуктами и средствами платежа). Задача транспорта в этой ситуации – обеспечить прохождение потоков материальных частей с минимальным сопротивлением и минимальными соответствующими потерями.

ВОСТРЕБОВАННОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО КАНАЛА

Существует несколько трансевразийских каналов прохождения потоков (морской, железнодорожный, воздушный) и они являются альтернативными. Переключателем потоков между этими каналами может быть множество факторов: стоимость нефти, политические конфликты (например, в Ормузском проливе), экономические циклы (изменяющие интенсивность грузопотоков), смена технологического уклада (которая может изменить тарифы на грузоперевозку) и

др. Существуют и внутренние причины канала, затормаживающие поток и увеличивающие в нем давление: дефицит провозных возможностей, изменение тарифной политики, искусственные ограничения и др. В предельном случае такие внутритранспортные причины могут привести к разрыву экономических связей и распаду системы разделения труда. (По известной поговорке: За морем телушка - полушка, да рубль перевоз).

В центре технологической зоны наблюдается максимальная плотность и интенсивность экономических связей, а также самые длинные производственные цепочки, способные потребить крупные объемы практически любого продукта. По этой причине периферийный центр экономической активности потенциально может встроиться в эти цепочки и он заинтересован в этом.

Для того необходимо, чтобы в центре технологической зоны был ликвидирован отдельный этап системы разделения труда и перенесен в периферийный центр (например, перенос промышленных предприятий из западных стран в Юго-Восточную Азию). Это возможно при условии, что этот шаг обеспечивает подавляющее преимущество по сравнению с сохранением статус-кво. Вследствие этого периферийный центр вынужден удерживать свою долю присваиваемой добавленной стоимости на некотором пороговом уровне, гарантирующим достаточные выгоды для «патрона». Именно это определяет границы поля возможностей для поставщиков периферийного центра и транспортных компаний, на котором они борются между собой за присваивание дополнительной доли добавленной стоимости.

Равновесие между ними устанавливается с помощью нащупывания рубежей интересов друг друга. Если переговорные позиции одной из сторон сильны, то есть соблазн поглощения другой стороны и последующего образования единых транспортно-производственных структур. Однако, учитывая, что эта игра не имеет ограничения по времени и отличается неполной информацией у участников (что связано, например, с не всегда последовательными действиями государства), в ней происходит образование коалиций, борющихся между собой за рыночную власть и за перемещение центра формирования прибыли.

Складывающиеся отношения между ОАО РЖД и перевозчиками не укладываются в стандартную теоретическую модель взаимодействия спроса и предложения, в которой отдельный рынок рассматривается изолированно от других. Одновременно эти отношения не укладываются и в модель теории игр. Здесь имеет место одновременная борьба участников на нескольких игровых досках (в т.ч. и на игровом поле государственного регулирования). Однако самая главная игра разворачивается без прямого участия компании РЖД и компаний-операторов и связана она с активностью конечного потребителя, предъявляющего спрос на розничном рынке. На практике обычной является ситуация, когда «вариативность спроса на уровне потребителя была порядка 3%, на уровне производителя (поставщика сырья) она взмывала до 40%» [16, с. 411]. Исходя из этого, рынок железнодорожных перевозок является вторичным и зависимым относительно рынков конечных продуктов в Европе и Азии.

Таким образом, отношения между ОАО РЖД и перевозчиками представляют собой борьбу между участниками одной и той же системы разделения труда за долю от денежного потока, генерируемого конечным потребителем. Наибольшая часть этой доли может присваиваться, например, конечным продавцом, перевозчиком, поставщиком сырья или владельцем железнодорожной инфраструктуры. Исход этой борьбы зависит от рыночной власти каждого из этих субъектов.

В соответствии с планом реформирования отрасли в 2007 году из части подвижного состава компании ОАО «РЖД» была образована формально независимая компания ОАО «Первая грузовая компания». В 2011 году еще

одна часть подвижного состава РЖД была использована для создания другого оператора грузоперевозок - ОАО «Вторая грузовая компания» (после переименования – «Федеральная грузовая компания»). Эти компании получили наибольшую часть грузовых вагонов РЖД, став доминирующими компаниями на рынке. Однако, несмотря на появление формальной конкуренции между перевозчиками, Правительство РФ до сих пор вынуждено в ручном режиме корректировать ситуацию в железнодорожной отрасли.

