

Регион: экономика и социология, 2011, № 2, с. 175–192

РЕФОРМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ: ТЕОРИЯ, ПРАКТИКА, ПЕРСПЕКТИВЫ

Е.Б. Кибалов, А.А. Кин

ИЭОПП СО РАН

Аннотация

В статье идентифицированы альтернативные направления дальнейшего реформирования железнодорожного транспорта России и дается оценка ожидаемой эффективности реализации этих альтернатив.

Ключевые слова: железные дороги, реформа, транзакционные издержки, направления развития, альтернативы, ожидаемая эффективность

Abstract

The paper identifies the alternative perspectives of how the reform of the Russian rail transport may progress and what efficiency could be expected if such alternatives are implemented.

Keywords: railways, reform, transaction costs, perspectives of development, alternatives, expecting efficiency

Структурная реформа железных дорог России продолжается уже тринадцатый год – отсчет ведется с момента принятия Постановления Правительства РФ «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта» [1]. В соответствии с решением правительства от 18 мая 2001 г. [2] финальным, третьим, этапом реформы должен был стать 2010 г. И хотя сроки завершения реформы отодвинуты [3], экспертное сообщество страны активно ее итоги уже

обсуждает. В этой связи представляется своевременным рассмотреть указанные результаты с междисциплинарных теоретических позиций, для того чтобы, опираясь на теорию вопроса, практически достигнутые в России результаты реформирования и международный опыт, идентифицировать возможные альтернативные направления дальнейшего развития реформы и оценить ожидаемую эффективность этих альтернатив.

С точки зрения *неоклассической экономической теории*, железнодорожный транспорт как инфраструктурная отрасль является естественным монополистом с падающими по мере роста объемов перевозок средними и предельными издержками, причем при попытках ее дробления суммарные издержки демополизированной отрасли выше, чем у монополиста, хотя у последнего средние издержки выше предельных. Данное обстоятельство связано со спецификой транспортной работы: ее объемы и, следовательно, доходы отрасли колеблются сезонно и в зависимости от экономических циклов разного рода. А в периоды кризисов объем перевозок нередко падает обвальным, в то время как уровень постоянных издержек (около 65% общих издержек) железных дорог остается относительно стабильным. Это связано прежде всего со специфичностью железнодорожных активов: объекты железнодорожной инфраструктуры в периоды падения нагрузки не могут быть перепрофилированы на иные виды деятельности или проданы по цене, отличной от бросовой.

Кроме того, железные дороги, особенно в России, обременены разного рода политическими, социальными и военно-стратегическими обязательствами, исполнение которых компенсируется государством не всегда в полной мере и своевременно. Отсюда возникает известная дилемма тарифного регулирования: если полностью дерегулировать рынок железнодорожных перевозок, то естественный монополист, в соответствии с теорией, сократит объем предоставляемых транспортных услуг и установит монопольные цены такие, что клиенты железнодорожников либо разорятся, либо поменяют вид транспорта. В России из-за ее общей транспортной «недостаточности» скорее всего произойдет первое. Если же государство установит железнодорожные тарифы на уровне предельных издержек, что теоретически было бы правильным, то разорится железная дорога ввиду превыше-

ния средних издержек над предельными по причинам, указанным выше. В подобной проблемной ситуации находятся практически все железные дороги мира. Однако в России в силу пространственного фактора, из-за низкой плотности железнодорожной сети, вследствие слабой, особенно восточнее Урала (хотя и нарастающей), конкуренции со стороны других видов транспорта проблема стоит особенно остро. Более или менее эффективно она разрешается в рамках так называемых регуляторных моделей.

Существует несколько основных моделей регулирования деятельности железнодорожного транспорта со стороны государства: североамериканская, германская, австралийская (их описание приведено в работе [4]). Ни одна из них не является универсальной, так как ориентированы они на особенности экономических (и политических) механизмов стран – пользователей регуляторных моделей. Тем не менее железные дороги США, взаимодействие которых с государством строится с помощью соответствующей рыночно-конкурентной модели, как показано нами в работе [4], самые эффективные в мире. В той же работе предложено российскую регуляторную модель, сложившуюся в период кризиса, классифицировать как модель «легального картеля», в котором участвуют корпорация ОАО «Российские железные дороги» и государство, внутриотраслевая конкуренция практически отсутствует¹ и формируется так называемый «целевой» рынок железнодорожных перевозок, где конкуренция если и будет, то олигополистическая.

