

Естествен ли монополизм ОАО «РЖД»?

С.А. БЫКАДОРОВ, доктор экономических наук, Сибирский государственный университет путей сообщения. E-mail: byser@ngs.ru

Е.Б. КИБАЛОВ, доктор экономических наук, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск
E-mail: kibalovE@mail.ru

Анализируются результаты структурной реформы бывшего Министерства путей сообщения (МПС) РФ и ставится под сомнение правильность выбора модели государственного регулирования преемника МПС – ОАО «РЖД» – как естественного монополиста. Приводятся расчёты и некоторые качественные соображения в пользу того, что естественно-монопольным ядром железнодорожной корпорации является Транссибирская магистраль, а ОАО «РЖД» без Транссиба следует подвергнуть тщательному анализу с целью идентификации других потенциально естественно-монопольных структур в ее составе.
Ключевые слова: естественная монополия, структурная реформа, ОАО «РЖД», Транссиб

«Самое большое зло в экономике – не коммунизм, социализм или капитализм, не землевладельцы или руководители, не профсоюзы, феодализм, индустриализация или автоматизация, не прогресс или его отсутствие, и не какой-либо дефицит природных ресурсов. Нет, самое большое зло в экономике – это ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ МОНОПОЛИЯ».

Foldvary Fred E. Natural Monopolies. URL: <http://www.progress.org/archive/fold74.htm>

«Если мы не наведём порядок с тарифообразованием в части услуг естественных монополистов, они “доедят” страну, и в первую очередь, “доедят” регионы Сибири и Дальнего Востока».

Слюняев И.Н., министр регионального развития России. Из выступления на Красноярском экономическом форуме 14–16 февраля 2013 г. URL: <http://www.krasnoforum.ru/data/files/Sibir.pdf>

Проблема

Процитированная в эпиграфе характеристика естественной монополии как абсолютного общественного зла справедлива (и то не всегда) в стационарной конкурентной рыночной экономике. Переходная экономика России нестационарна и ограниченно конкурентна. Поэтому, по нашему мнению, ОАО «РЖД», которое российское законодательство



классифицирует в качестве естественной монополии¹, на самом деле нельзя однозначно представлять как естественно-монопольное зло. Скорее, наоборот: из-за пространственной рассредоточенности экономики России, слабой и неравномерной заселённости, а также традиционной «транспортной недостаточности» сеть железных дорог, управляемая корпорацией, является скелетной основой общественного хозяйства, а стабильное ее функционирование есть гарант государственной целостности страны. Следовательно, точечная формула реформирования модели управления железными дорогами страны по либеральным рецептам, принятая в Программе структурной реформы железнодорожного транспорта², должна быть скорректирована с учётом отечественных пространственных реалий. Это стало очевидным на 14-й год реформы (если отсчитывать её начало от 1998 г.³).

Мы выдвигаем и попытаемся обосновать справедливость следующей гипотезы: железнодорожная реформа сразу пошла по неоптимальному пути вследствие нетворческой компиляции западного опыта правительственными реформаторами и инерционности мышления функционеров высшего звена управления бывшего МПС РФ. Сейчас этот просчёт осознается, пусть и медленно⁴. Остановимся на его первопричинах.

Дело в том, что система – железнодорожная сеть России – и субъект управления ею – корпорация ОАО «РЖД» – априорно, без предварительных и глубоких исследований, в нормативных документах – в Уставе железнодорожного транспорта РФ, Программе структурной реформы и т.д. – были определены как естественная монополия. Это означает, что корпорация с момента создания попала под жёсткий «колпак»

¹ Федеральный закон от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 34; Федеральный закон от 10.01. 2003 г. № 16-ФЗ «О внесении изменения и дополнений в Федеральный закон “О естественных монополиях”» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 2.

² Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 23.

³ О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 2.

