

УДК 656.2.073:338.242

В.А. Персианов

А.И. Жданов

## РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НА РУБЕЖЕ СТОЛЕТИЙ (СИТУАЦИОННЫЙ АНАЛИЗ)

*Аннотация.* В статье рассматривается ситуация, сложившаяся на железных дорогах страны в результате реструктуризации отрасли в период 2001–2010 гг. Выясняется причина невыхода отрасли на целевые показатели работы, намеченные концепцией реформирования в 1998 г. Дается оценка результатов реформ в странах Европейского союза.

*Ключевые слова:* рыночные реформы, реструктуризация отрасли, перевозки, грузооборот, производительность труда, инвестиции, государство, бизнес, управление.

Vladimir Persianov

Alexander Zhdanov

## RUSSIAN RAILWAYS AT THE TURN OF THE CENTURY (SITUATIONAL ANALYSIS)

*Annotation.* The article discusses the situation of the country's Railways as a result of industry restructuring during the period from 2001 till 2010. It clarifies the reason for the absence of sector targets' achievement, which were set by the concept of reform of the 1998th year, the results of the reforms are assessed in the countries of the European Union.

*Keywords:* market reforms, restructuring of industry, transportations, freight turnover, labour productivity, investment, government, business, management.

Железные дороги России, несмотря на резкое падение объема перевозок в начале рыночных реформ, остаются одной из самых мощных транспортных систем мира. Они продолжают работать в условиях недостатка инвестиций и поставок новой техники. При протяженности, составляющей всего 7 % от мировой сети, они выполняют около четверти грузооборота и 15 % пассажирооборота железных дорог всех стран мира. По таким параметрам, как эксплуатационная и развернутая длина железных дорог, Россия уступает только железным дорогам США. По протяженности электрифицированных магистралей и численности электровозного парка железные дороги России стабильно занимают первое место в мире. Наиболее экономичной электрической тягой реализуется более 75 % грузооборота. Россия также занимает одно из первых мест в мире по численности грузового вагонного парка. Доля железных в суммарном грузообороте всех видов транспорта общего пользования России в последние годы составляет 80–85 %, удельный вес железнодорожного транспорта в пассажирообороте транспортной системы страны находится на уровне 35–37 % [3].

Деятельность железнодорожного транспорта, по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, имеет существенные особенности, которые во многом определяют специфику управления перевозками. Железнодорожный транспорт до реструктуризации отрасли функционировал на всем протяжении сети магистральных железнодорожных линий, проходящих по регионам России, как единый, органически цельный, непрерывный производственно-технологический комплекс и работал он весьма эффективно. Именно в силу этой своей особенности отрасль имела разветвленную структуру управления, обусловленную необходимостью четкого взаимодействия между ее подразделениями. В основу этой структуры была положена следующая схема, отражающая выработанные многолетним опытом условия надежного управления единым производственно-технологическим комплексом: министерство – железная дорога с входящими в ее состав отделениями дороги, линейными подразделениями (железнодорожные станции локомотивные и вагонные депо, дистанции пути, сигнализации и связи, электроснабжения, погрузочно-разгрузочных и др.)

Существенной особенностью железнодорожного транспорта является пространственная разобщенность и удаленность большей части его производственных объектов от промышленных и ад-

министративных центров, других крупных населенных пунктов. Поэтому железнодорожный транспорт до реструктуризации сохранял собственную социальную сферу – предприятия торговли, общественного питания, учреждения здравоохранения, просвещения, культуры и спорта.

Централизованное управление железнодорожным транспортом основывалось на хозяйственных взаимоотношениях как внутри, так и между производственными единицами. Основная продукция железнодорожного транспорта – перевозка грузов и пассажиров в законченном виде образуется в результате деятельности многочисленных структурных звеньев, работающих на общий результат, и очень часто в пределах нескольких железных дорог, т.е. на уровне отрасли. Поэтому железнодорожный транспорт должен функционировать как огромное единое предприятие с управлением из одного центра, роль которого сегодня выполняет ОАО «РЖД». Поэтому бывшее Министерство путей сообщения РФ (МПС), в отличие от других федеральных органов исполнительной власти, наряду с функциями государственного управления, осуществляло также хозяйственное регулирование в масштабах отрасли. Единство системы предопределяло централизованное формирование и распределение доходов от перевозок, сосредоточение финансовых ресурсов для развития сети, внедрения достижений научно-технического прогресса, приобретения и ремонта подвижного состава, содержания пути и др.