В результате этих реформ на рынке железнодорожных грузоперевозок доминируют крупнейшие операторы, которые объективно тяготеют к той или иной форме сговора по поводу раздела рынка и установления единых завышенных тарифов. Препятствием для такого сговора являются небольшие компании - операторы подвижного состава, не имеющие (в отличие от крупных игроков), значительных долгосрочных кредитных обязательств и существенных накладных расходов. Наиболее крупные и финансово устойчивые компании купируют свои риски за счет лоббистской деятельности и апеллирования к ОАО «РЖД» и напрямую к регулятору.

Изначальный план реформы российского железнодорожного транспорта предполагал полный переход на финансирование отрасли за счет собственных средств вновь создаваемого инфраструктурного монополиста и за счет привлечения частных инвестиций. Данная цель не была достигнута. До сих пор осуществляется активная финансовая поддержка отрасли со стороны государства в прямой (в виде целевого финансирования) и косвенной форме (например, разрешение правительством повышения тарифов РЖД в размере, превышающем инфляцию). Кроме того, целевые государственные субсидии на перевозку груза железнодорожным транспортом получают и грузоотправители.

ВОСТРЕБОВАННОСТЬ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

В России в настоящее время железнодорожный транспорт испытывает возрастающее конкурентное давление со стороны автомобильного транспорта, который доминирует в перевозках на короткие расстояния. Российские железные дороги удерживают собой сегмент перевозки «грузов на расстояния 2 000 и более километров» [17, с. 8].

Сегодня автомобильные грузоперевозки уже претендуют на то, чтобы отобрать у российских железных дорог и часть трансконтинентальных перевозок с помощью проектов госкомпаний Автодор и частной автодороги Меридиан [18, 19].

В объеме перевезенных грузов автомобильный транспорт намного опережает железнодорожный (таблица 2).

Таблица 2 - Перевезено грузов, млн. тонн*

	2000	2005	2008	2009	2010	2015	2016	2017
Железнодорожный транспорт	1047	1273	1304	1108	1312	1329	1325	1384
Автомобильный транспорт	5878	6685	6893	5240	5236	5357	5397	5404

* составлено автором по данным [6]

С точки зрения объема грузооборота, железнодорожный транспорт напротив, находится далеко впереди (табл. 3).

Таблица 3 - Грузооборот, млрд. тонно км*

	2000	2005	2008	2009	2010	2015	2016	2017
Железнодорожный транспорт	1373	1858	2116	1865	2011	2306	2344	2493
Автомобильный транспорт	153	194	215,5	180	199	247	248	255

* составлено автором по данным [6]

Железнодорожный транспорт имеет опережающее преимущество по грузообороту из-за большей дальности перевозки грузов по сравнению с автомобильным транспортом. Из таблицы 3 мы видим, что за рассматриваемый

период существенно вырос грузооборот и железнодорожного, и грузового транспорта. По мнению Бутова А.М. «тенденция роста средней дальности перевозки грузов на железнодорожном транспорте во многом обусловлена конкурентным давлением автомобильного транспорта, который доминирует на более коротком плече перевозок и также имеет тенденцию к росту средней дальности перевозки» [17, с. 14].

Естественная монополия ОАО РЖД активно использует свои возможности для повышения тарифов (табл. 4).

Таблица 4 - Индексы тарифов на грузовые перевозки (в % к декабрю предыдущего года)*

	2005	2008	2009	2010	2015	2016	2017
Железнодорожный транспорт	113,3	122,14	110,59	109,4	112,9	108,7	104,0
Автомобильный транспорт	114,3	118,76	97,5	103,7	106,4	100,6	102,8

* составлено автором по данным [6]

Как следует из представленных в таблице 4 данных, темп роста цен на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом значительно превосходит аналогичный показатель по автомобильному транспорту.

В целом российские железные дороги ориентированы на перевозку сырьевых грузов от места их добычи к месту переработки, которые находятся глубоко внутри страны. В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают перевозки во внутреннем сообщении, на долю которых приходится более 60% суммарного объема перевозок [17, с. 13].

С точки зрения структуры перевозимых грузов ее основу составляют всего пять наименований: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы (к ним относят, прежде всего, песок и щебень), руда железная и марганцевая, а также черные металлы. Совокупно перечисленные позиции превышают 70% суммарного объема перевозок.