⁴ Правительство РФ рассмотрело инвестиционную программу и финансовый план ОАО «РЖД» на 2013–2015 годы // Российские железные дороги. Пресс-релизы. – 9.11.2012 г. URL: http://press.rzd.ru/news/public/press?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&id=80993

государственного регулирования, методы которого мало отличались от практиковавшихся в плановой экономике СССР методов управления железными дорогами через МПС. Именно поэтому все попытки запустить механизм действенной конкуренции в интересах грузовладельцев и пассажиров на рынке железнодорожных перевозок пока к успеху не привели. Тарифы постоянно растут, качество услуг не улучшилось, а вертикальное дробление бывшего МПС (отделение инфраструктуры от перевозок) и запуск рынка вагонных операторов хотя и способствовали привлечению инвестиций в расширение частного вагонного парка, но едва не привели к коллапсу системы перевозок из-за потери управляемости. Фактически ОАО «РЖД», связанное по рукам и ногам государственными тарифными ограничениями и обременениями, оказалось в роли государственного донора, за счет которого выполнялись социальные программы не только для малообеспеченных слоёв населения, но и для отраслей-реципиентов, в том числе и весьма благополучных.

Таким образом, если отбросить заимствованную на Западе фразеологию («естественная монополия» – по отношению к ОАО «РЖД» и «регулятор» – применительно к государству), то получается, что государственные надзиратели за ОАО «РЖД» (Минэкономразвития РФ, Федеральная служба по тарифам, Федеральная антимонопольная служба и др.) руководят деятельностью корпорации как своим цехом по оказанию клиентам железнодорожных услуг. Образуя таким – по сути этатистским – приёмом ромбовидную бюрократическую надстройку типа той, которая в плановой экономике выстраивалась над каждым социалистическим предприятием.

Но функционально специализированные цехи в составе единого предприятия должны кооперироваться, т.е. их деятельность следует строить на принципах взаимодополняемости, но не конкурирования. Поэтому декларируемый в Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте тезис о том, что ключевыми требованиями для эффективной работы железнодорожного транспорта являются снижение собственных затрат, повышение мотивации работников отрасли, способность удовлетворять возрастающие потребности пользователей к качеству услуг и гибко реагировать на изменение спроса, остаётся справедливым и сегодня.

А вот средство достижения этих похвальных целей, которое – как сказано в той же Программе – связано в первую очередь с развитием конкуренции в сфере перевозок, по указанной выше причине не работает. Тем более как первоочередное.

Зато в Программе предусмотрено сохранение на постоянной основе в структуре ОАО «РЖД» подразделений, ведающих вопросами обеспечения обороноспособности и национальной безопасности государства. Вот они-то работают активно, правда, в своей деятельности руководствуются специальной (не опубликованной) подпрограммой. Полагаем, что указанные программные цели вменены государством ОАО «РЖД» как первоочередные, и степень их достижения жёстко контролируется.

Как видим, ОАО «РЖД» приходится балансировать между общественными, стратегическими целями корпоративной деятельности, связанными с интересами своего главного акционера – государства, и целями коммерческими – как холдинга, чья деятельность по определению должна быть прибыльной. И до тех пор, **пока корпорация в целом классифицируется без достаточных, как представляется, оснований как естественная монополия, государство всеми доступными ему средствами будет держать её на коротком финансовом поводке и минимальном уровне чистой прибыли** (не выше 1% в 2013 г.). Но эффективен ли такой баланс целей, как говорили прежде, с народнохозяйственных позиций?

Варианты решения

Нельзя сказать, что руководство ОАО «РЖД» не задавалось этим вопросом вообще. Так, ещё на раннем этапе структурной реформы Б.М. Липидус, ныне председатель объединенного учёного совета ОАО «РЖД», заявил: «Когда мы анализируем работу российских железных дорог с точки зрения монопольного права, то должны иметь в виду, что само отношение всех железнодорожных перевозок к системе естественных монополий на сегодняшний момент является некорректным и неправильным. Оно должно быть изменено»⁵.