С точки зрения *организационной теории*, российские железные дороги управляются дивизиональной иерархией, имеющей организационно-правовую форму открытого акционерного общества, позиционирующего себя в качестве интегрированного холдинга, 100% акций которого принадлежит государству. Попытки в ходе структурной реформы в соответствии с рекомендациями Всемирного банка разделить железнодорожную инфраструктуру и процесс перевозок оказались не-

¹ Подводя итоги второго этапа реформы (2006 г.), президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин сообщил: «Одним из важнейших результатов пройденных этапов реформы стало создание новой нормативно-правовой базы, стимулирующей развитие конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, гарантированный недискриминационный доступ независимых операторских компаний к инфраструктуре железнодорожного транспорта» [5].

удачными, эффективная конкуренция «на рельсах» также не состоялась. Не ясна и степень эффективности перестройки организационной структуры посредством уменьшения числа уровней управления и перехода от регионально-дивизиональной модели управления Министерством путей сообщения к управлению корпорацией ОАО «РЖД» на основе производственно-дивизиональной модели (по видам деятельности). Сложившаяся сегодня структура эклектична и находится в состоянии перманентной корпоративной перестройки с неоднозначными возможными исходами. Заметим, что неопределенность такого рода является одной из причин, по которым до настоящего времени не удалось в нужном объеме привлечь в отрасль частные инвестиции: стратегическим инвестором ОАО «РЖД» остается государство, финансирующее сегодня железные дороги по минимуму и регулирующее их деятельность преимущественно административными методами.

Другая, возможно главная, причина «недоинвестирования» отрасли, технологический базис которой устарел морально и физически, т.е. находится в фазе «переэксплуатации», становится очевидной в свете *институциональной теории*. По этой теории, рентабельность активов железнодорожного транспорта, специфических по своей природе, зависит не только от размеров движения, но и от уровня транзакционных издержек, зависящих, в свою очередь, от отношений собственности и от конфигурации организационной структуры корпорации. Конкретно, из теории, развитой в трудах Р. Коуза [6], О. Уильямсона [7], Д. Норта [8], следует, что если, во-первых, отношения собственности определены плохо, а в государственных холдингах (которых в России не один десяток) это имеет место², и если, во-вторых, организационная структура корпорации излишне централизована и бюрократизирована, то издержки транзакционные могут достигать уровней, сравнимых с издержками трансформационными (производственными). Один из основоположников институциональной теории О. Уильямсон прямо утверждает: «...Современную корпорацию следует в основном понимать как продукт серии организационных инноваций, целью и результатом которых была минимизация транзакционных издержек»

² Отчего, как правило, и происходят приватизация доходов и национализация издержек.

[7, с. 436]. Правда, здесь неявно предполагается инновационно продвинутая корпорация с фиксированным (высоким) уровнем технологических инноваций. Для общего же случая тем же автором дается такое определение: «В широком смысле целью (экономической организации. – *Авт.*) является не минимизация только транзакционных издержек, а минимизация как транзакционных, так и производственных издержек неоклассического типа. Таким образом, необходимо оценить, осуществима ли экономия транзакционных издержек в ущерб экономии от масштаба или экономии от разнообразия» [7, с. 117].

Последнее процитированное утверждение выводит нас непосредственно на организационную проблематику ОАО «РЖД». Действительно, в установочных документах структурной реформы и в аналитических выступлениях руководства РЖД транзакционные издержки упоминаются, но как бы мимоходом. А об альтернативных организационных решениях и связанных с ними уровнях транзакционных затрат, которые, как рекомендует теория, являются критериями оценки эффективности альтернатив, в названных документах речи не идет. Такой разрыв с теорией не позволяет на практике не только определить истинную эффективность несомненно большой работы, проделанной в ходе реструктурирования МПС в ОАО «РЖД», но и четко обозначить перспективы развития «легального картеля», который, на наш взгляд, сложился сегодня между РЖД и государством.