УЧАСТНИКИ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

К участникам рынка железнодорожных перевозок относятся:

1. ОАО «РЖД», управляющая инфраструктурой железнодорожного транспорта и одновременно оказывающая услуги по грузоперевозке.
2. Компании-операторы, предлагающие услуги по грузоперевозке с использованием собственного или привлеченного подвижного состава.
3. Кэптивные компании, осуществляющие грузоперевозки в интересах материнской компании.
4. Грузоотправители и экспедиторы.
5. Предприятия промышленного железнодорожного транспорта (далее ППЖТ), которые владеют путями не общего пользования.

Всех участников рынка железнодорожных грузоперевозок с точки зрения уровня рыночной власти и чувствительности к конечному спросу можно представить следующим образом (рис. 2).



Рисунок 2 - Уровень рыночной власти и чувствительности к конечному спросу участников рынка железнодорожных грузоперевозок (составлено автором)

Из рисунка видно, что ОАО РЖД с одной стороны обладает максимальной рыночной властью среди всех участников рынка, несмотря на передачу большей части подвижного состава независимым компаниям-операторам. Одновременно эта же компания имеет минимальную чувствительность к конечному спросу, т.е. не способна адаптировать свою деятельность в ответ на рыночные сигналы.

Растущее несоответствие между потребностью рынка в эффективной системе грузоперевозок и предлагаемыми железнодорожными услугами становится все очевиднее. Если ОАО РЖД не сможет оптимизировать свою деятельность и повысить конкурентоспособность, то из локомотива национальной экономики она рискует превратиться в ее тормоз.

Для ОАО РЖД экономический интерес представляет относительно небольшая часть железнодорожных путей: «в России основной объем перевозок — более 80% грузооборота — сосредоточен на 1/5 части сети железных дорог. Это Восточный полигон, северо-западное и южное направления к морским портам» [20, с. 22]. Тем самым имеются предпосылки для распада единой системы железнодорожных путей сообщения на отдельные региональные железные дороги, функционирующие по примеру США. Уже высказываются такого рода предложения о расчленении «единой железнодорожной сети ... на два условно автономных региональных блока: один — в границах Европейской России, другой — в России Азиатской (восточнее Урала)» [21, с. 17].

Правительство страны с 2001 г. пыталось решить проблему отрасли с помощью разделения подсистем на отдельные компании. Для этого были юридически обособлены разные функциональные уровни железнодорожных перевозок, действующие параллельно: обслуживание железнодорожной инфраструктуры и перевозка грузов с помощью локомотивной тяги. В результате планировалось создать рыночные отношения, аналогичные отношениям автомобилистов и автодорожных компаний (в лице федерального агентства Росавтодор). Однако ОАО РЖД (в отличие от Росавтодора) является необходимым участником каждого технологического процесса компаний-операторов. Вследствие этого ОАО РЖД имеет не только экономические инструменты воздействия на участников рынка, но и административные, позволяющие переключать производственную активность между ними.

Доступ ОАО РЖД к внутренней производственной деятельности каждого перевозчика на рынке сохраняет монопольную власть этой компании вне зависимости от принадлежности подвижного состава.

ПУТИ ИЗМЕНЕНИЯ ОТРАСЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В настоящее время рынок железнодорожных перевозок можно назвать рынком, контролируемым владельцем инфраструктуры, т.е. РЖД. Стремясь снизить транспортные риски, крупные компании сырьевого сектора создают собственные экзотические компании и предприятия промышленного железнодорожного транспорта (далее ИПЖТ). Это означает, что сырьевые компании готовы взять на себя дополнительные расходы на содержание непрофильного производства, чтобы минимизировать взаимодействие с РЖД.

Представляется, что все попытки принципиально изменить характер отрасли при сохранении РЖД как естественного монополиста вряд ли могут быть продуктивными. В этой связи предлагается рассмотреть деятельность РЖД в разрезе функциональных уровней.

Первым таким уровнем является *производственный*, связанный с оказанием услуг по предоставлению железнодорожной инфраструктуры и локомотивной тяги.