⁵ Стенограмма публичной лекции «Стратегия развития ОАО «РЖД» до 2010 года», прочитанной старшим вице-президентом ОАО «РЖД» Б.М. Липидусом для студентов железнодорожных вузов (9 октября 2006 г., Москва, МИИТ). URL: <http://ooo-radoneg.ru/36051/394217>

Почему и как? Б.М. Лapidус указывает, что по ряду высокодоходных перевозок, например нефтепродуктов и контейнеров, ОАО «РЖД» находится в конкурентной ситуации и, следовательно, монополистом не является. И это действительно так: трубопроводный и автомобильный транспорт на внутреннем рынке успешно конкурируют с железнодорожными перевозками, а международный контейнерный транзит через Россию из-за наличия мощных зарубежных конкурентов никак не удаётся довести до уровня, который был в СССР. Однако доля нефтепродуктов в структуре грузов, перевозимых ОАО «РЖД» внутри страны, не превышает 21%. Если сюда добавить проценты грузов всех видов, «отнятых» у железнодорожников отечественными конкурентами-автомобилистами, то при любом способе расчётов ОАО «РЖД» вместе с «дочками» принадлежит не менее 60% рынка грузовых перевозок, что по любым критериям свидетельствует о монополизме⁶. Но вот естествен ли он? Проведённые нами расчёты говорят, что нет (рисунок 1).

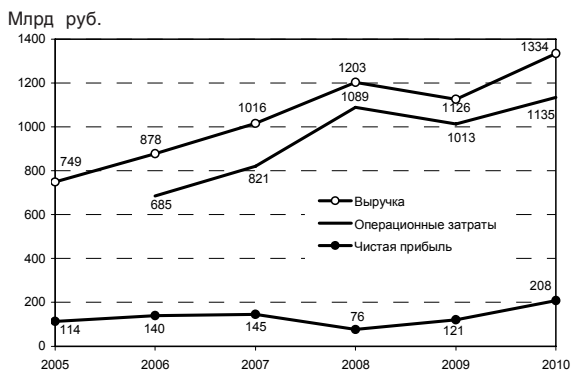


Рис. 1. Финансовые результаты деятельности ОАО «РЖД» в 2005–2010 гг., млрд руб.

Источник: URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Российские_железные_дороги (таблица «Финансовые показатели РЖД по МСФО в 2005–2010 годах»)

⁶ Справедливости ради заметим, что отечественные автомобилисты «отнимают» грузопотоки у железных дорог чаще всего незаконно: перевозки автотранспортом на значительные расстояния (за границей нормальной конкурентоспособности) происходят с нарушением большого количества правил и лицензий (относящихся к режиму труда и отдыха водителей, сертификации транспортных средств, качеству автомагистралей и т.п.).

На рисунке показаны траектории изменения выручки, операционных затрат и прибыли ОАО «РЖД» в 2005–2010 гг. Из сопоставления траекторий следует, что с ростом объёмов выручки, т.е. с увеличением масштабов деятельности ОАО «РЖД», операционные затраты увеличиваются по практически параллельной траектории. Следовательно, средние (удельные) затраты тоже растут, хотя у естественного монополиста, согласно экономической теории, они должны падать. По этой причине, коли эффект масштаба не достигнут, такого монополиста в общественных интересах необходимо дробить, а «продукты дробления» помещать в конкурентную рыночную среду, которую, если её нет, следует целенаправленно формировать. Таков ответ на вопрос «почему?».