Распад СССР привел к развороту нашей транспортной политики в сторону дезинтеграции транспортного комплекса. Правительством был взят курс на разгосударствление всего народного хозяйства, включая транспорт, и этот курс продолжается в течение двух с половиной десятилетий. С созданием Министерства транспорта РФ с особой остротой встал вопрос о судьбах трех исключительно важных бывших союзных министерств – путей сообщения, гражданской авиации и морского флота. Два последних вошли в состав министерства транспорта РФ на правах департаментов (см. рис 1). Судьба Министерства путей сообщения СССР была решена только в конце января 1992 г., когда Указом президента России МПС СССР было преобразовано в МПС РФ со значительным сокращением штатной численности аппарата управления и частичным изменением его структуры. Интересная для истории деталь: МПС СССР некоторое время функционировало как союзное, хотя Советского Союза уже не существовало. В ранге союзного МПС продержалось даже дольше чем Министерство обороны! Функции государственного управления транспортом оказались в ведении двух органов – Министерства транспорта РФ и Министерства путей сообщения РФ [1].

Задача разгосударствления транспорта с приватизацией его мощностей, дезинтеграцией производственных и управленческих структур решалось в соответствии с установками Международного валютного фонда (МВФ), Всемирного банка, Европейского банка реструктуризации и развития (ЕБРР), рекомендациями других зарубежных организаций. При этом сколько-нибудь глубоких технико-экономических обоснований и расчетов сделано не было.

Первыми встали на путь разрушения своих производственных и организационно-управленческих структур в начале 1990-х гг. воздушный, водный и автомобильный транспорт. В докладе бывшего министра транспорта РФ Н. П. Цаха «Об итогах социально-экономического развития транспортного комплекса за 1997 г. и основных задачах на 1998 г.» на февральской (1998 г.) коллегии Минтранса отмечалось, что акционирование и приватизация предприятий автомобильного, морского и речного транспорта практически завершены. В акционерные общества преобразовано 93 % предприятий речного транспорта, 75 % морского, около 70 % автотранспортных предприятий общего пользования. Значительная часть транспортных мощностей, однако, оставалась в ведении и под контролем государства. Долгое время вне общего потока разрушительных по своей сути рыночных преобразований оставался железнодорожный транспорт [4].

Выступая на пресс-конференции в Доме правительства весной 1997 г., Министр путей сообщения Г.М. Фадеев сказал, что по его предложению В. Черномырдин отложил подготовленный проект документа, согласно которому железные дороги России должны быть приватизированы. Отвечая

на вопрос, возможно ли в нашей стране появление частичных железных дорог, министр путей сообщения Г.М. Фадеев напомнил о проекте документа Правительства РФ и Центробанка, который, как оказалось, отвечал требованиям Международного валютного фонда. Эти требования Россия, якобы, должна выполнять, чтобы получить кредит в 10 млрд долл. «Мы не можем, – сказал Г.М. Фадеев, – за предоставление кредита идти на сделку с Западом. Расплачиваться за это придется развалом железных дорог и развалом государства. Я считаю, что попытки в одночасье перебросить западную схему на железные дороги России глубоко ошибочны и опасны. Нельзя не учитывать специфику российских магистралей, наши огромные расстояния, отсутствие достаточно развитых других видов транспорта, полное бездорожье отдаленных районов. Нельзя также забывать о роли Российских железных дорог в безопасности страны» [2].



Рис. 1. Структура Министерства транспорта РФ (1992 г.)

Только к 2001 г., после острых дискуссий, Правительство РФ определилось с программой поэтапной реструктуризации железнодорожного транспорта. В соответствии с концепцией (1998 г.) и программы (2001 г.), реструктуризация железных дорог страны рыночные преобразования в отрасли проводились в эти этапы. Первый этап (2001–2002 гг.) – в основном подготовительный с обособлением в структуре МПС некоторых хозяйствующих подразделений. Второй этап: (2003–2005 гг.) – выделение дочерних акционерных обществ в сфере пассажирских перевозок, локомотивов и вагонного хозяйства. Третий этап (2006–2010 гг.) – формирование конкурентоспособного рынка в сфере железнодорожных перевозок. Осенью 2003 г. было образовано ОАО «РЖД», а весной 2004 г. МПС РФ прекратило свое существование [5].