Для того, чтобы производственная деятельность осуществлялась в полном объеме, осуществляется *снабженческо-подготовительная* деятельность, которая образует второй функциональный уровень РЖД: по-

ставка к рабочим местам расходных материалов и полуфабрикатов, электроэнергии, топлива и т.п.; подготовка кадров; снабженческо-логистическая деятельность и др.

Третьим функциональным уровнем является *экономическая* деятельность РЖД, которая связана с поддержанием производственной и снабженческо-подготовительной видов деятельности с помощью движения денежных средств: получение дохода, закупка товароматериальных ценностей, оплата труда, распределение прибыли и т.п.

Четвертым функциональным уровнем является *проектно-технологический*, который нацелен на встраивание компании в систему обращения товаров в России и в Евразии.

На сегодняшний день для внешних субъектов (грузоотправителей, экспедиторов, представителей государства и общества) доступны и относительно прозрачны только частично первый и второй уровни — производственный и снабженческо-подготовительный, что позволяет получить информацию о состоянии инфраструктуры РЖД, подвижного состава, уровне их загрузки и др.

Два других функциональных уровня полностью закрыты, что не позволяет уверенно судить об обоснованности тарифов, эффективности контроля над издержками, перспективах перехода компании на новый технологический уклад, необходимости финансирования со стороны государства и др.

На наш взгляд, преобразования отрасли железнодорожных перевозок можно добиться, если рынок владельца инфраструктуры будет трансформирован в рынок, контролируемый грузополучателем [22]. Всякий крупный игрок стремится контролировать и развивать критически важную для него инфраструктуру (например, Газпром контролирует газотранспортную систему России; РУСАЛ — компанию Иркутскэнерго и т.д.). С этой точки зрения ОАО РЖД должна быть максимально включена в деятельность центра технологической зоны, который и распределяет добавленную стоимость всех участников системы разделения труда.

Задача трансформации ОАО РЖД представляется таким образом, что рычаги управления могут быть переданы в руки его клиентов-грузополучателей, которые как никто другой заинтересованы в стабильной работе этой компании. Одновременно они заинтересованы, чтобы в системе отношений «грузоотправитель — перевозчик — владелец инфраструктуры — грузополучатель» прибыль присваивалась не только компанией РЖД, а всеми участниками равномерно.

Правительство, проводя реформирование этой отрасли, уделяет основное внимание регулированию отношений РЖД и компаний-операторов. Само по себе изменение системы прав между ними малопродуктивно, т.к. они представляют собой технологическую целостность и их интересы в целом являются взаимодополняющими. По этой причине отрасль тяготеет к тому состоянию, которое имело место до начала реформы, т.е. в 2000-м году.

Исходя из вышесказанного, предлагается осуществить переход от рынка продавца, который на данный момент имеет место, к рынку покупателя. Такая эволюция предполагает следующие этапы, которые соответствуют функциональным уровням ОАО РЖД:

1. *Производственный уровень*. Покупатель приобретает услуги ОАО РЖД, т.е. ее инфраструктурные возможности и локомотивную тягу.

2. *Снабженческо-подготовительный уровень*. Покупатель осуществляет инвестиции в объекты РЖД, которые обеспечивают основную производственную деятельность этой компании, что дает право определять способ использования таких вспомогательных объектов.

3. *Экономический уровень*. Покупатель предоставляет РЖД денежные займы, осуществляет долгосрочные заказы, что дает право участвовать в решении вопроса о

направлениях их применения.

4. *Проектно-технологический уровень.* Покупатель осуществляет инвестиции в основные средства РЖД, используемые для основной производственной деятельности этой компании (в т.ч. в проекты перспективного развития).

Более подробно виды прав представлены в таблице 5. Таблица 5 - Права РЖД по функциональным уровням*