Для иллюстрации сказанного сопоставим оценки структурной реформы на железнодорожном транспорте в сфере грузоперевозок, сделанные Всероссийским центром изучения общественного мнения и руководством ОАО «РЖД». В исследовании, проведенном ВЦИОМ, респондентами выступили представители компаний-грузоотправителей, перевозчиков и операторов, транспортных компаний, отраслевых структур и ассоциаций, научных, экспертных и общественных организаций, а также властей [9]. Были выявлены следующие положительные компоненты оценки:

- сохранение целостности и работоспособности железнодорожного транспорта в переходный период;
- преобразование МПС в ОАО «РЖД»;

- появление независимых игроков в сфере оперирования грузовыми вагонами;
- повышение объемов частных инвестиций в подвижной состав.

В качестве отрицательных компонентов оценки эксперты указали такие:

- снижение эффективности работы железнодорожного транспорта;
- повышение тарифов;
- увеличение парка грузовых вагонов, принадлежащих частным собственникам;
- снижение эффективности, управляемости парка;
- ухудшение состояния магистральной инфраструктуры.

В среднем промежуточные итоги реформы респонденты оценили на 2,5 балла из возможных 5 баллов. Были сформулированы и радикальные рекомендации типа целесообразности возврата к модели бывшего МПС и проведения структурной реформы отрасли не самой корпорацией, т.е. в режиме самореформирования, а некоей внешней структурой, правда, не указано какой. Следует учесть вербальный качественный характер оценки, но тем не менее она является срезом общественного мнения, свидетельствующим о неоднозначности результатов реформы.

Руководство ОАО «РЖД» в числе положительных компонентов реформы корпорации назвало следующие: увеличился пассажирооборот на 11,7%, грузооборот – на 26,6%; созданы новые экспортные возможности для российских предприятий; реформа стала основой роста ВВП страны, причем снизилась нагрузка на экономику с точки зрения транспортоемкости ВВП [10].

Как отрицательные компоненты реформы представители РЖД отметили сокращение инвестиционного бюджета на 2009–2011 гг., убытки от перевозок пассажиров дальнего следования (с 2004 г. они составили 103,5 млрд руб.), вынужденное сокращение объемов пригородных перевозок.

В целом, по утверждению руководства ОАО «РЖД», в результате структурной реформы отрасль коренным образом изменилась и динамично развивается. Данная оценка в отличие от оценки ВЦИОМ содержит не только качественные, но и количественные показатели.

И все же ввиду несоизмеримости различных компонентов оценки интегральная оценка неverifiedируется.

Объединяет эти две оценки отсутствие в составе их компонентов категории транзакционных издержек. Между тем применительно к естественным монополистам класса ОАО «РЖД» именно уровень транзакционных издержек решающим образом влияет на организационный потенциал корпорации, ее рентабельность и инвестиционную привлекательность.

Возникает вопрос: почему транзакционный анализ ни отечественными независимыми экспертами, ни профессионалами ОАО «РЖД» открыто не проводился? Ведь он мог дать весьма интересные результаты относительно уровня транзакционных издержек при взаимодействии ОАО «РЖД» с государством в составе «легального картеля». Действительно, В.И. Якунин сообщил, что рентабельность активов ОАО «РЖД» в 2008 г. составила 0,4% [11]. И это при том, что за годы реформы средняя скорость доставки грузов возросла более чем на 22%, среднесуточная производительность вагонов – на 34%, среднесуточная производительность локомотивов – на 14%, а в целом снижение себестоимости перевозок в реальном исчислении составило 16% [10].

В чем же тогда причина низкой рентабельности крупнейшей в мире железнодорожной корпорации? Где эффект от масштаба деятельности естественного монополиста? Наша гипотеза состоит в том, что государство, декларируя на словах понимание проблем железнодорожной отрасли, фактически держит ОАО «РЖД» в рамках жесткого тарифного регулирования, на коротком «финансовом поводке» и использует отрасль в качестве донора.