Ответ на вопрос «как?» неоднозначен. Вертикальное дробление бывшего МПС по европейской модели пока не дало отчётливых положительных результатов. «Ползучее» горизонтальное псевдодробление с выделением дочерних компаний-грузоперевозчиков является паллиативом, и при полном отделении Первой и Второй грузовых компаний от ОАО «РЖД» они превратятся в олигополистов на рынке железнодорожных перевозок. В сочетании с монопольным владением государством (в лице ОАО «РЖД») железнодорожной инфраструктурой будет получен организационный симбиоз, эффективность которого для национальной экономики проблематична. Если конкретнее, то неясно, сумеет ли железнодорожный «новодел», руководимый ОАО «РЖД» по функционально-иерархическому принципу, стать общественно эффективным⁷. Например, по средней скорости грузовых составов (с учетом всех операций на станциях), которая

⁷ В упомянутой лекции Б.М. Липидуса общественная эффективность трактуется следующим образом: «Привлекательность услуг холдинга “РЖД” и сохранение лидерства в конкурентных сегментах рынка будет обеспечиваться за счёт использования эффекта масштаба и реализации активной маркетинговой стратегии (предоставление комплексных услуг по принципу “сквозных” ставок и на условиях “от двери до двери”, гибкое реагирование на запросы рынка за счет совершенствования системы обратной связи с потребителями, внедрение логистических технологий), а также на основе модернизации технической базы, инновационного развития, внедрения систем повышения эффективности производства и управления качеством».

в 2011 г. составила 10,3 км/ч (в Китае – 62 км/ч)⁸. Или по численности персонала на 1 км эксплуатационной длины путей⁹: в США – 0,9 чел./км, в России – 14 чел./км.

Подведём **промежуточный итог**. Проблема, которая стоит сегодня перед ОАО «РЖД» в его взаимоотношениях с государством, экономически формулируется просто: **если средние издержки ОАО «РЖД» падают при росте масштаба деятельности, то перед нами – естественная монополия, и дробить корпорацию нецелесообразно. Если же средние издержки растут вслед за увеличением масштаба деятельности, то ОАО «РЖД» – монополист «противоестественный», и его разделение необходимо.**

Что советует теория

Тем не менее ответ на этот вопрос сложен даже чисто теоретически. Потому что видимая простота ответа есть следствие несовершенства закона «О естественных монополиях», его несоответствия современным достижениям мировой экономической науки. Западное антимонопольное законодательство, из которого российские реформаторы компилируют разные понятия для использования при разработке отечественных регуляторных моделей, ведёт свою историю с XIX века. Оно развивалось эволюционно, и, кстати, американские железные дороги были одними из первых объектов госрегулирования. Сейчас регуляторные механизмы достигли высокой степени зрелости, и «дилемма регулирования» естественных монополий, например железных дорог США, решается удовлетворительно.

В монографии Н.И. Белоусовой и Е.М. Васильевой¹⁰ детально рассмотрены западные подходы к идентификации, структурному, ценовому и контрактному регулированию естественных монополий и с системных позиций критически проанализирован отечественный опыт. Показано, в частности, что для отнесения рынка к естественно-монопольному

⁸ РЖД снизили скорость перевозки грузов до темпов велосипедистов. URL: <http://scbist.com/mashinisty/17848-problemy-rzhd-izderzhki-reformy.html>

⁹ Хусаинов Ф.И. Курс лекций «Экономика железнодорожного транспорта». URL: http://f-husainov.narod.ru/ezdt_lect1_2011.pdf (слайд 36).

¹⁰ Белоусова Н.И., Васильева Е.М. Вопросы теории государственного регулирования и идентификации естественных монополий. – М.: КомКнига, 2006.

недостаточно, как это предлагается в отечественном законе, фиксации существенного понижения средних издержек производства по мере роста выпуска. Но и это не всё. Оказывается, что при некоторых типичных условиях наличие экономии от масштаба либо вообще нельзя считать основанием для отнесения рассматриваемой монополии к естественным, либо критерий экономии от масштаба не является основным.