На сегодня все программные мероприятия по реструктуризации железнодорожного транспорта, начатые в 2001 г., выполнены. Приватизирован парк грузовых вагонов. Из структурной отрасли

выведены такие жизненно важные звенья, как большая часть объектов здравоохранения, жилищно-коммунального хозяйства и общественного питания. Проведены акционирование и приватизация строительных организаций, заводов, вагоноремонтных депо и других объектов. Складывавшаяся на железной дороге в течение семидесяти лет богатая социальная сфера оказалась разрушенной. Закрывшие школы, интернатов, лечебных учреждений, сокращение в них коечного фонда, расширение платных услуг по договорам и т.п. ухудшило качество жизни железнодорожников и их семей.

Цели, которые ставились Концепцией реструктуризации железнодорожного транспорта в 1998 г., не достигнуты. Скорость обращения грузового вагонного парка (оборот вагона) замедлилась в два раза, тарифы на перевозки растут, увеличивается порожний пробег вагонов. Спрос инвесторов на акции железнодорожного транспорта остается низким, как и рентабельность перевозочной деятельности. Чистая прибыль от перевозок не выше 15–20 млрд руб. при годовых затратах более 1 трлн руб. [2].

Все очевидней становится ошибочность принятой в 1998 г. концепции железнодорожной реформы. Путь, предложенный в 1996 г. Всероссийским съездом железнодорожников, наверное, был более правильным и напрасно его заменили западноевропейской моделью. Не достигнута ни одна из поставленных целей: ни справедливой, конкуренции, ни обещанного качества обслуживания, ни высоких экономических показателей, ни прозрачности финансов. С ликвидацией МПС и образованием ОАО «РЖД» монополизм государственный уступил место монополизму частному.

Процесс дробления единого производственно-технологического комплекса железных дорог на части продолжается. Отрасль атомизируется, перевозочный процесс на дорогах становится все менее и менее управляемым. Что касается опыта железных дорог Европейского союза (ЕС), то реформы там были начаты в 1992–1993 гг. Акционированием и приватизацией государственных железных дорог на Западе преследовались утилитарные цели: повысить уровень менеджмента, модернизировать железнодорожную технику, снизить эксплуатационные расходы, обеспечив необходимое качество транспортного обслуживания экономики и населения без существенного увеличения тарифов. За все этим, однако, просматривалось стремление правительств, с одной стороны. Освободить государственные бюджеты от социальных нагрузок различного рода дотаций и субсидий предприятиям транспорта, с другой – чисто коммерческие интересы частного бизнеса: приобрести огромный капитал по заведомо низким ценам и притом быстро. Убедительных результатов, подтверждающих эффективность приватизации железных дорог в странах Европейского союза, до сих пор нет. Государства и бизнес рассчитывают в этой игре выйти из трудного положения с минимальным риском: правительства – национализацией железных дорог, частный бизнес – возвращением собственности государству по завышенным ценам. Так в новейшей истории не случилось (пример – Великобритания). Были подобные «развороты» и в отечественной практике (выкуп казной частных железных дорог в годы правления императора Александра III и позднее).

Бытует неверное представление, будто частные железные дороги в США обеспечивали в два раза более высокую производительность, чем государственные в России. Что касается этого вывода, то сравнение железных дорог США с дорогами России крайне сложно из-за несопоставимости подхода к определению численности персонала, занятого на перевозках. В самый разгар приватизации производительность труда на железных дорогах ведущих стран Западной Европы составляла (по нашей оценке) не более 450–550 тыс. тонно-километров на одного работника в год, в то время как на железных дорогах России она была в два-три раза выше (1300–1400 тыс. тонно-километров) [4].

Оценивая результаты разгосударствления железных дорог в странах ЕС, следует отметить, что у обеих форм собственности – государственной и частной есть и положительные, и отрицательные стороны. Прямая зависимость между формой собственности на железных дорогах и экономическими показателями их работы не прослеживается.

*Библиографический список*

1. Ефимов, В. Б. Система управления ТДК России в условиях формирования рыночных отношений / В. Б. Ефимов. – М., 1993. – 574 с.
2. Задворьева, А. Нельзя допустить развала железных дорог / А. Задворьева // Гудок. – 1997. – № 61(25643). – С. 23–28.
3. Мартынов, А. Г. Транспорт России в системе государственного регулирования и действия рыночных механизмов / А. Г. Мартынов. – М. : Прима-Пресс, 1999. – 214 с.
4. Персианов, В. А. Открытое письмо Президенту РФ В. В. Путину / В. А. Персианов // Вестник транспорта. – 2014. – № 6. – С. 1–4.
5. Персианов, В. А. Страсть к реформам добралась до МПС / В. А. Персианов // Российская Газета. – 2000. – № 17. – С. 1–3.