Приведем два примера. Авторы работы [12], выполнявшие соответствующие расчеты, пишут: «...Сравнительный анализ показывает, что очень важная для экономики России задача снижения финансовой нагрузки на граждан и бизнес из года в год решается в основном за счет установления более низкого темпа роста тарифов для железнодорожного транспорта. Остальным естественным монополиям, как правило, разрешено намного больше. При этом железнодорожники должны так же, как и газовики, реализовывать инвестиционные программы, являющиеся не только мощным средством увеличения инвестиционного спроса, но и серьезным стимулом для развития экономики

страны в целом». А президент ОАО «РЖД» заявил в ноябре 2010 г.: «Денег не хватает: только до 2015 г. дефицит инвестпрограммы составляет 400 млрд руб., которые РЖД попросила у государства еще в начале года, но до сих пор это финансирование не утверждено» [13].

Конечно, приведенные примеры – это не классический оппортунизм, трактуемый как один из факторов роста транзакционных издержек взаимодействия с недобросовестным партнером, но тем не менее издержки взаимодействия с государством также классифицируются в теории как транзакционные [14]. Именно поэтому, с подачи своего консультанта – корпорации «McKinsey», ОАО «РЖД» вошло в Правительство РФ с предложением заключить сетевой контракт [15] с целью, как мы полагаем, защититься от неприемлемо высокого уровня транзакционных издержек, возникающих по причинам, указанным выше.

Солидаризуясь с таким предложением ОАО «РЖД», мы, опять же опираясь на теорию, хотим подчеркнуть некоторую иллюзорность ожиданий высокой эффективности сетевого контракта для корпорации без дальнейшего совершенствования ее организационного механизма как во внешних, так и во внутренних контурах управления. Поясним свою точку зрения.

РЖД при всей специфике своего организационного облика является и в обозримой перспективе останется объектом государственного регулирования по существу, как бы ни выстраивались имущественные отношения корпорации с государством и внутри нее. Следовательно, государство при любых текущих обстоятельствах и любых сценариях будущего развития станет вменять железнодорожной отрасли при любых формах ее организации общественные цели: политические, социальные, военно-стратегические, экологические.

В свою очередь, корпорация – естественный монополист, желающая позиционировать себя в качестве коммерческого перевозчика на конкурентном транспортном рынке, по определению будет стремиться максимизировать объемы рентабельных перевозок грузов и пассажиров. Следовательно, в своей тактике и стратегии РЖД, если намерена действовать рационально, пойдет по пути Парето-улучшений, стремясь к эффективным компромиссам между целями государства и своими собственными. Но, к сожалению, компромиссы, принадлежащие множеству Парето, как показано в работе [16], неустойчивы.

Однако есть класс сложных организационных систем, именуемых «гермейеровскими», которые обладают математически доказанным свойством устойчиво осуществлять эффективные выборы тактик и стратегий. Для РЖД, декларирующей при формировании своих миссии, целей и стратегий критерий устойчивости как приоритетный, такие системы не могут не быть идеально-типическими. Вопрос заключается в том, как теоретически верное трансформировать в практически полезное. Здесь возможны варианты, но прежде чем их описать применительно к поставленной проблеме, дадим содержательную трактовку гермейеровских систем.

Видовым свойством гермейеровских организационных систем является равноправие всех субъектов, принимающих решение, т.е. в системе какая-либо иерархия отсутствует в принципе. Каждый из равноправных партнеров обладает собственными (индивидуальными) целями и локально закрепленными ресурсами. Кроме того, партнеры имеют общую (коллективную) цель и для ее достижения должны выделить часть своих ресурсов. Таким образом, цели каждого субъекта описываются векторным критерием, одна компонента которого – частная цель субъекта, а вторая – общая цель системы, и для достижения этих целей субъект должен принять решение, как поделить между этими конкурирующими целями собственные ограниченные ресурсы. Доказана теорема Гермейера – Вателя о существовании устойчивых решений, среди которых есть по меньшей мере одно эффективное в смысле Парето. Авторами доказательства не только установлена справедливость теоремы, но и предложен эффективный способ определения ситуации равновесия, дающий возможность найти доли собственных ресурсов, выделяемых субъектами для достижения общей цели системы.