Западные исследования, проведенные в последней трети XX века, показали, что основой идентификации естественной монополии служит тестирование отраслевой многопродуктовой функции издержек на субаддитивность. Если субаддитивность (понимаемая как уменьшение издержек монополии по сравнению с суммарными издержками фирм, которые явились бы результатом разделения монополии, при одном и том же объеме выпуска) имеет место, то тогда и только тогда анализируемую монополию можно считать естественной. Как замечает У. Баумоль, «субаддитивность как фундаментальное понятие не является аналитически простым эквивалентом понятия экономии от масштаба, а также не может быть аппроксимировано и каким-либо другим известным понятием, которое было бы доступно для непосредственного анализа»¹¹. Далее он указывает на комбинаторные трудности решения задачи тестирования многопродуктовой функции издержек и на сложности получения необходимой информации.

В свете сказанного менять нужно прежде всего закон. Но с учетом ментальности нынешнего депутатского корпуса и склонности правительственных структур к реставрации централизованных методов управления экономикой России шансы на корректировку закона «О естественных монополиях» минимальны. Представить же, что ОАО «РЖД» открыло доступ независимым и неангажированным исследователям к информации, необходимой для тестирования многопродуктовой функции издержек корпорации на субаддитивность, невозможно. Поэтому далее для дополнительного обоснования утверждения, что ОАО «РЖД» в целом естественной монополией не является, но у него имеется естественно-монопольное ядро, мы используем только доступные из открытых источников

¹¹ Баумоль У. Детерминанты отраслевой структуры и теория состязательных рынков // Панорама экономической мысли конца XX столетия. – СПб, 2002. Т. 1. – С. 631.

данные, а из методов – анализ топологии железнодорожной сети, опирающийся на указанные данные.

Цифры и факты

Используя статистику погрузки в разрезе бывших железных дорог МПС (ныне территориальных филиалов ОАО «РЖД»), регулярно публикуемую в газете «Гудок», мы провели анализ погрузки по фрагменту Транссиба от Омска до Владивостока по пяти дорогам: Западно-Сибирской, Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной. Оказалось, что объёмы погрузки распределены по дорогам в соответствии с «правилом Ципфа». Это правило давно используется экономгеографами при изучении закономерностей миграции населения¹². По аналогии мы предположили, что «миграция» грузов по Транссибу, подчиняющаяся «правилу Ципфа», свидетельствует о том, что фрагмент магистрали из пяти указанных выше дорог есть **связная, достаточно автономная («ципфовская») железнодорожная система с чётко фиксированным входом со стороны европейской железнодорожной сети России через Омск и независимыми (от европейской сети) выходами на морские порты Приморья и Хабаровского края, а также на железнодорожные станции вдоль границы с Китаем.** Это – первый шаг на пути обоснования правомерности постановки вопроса о естественности монополизма Транссиба.

Второй шаг состоит в том, чтобы показать, что Транссиб в составе ОАО «РЖД» увеличивает общие издержки корпорации в сравнении с гипотетическим случаем его отделения. Иными словами, издержки ОАО «РЖД» больше, чем сумма издержек отделённого от 11 европейских железных дорог России Транссиба плюс издержки европейских железных дорог, оставшихся единой системой, но уже без Транссиба. Воспользоваться прямым счётом при современном состоянии открытой железнодорожной статистики невозможно. Поэтому мы применили косвенный метод, отталкивающийся от доступных данных о производительности труда на железнодорожном транспорте по отдельным железным дорогам, приведённых в таблице.

¹² Трус Л.С. Имитационное математическое моделирование миграции населения в зипфовском регионе. Дис. на соиск. учен. степ. канд. географич. наук. – М.: Институт географии РАН, 1979.