Функциональный уровень	Виды прав
Производственный	<ul style="list-style-type: none"> - право на информацию о провозных и инфраструктурных возможностях РАО РЖД; - право на получение информации о тарифах РАО РЖД; - право на приобретение транспортных услуг; - право на согласование маршрута и перевозчика; - право на сохранность грузов и соблюдение сроков доставки; - право на получение информации о местоположении отправленного груза; - право на неизменность тарифа и иных условий во время доставки груза; - право на получение энергетических и иных ресурсов для подвижного состава заказчика; - право на внеочередное и эксклюзивное обслуживание.
Снабженческо-подготовительный	<ul style="list-style-type: none"> - право на информацию знать о состоянии инфраструктуры и подвижного состава РЖД; - право на получение услуги по обслуживанию грузовых вагонов сторонних субъектов; - право на информацию о состоянии трудовых ресурсов и системе их подготовки РЖД; - право обучения сотрудников в учебных центрах РЖД; - право пользования складскими ресурсами и подъездными путями РЖД; - право пользования оборудованием РЖД; - право пользования вспомогательными подразделениями РЖД.
Экономический	<ul style="list-style-type: none"> - право на информацию о структуре тарифов РЖД; - право на информацию о структуре себестоимости услуг РЖД; - право на информацию о рентабельности отдельных видов деятельности РЖД; - право на информацию о распределении прибыли РЖД; - право на информацию о клиентах РЖД (категориях клиентов); - право на информацию о финансировании РЖД со стороны государства; - право на информацию о бюджете РЖД на предстоящий период; - право на информацию о планируемом изменении финансовой политики РЖД; - право влиять на финансовую политику РЖД
Проектно-технологический	<ul style="list-style-type: none"> - право на информацию о технологиях производства РЖД; - право на информацию о планируемых РЖД проектах; - право участвовать в разработке и применении новых производственных и иных технологий; - право на согласование стратегии компании; - право на участие в разработке этики компании; - право на участие в коммуникациях с государственными и иными органами.

* составлено автором

Указанные права могут конвертироваться в специфические виды ценных бумаг, что даст возможность их перепродажи третьим лицам. Тем самым будет создан вторичный финансовый рынок, сопровождающий и обеспечивающий основную производственную деятельность ОАО РЖД.

В результате на рынке железнодорожных перевозок может возникнуть двухуровневая структура: производственный (транспортный) сектор и финансовый сектор.

Производственный сектор является следствием тех решений, которые были приняты десятилетия (и даже столетия) назад (например, ширина дорожной колеи,

транспортные маршруты и др.). В результате возникает эффект «колеи» сегодняшние действия и решения компании ОАО РЖД находятся в узких рамках коридора возможностей, созданного всей предыдущей историей развития железнодорожного транспорта. Наглядный пример – сложности, которые возникли у НАСА с перевозкой космических кораблей по железной дороге. Ширина дороги, принятая в Древнем Риме, спустя тысячелетия определяет способность провоза по железной дороге негабаритных грузов. Этот эффект «колеи» кроме технологических последствий имеет и важные экономические следствия.

Производственная деятельность ОАО РЖД связана с высоким удельным весом постоянных издержек. Причиной этого является огромные капиталовложения, которые окупаются столетиями: «Великая Сибирская магистраль за столетие функционирования как средство грузоперевозок (с 1916 г.) так и не окупилась расходов на ее строительство» [23, с. 360].

Вследствие этого скорость оборота капитала очень низка и поэтому:

1. Производственная деятельность ОАО РЖД может быть прибыльна только при высоком уровне загрузки производственных мощностей.

2. Существование двух и более компаний уменьшает загрузку всех этих компаний, что ставит их под угрозы убыточности.

3. Положительный эффект масштаба слабо выражен (скорее наблюдается постоянный эффект масштаба, т.е. себестоимость транспортных услуг не меняется, несмотря на существенные изменения объема перевозок).

Следовательно, решение данного вопроса может быть найдено через ускорение оборачиваемости основного капитала. Это в свою очередь возможно через:

а) переход железнодорожной отрасли на новый технологический уклад с незначительным уровнем постоянных затрат. Идеальным решением в этом случае может быть следующее: функция массовых перевозок сырьевых грузов осуществляется, а инфраструктура (железнодорожные пути, путевые службы и т.п.) отсутствуют. По некоторым оценкам, «только эстакадный вариант Транссиба способен обеспечить действительно высокую скорость следования поездов и безопасность движения (без пересечения на одном уровне других путей, городов и пр.), масштабную производительность и доходность, заметную конкуренцию морскому транспорту» [24, с. 32].

б) объем перевозок и доходов кардинально увеличивается, в связи с чем доля постоянных затрат в себестоимости услуг многократно уменьшается (например, в случае включения ОАО РЖД в проект «Новый шелковый путь»).