Производительность труда в разрезе железных дорог

Железная дорога	Сокращённое наименование	Производительность, млн т • км на одного работника, занятого на перевозках
Октябрьская	ОЖД	6,3
Калининградская	КЖД	1,5
Московская	МЖД	5,9
Горьковская	ГЖД	9,5
Северная	СЖД	8,3
Северо-Кавказская	СКЖД	4,4
Юго-Восточная	ЮВЖД	6,2
Приволжская	ПривЖД	6,4
Куйбышевская	КбшЖД	7,2
Свердловская	СвЖД	7,9
Южно-Уральская	ЮУЖД	9,5
Западно-Сибирская	ЗСЖД	10,2
Красноярская	КрЖД	7,1
Восточно-Сибирская	ВСЖД	9,2
Забайкальская	ЗабЖД	11,4
Дальневосточная	ДВЖД	7,5

Источник: Гудок. – 2012. – 24 декабря. – С. 4.

Средняя производительность труда по 11 железным дорогам, находящимся в таблице выше ЗСЖД, составляет 6,6 млн т • км/чел., по пяти дорогам, начиная с ЗСЖД и ниже – 9,1 млн т • км/чел. Допустим, российские железные дороги разделены на две соответствующие корпорации. Тогда средняя производительность труда по их «сумме» равна 7,9 млн т • км/чел., в то время как по единой ОАО «РЖД» – 7,4 млн т • км/чел. Расхождение хотя и небольшое, но **в пользу отделения Транссиба от остальной части российской сети железных дорог.**

Как видно из таблицы, затраты труда на единицу объёма перевозок на Транссибе ниже, чем на 11 европейских железных дорогах. Следовательно, меньше и удельные расходы на оплату труда. По нашей оценке, в общих затратах предприятий низового звена ОАО «РЖД» зарплата составляет от 20 до 30%. В сумме с общехозяйственными расходами, в основном состоящими из условно-постоянных расходов на

управление, это даёт в среднем около 50% себестоимости грузовых перевозок. Учитывая, что эксплуатационная длина железнодорожных путей 11 европейских дорог России (43 тыс. км) вдвое превосходит тот же показатель пяти дорог на Транссибе (21 тыс. км), можно предположить, что доля общехозяйственных расходов ОАО «РЖД», относимых на Транссиб (согласно принятой на железнодорожном транспорте методике), гораздо выше доли, приходящейся на европейскую часть сети. Если наши предположения верны, то отсюда также следует **целесообразность отделения пяти дорог Транссиба от европейской сети**, – хотя бы с точки зрения объективизации оценки затрат в разрезе дорог ОАО «РЖД».

Перейдём к качественным аргументам в пользу квалификации Транссиба как естественной монополии на основе анализа топологии российской железнодорожной сети (рис. 2). В основу анализа положим региональный аспект железнодорожной сети общего пользования. Именно территориальная декомпозиция сети была и, на наш взгляд, остается фундаментальным принципом структуризации объекта управления, доставшегося ОАО «РЖД» от МПС. Централизация и цефализация¹³ модели управления этим уникально сложным социотехническим объектом с общетеоретических позиций, конечно, есть абсолютизация точечного подхода в ущерб декомпозиционно-региональному. Представляется, что изначальные недостатки подхода будут постепенно преодолеваются. Упомянутая выше угроза коллапса железнодорожных перевозок была первым, но, как полагаем, не последним сигналом, требующим активизировать процесс регионализации отраслевой модели управления. Действительно, ответом Минтранса и ОАО «РЖД» на проявления кризиса было: а) введение штрафов за содержание невостребованных вагонов в инфраструктуре ОАО «РЖД» и б) решение принимать к перевозке порожние грузовые вагоны только при наличии заявки на погрузку на станции назначения.

¹³ Цефализация – процесс обособления головы и включения одного или более туловищных сегментов в головной отдел у животных в процессе их исторического развития.

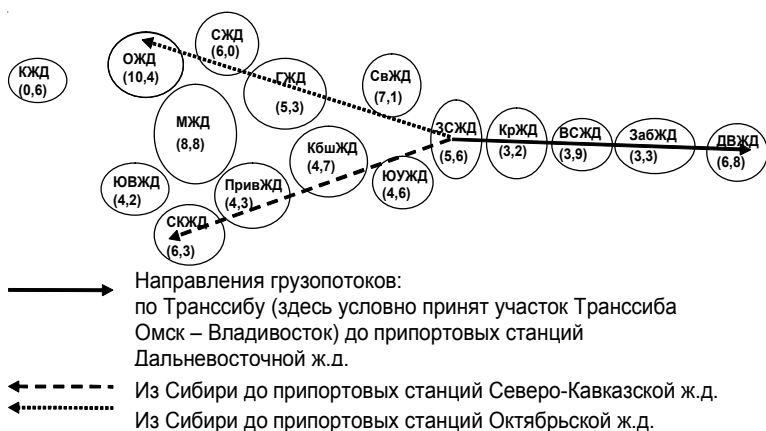


Рис. 2. Условная схема железных дорог РФ (расшифровку обозначений железных дорог см. в таблице; в скобках – протяжённость железной дороги, тыс. км)

Эффективно проконтролировать выполнение мероприятий, указанных в пунктах а) и б), на местах (в регионах) могут только реформированные аппараты управления 16 бывших региональных железных дорог МПС. В прошлом дороги были полноправными юридическими лицами, а ныне стали региональными корпоративными центрами (РКЦ), реализующими в пределах ареалов, показанных на рисунке 2, делегированные им функции корпоративного центра. Эти функции носят чисто административный характер: привлекать к дисциплинарной ответственности и приостанавливать решения руководителей региональных подразделений функциональных дирекций, контролировать бюджеты руководимых ими филиалов и, кроме того, «организовывать и руководить выполнением мероприятий в чрезвычайных условиях с привлечением всех необходимых ресурсов и подразделений»¹⁴. Указанные мероприятия, естественно, влекут экономические последствия, нести ответственность за которые РКЦ собственным карманом по новому порядку не может, поскольку живёт по смете, спущенной сверху.

¹⁴ Морозов В. К новой структуре управления // Пульт управления. – 2011. – № 1. – С. 9.

Время довольно быстро покажет, будет ли выбранная система управления эффективной и сможет ли она работать вообще. Наш же анализ имеет в виду долгосрочную перспективу, поэтому региональную декомпозицию железнодорожной сети России мы считаем базовой. На фоне попыток реализовать применительно к ОАО «РЖД» модель управления по видам деятельности из единого центра как «современной корпорацией, действующей в рыночной среде»¹⁵ именно региональная декомпозиция играет роль латентной переменной, стратегическая значимость которой будет возрастать во времени.

Из рисунка 2, даже без специальных экономических расчётов видно, что Транссиб в сечении Омск – Владивосток представляет собой по конфигурации сети технологическую монополию, поскольку является магистральным стволom, образующим, совместно с капиллярной сетью вокруг него, железнодорожную систему неконкурентного типа в части услуг инфраструктуры. Однопутные Средсиб и БАМ в настоящее время по своим технологическим характеристикам двухпутному и электрифицированному на всём протяжении Транссибу конкурентами быть не могут и служат технологическими железными дорогами. По нашей оценке, даже при интенсивном финансировании обе сателлитные магистрали еще как минимум десять лет не смогут стать реальными конкурентами Транссибу. Следовательно, инфраструктурный монополизм Транссиба на среднесрочном интервале устойчив.

Справочно. В 1970–1980-х годах на Западно-Сибирской железной дороге ставилась задача оптимального распределения поездов и грузопотоков по параллельным ходам (имеются в виду Транссибирская и Среднесибирская железнодорожные магистрали). Тогда эта проблема решалась только по технологическим критериям, экономический аспект вопроса практически не затрагивался. Среднеси-

¹⁵ Морозов В. К новой структуре управления. – С. 5. Непонятно, почему за образец взята некая современная корпорация, а не конкретная корпорация – железнодорожная. Правда, современных железнодорожных корпораций, сравнимых с ОАО «РЖД» по объемам деятельности, территориальной рассредоточенности и конфигурации сети, в мире просто нет. Тем не менее копировать с иных, нежелезнодорожных корпораций суперцентрализованную организационную модель управления, как это сделано в ОАО «РЖД», по меньшей мере, рискованно. Казалось бы, послужить примером для отечественных реформаторов могла бы модель управления железными дорогами США, построенная по регионально-декомпозиционному принципу. Но не послужила.