в) сжатие срока окупаемости основного капитала и ускорение оборачиваемости за счет финансового сектора. Появление финансового сектора означает, что компания ОАО РЖД уже сегодня может пользоваться теми доходами, которые должна была бы получить в будущем. С точки зрения оборачиваемости основного капитала результат будет таким же, как при многократном увеличении объема перевозок: доля условно-постоянных затрат будет стремиться к нулю.

Вследствие этого окупаемость капиталовложений достигается многократно быстрее, что позволит снизить транспортные тарифы и привлечь грузопотоки из Юго-Восточной Азии в Европу.

ВЫВОДЫ

Сегодняшнее состояние рынка железнодорожных перевозок не удовлетворяет ни Правительство страны, ни участников рынка. Представляется, что программа реформирования отрасли нацелена только на один элемент причинно-следственных связей – на отношения РЖД и операторов.

С экономической точки зрения деятельность всей отрасли железнодорожных перевозок отличается большой

инерционностью, которая связана с очень длительным производственным циклом. По этой причине она не может гибко адаптироваться к изменяющемуся рыночному спросу на ее услуги. Предполагается, что создание системы прав на отдельные аспекты деятельности российских железных дорог позволит, во-первых, плотно включить их деятельность в центр технологической зоны, а во-вторых, снизить долю условно-постоянных затрат за счет увеличения оборачиваемости капитала.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Аксеновикина Е.В., Матлашевская А.С. Нахождение оптимальной стоимости железнодорожной информации. // Символ науки. 2017. Т. 1. № 4. С. 16-20.
2. Татаринов К.А. Маркетинговые манипуляции с ценой. // Практический маркетинг. 2019. № 1 (263). С. 39-44.
3. Былков В.Г., Белоброва Е.А. Анализ социально-экономических факторов роста производительности труда на железнодорожном транспорте. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2016. Т. 2. С. 12-16.
4. Хоменко Г.А., Самаруха В.И. Бюджетно-налоговое взаимодействие крупных корпораций с государством (на примере ОАО «РЖД»). Иркутск, 2016. 251 с.
5. Суходолов А.П. Китайская восточная железная дорога: опыт России и Китая по совместной реализации крупномасштабных проектов. // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 3. С. 72-77.
6. http://www.rzd.ru/openinfo/public/ru?STRUCTURE_ID=5131&archive=1&textSearch=&form_id=13&year_id=
7. http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=296431
8. Безруков Л. А. Транссиб и шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие. // Всероссийский экономический журнал ЭКО. 2016.
9. Григорьев О. Эпоха роста. Лекции по неоконимике. Расцвет и упадок мировой экономической системы. М.: Карьера Пресс. 2014. 436 с.
10. Колосовский Н.Н. Основы экономического районирования. М.: Госполитиздат, 1958. 200 с.
11. Территориально-производственные комплексы: планирование и управление / М.К. Бандман, Н.И. Ларина, М.Ю. Черевикина и др. Новосибирск: Наука, 1984. 246 с.
12. Чарноцкая Л. П. Первая железная дорога в России. // Вопросы истории. 1988. №4. С. 167-174.
13. Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. 304 с.
14. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. N 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями)
15. Вумек Д. П. Бережливое производство: Как избавиться от потерь и добиться процветания вашей компании. // Джеймс Вумек, Дэниел Джонс. М.: Альпина Бизнес Букс. 2008. 472 с.
16. Бутков А. М. Рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом. М.: Высшая школа экономики. 2016. 68 с.
17. <https://www.kommersant.ru/doc/2801505>
18. https://yandex.ru/turbo?utm_source=turbo&utm_medium=text&utm_campaign=https%3A%2F%2Fvz.ru%2Feconomy%2F2019%2F7%2F9%2F986498.html
19. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. — 50 с.
20. Кибалов Е.Б. Быкадоров С.А. ТРАНССИБ и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности. // Всероссийский экономический журнал ЭКО. 2016.
21. Тагаров Б.Ж. Анализ изменений факторов конкурентоспособности фирмы в условиях становления информационной экономики. // Российское предпринимательство. 2018. Т. 19. № 4. С. 867-880.
22. Строганов А.О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике. // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 4(17). С. 358-362.
23. Безруков Л. А. Транссиб и шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие. // Всероссийский экономический журнал ЭКО. 2016.

Статья поступила в редакцию 27.07.2019

Статья принята к публикации 27.08.2019