бирская магистраль была построена в качестве разгружающей для Транссибирской, так как основная линия не справлялась с возросшими объёмами перевозок (в основном это был вывоз из Кузбасса на запад). В дальнейшем эта линия стала электрифицированной и усилилась двухпутными вставками.

В начале 2000-х годов на вновь объединенной (с бывшей Кемеровской) Западно-Сибирской железной дороге задача оптимального распределения объёмов работ между параллельными линиями возникла вновь, но по абсолютно противоположной причине. Тогда любая из этих магистралей могла справиться с существовавшим поездопотоком, и необходимо было так его распределить, чтобы минимизировать затраты на перевозки. Ещё одна цель – минимизировать экономический и социальный ущерб на рассматриваемых магистралях из-за колебания объёмов перевозок.

По нашим данным, похожие задачи актуальны и для других участков железнодорожной сети, например, направления Екатеринбург – Москва. Решение таких проблем затрагивает не только ведомственные интересы железнодорожного транспорта, но и интересы других отраслей народного хозяйства, а также субъектов РФ.

Если далее предположить, что грузопоток по Транссибу и его сателлитам в сторону портов Приморья в течение следующих десяти лет будет с большой вероятностью устойчиво возрастать, что автоматически гарантирует падение издержек при увеличении грузопотока, возникает проблема эффективного управления пятью железными дорогами, дислоцированными вдоль Транссиба (см. рис. 2). Здесь не следует копировать суперцентрализованную модель управления ОАО «РЖД», а трансформировать их в вертикально-интегрированные отделения естественной монополии, именуемой «Транссибирская железнодорожная магистраль». Подобное институциональное решение, построенное на региональной дивизионализации железнодорожной деятельности, с одной стороны, отражает российскую специфику, а с другой – не противоречит мировому опыту управления железнодорожными структурами.

Выводы и рекомендации

Горизонтальное дробление ОАО «РЖД» с выделением Транссиба в качестве естественной монополии имеет ряд достоинств.

- Государство сможет сконцентрировать свои возможности на регулировании деятельности стратегической для экономики страны естественной монополии – компании «Транссибирская железнодорожная магистраль» – и, главное, инвестировать в её развитие без посредничества ОАО «РЖД», сделав таким образом свою инвестиционную политику более прозрачной.
- Корпорация ОАО «РЖД», избавившись от естественно-монопольного фрагмента, сможет реализовать своё стремление стать коммерческим перевозчиком – правда, не на всей российской сети железных дорог, а лишь на её европейской части, где сеть железных и автомобильных дорог достаточно плотна и реальная конкуренция возможна. Конкурентный рынок даст объективную оценку организационной модели управления ОАО «РЖД» и, возможно, избавит её сторонников от иллюзий по поводу эффективности суперцентрализации.
- Коррекция реформы в указанном направлении позволила бы на деле включить конкуренцию в число факторов, обеспечивающих её эффективность в настоящем и будущем. Если конкретнее, должное инвестирование в развитие железнодорожной сети восточнее Урала может превратить Средсиб в конкурента Транссиба на его западном плече, а БАМ – в конкурента Транссиба на восточном его плече. Расшивка же Тайшетской горловины создаст сквозные широтные маршруты, конкурентные на всём протяжении от Урала до Тихого океана.
- Что касается европейской части железнодорожной сети России, то и здесь (см. рис. 2) просматриваются конкурентные маршруты от Урала до балтийских и черноморских портов России. Однако рассмотрение возникающих здесь проблем структурного регулирования и выявления естественно-монопольных ядер выходит за рамки данной статьи.