На первый взгляд может показаться, что данная теория, сформулированная для организационных систем с децентрализованным неиерархическим управлением, неприменима к централизованным иерархически управляемым системам типа ОАО «РЖД». Если же отследить эволюцию организационных структур североамериканских железных дорог, то можно видеть, как по мере увеличения плотности сети и повышения интенсивности грузопотоков менялся тип их организационных систем. Изменение шло от централизованных унитарных У-структур начала XX в. к децентрализованным холдинговым Х-структурам

и мультидивизиональным М-структурам конца XX и начала XXI в. [16], приближаясь, как представляется теоретически, к системам гермейеровского типа в том смысле, что субъекты системы – вертикально интегрированные железнодорожные компании оставались иерархиями. Правда, их количество в системе железных дорог страны менялось во времени, но никогда не равнялось единице, как в СССР или современной России. Пророческими оказались слова академика РАН Н.Н. Моисеева, сказанные за 30 лет до начала структурной реформы железнодорожного транспорта нашей страны: «Представляется весьма интересным изучение гермейеровских систем, обладающих определенной иерархической структурой...» [16, с. 161]. Это высказывание является особенно важным с точки зрения продолжения реформы железнодорожной отрасли России: необходимо, с одной стороны, сохранить ее эволюционно-градуалистский характер, а с другой – придать дальнейшим преобразованиям теоретически осмысленный характер.

Покажем, опираясь на проведенный анализ, в каком направлении должна, на наш взгляд, развиваться в дальнейшем реформа железнодорожного транспорта. Приводимые рекомендации основаны на многолетних исследованиях ученых ИЭОПП СО РАН и Сибирского государственного университета путей сообщения [4, 17, 18], но ответственность за их интерпретацию несут авторы настоящей статьи.

В первую очередь следует жестко увязать стратегические установки развития экономики страны и железнодорожной отрасли, обратив главное внимание на институциональные аспекты при выборе альтернативных вариантов продолжения реформы. На прошедшем этапе реформирования эта работа была выполнена не в должном объеме и с невысоким качеством. Получилось так, что разработка двух основополагающих документов – Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте (2001 г.) и Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года (2008 г.) была разорвана во времени, они слабо связаны друг с другом, и оба документа недостаточно корреспондируют с установками на инновационный путь развития страны в целом, который, в свою очередь, из-за мирового финансового кризиса оказался инвестиционно дефицитным. Поэтому и государство, и железнодорожная отрасль сегодня вынужденно отказались от фронтально-инновационного пути рефор-

мирования, намеченного еще до 2008 г., и перешли на точечно-прорывной путь, отправляясь от реалий 2010 г. Для документального подтверждения этого факта применительно к железнодорожной проблематике процитируем оценку ситуации, представляющуюся нам исчерпывающей: «Даже при перевыполнении плана перевозок в 2010 году президент ОАО “Российские железные дороги” (РЖД) Владимир Якунин не спешит называть уходящий год успешным для компании. Меняющаяся структура мирового спроса заставляет реанимировать масштабные советские проекты – БАМ и Транссиб, но средств на их развитие у перевозчика нет. Профинансировать эти проекты РЖД предлагают государству. Сама же компания пока борется с другой проблемой – “пробками” в направлении Дальнего Востока³. Президент ОАО “РЖД” В. Якунин заявил, что компания даже согласна на появление в РФ частных железных дорог» [10].

Прокомментируем процитированную оценку и используем ее в качестве отправной точки для генерирования наших предложений. Начнем с согласия ОАО «РЖД» на появление частных железных дорог. Важно понять, какие дороги здесь имеются в виду. Если это малодолятельные и потому убыточные железные дороги или тупиковые ветки к промышленным предприятиям, которые в прежних своих выступлениях В.И. Якунин предлагал приватизировать, то это одна позиция⁴. Если же под давлением обстоятельств объектом приватизации может стать БАМ, то это совсем другая позиция. Первая нам представляется имеющей мало шансов на успех в России, вторая заслуживает внимания и дальнейшего развития по многим направлениям. Укажем их, опираясь на теоретические положения, рассмотренные в первой части статьи.

Если называть вещи своими именами, то первая позиция предполагает не горизонтальное дробление железных дорог, а отщепление от них лишь коммерчески неэффективных фрагментов и передачу их в частную собственность. Вертикальное же дробление естественного

³ Это означает, что корпорация столкнулась с ситуацией, похожей на ту, которая в теории называется «бутылочным горлышком» (см., например, [19]).

⁴ Вариант, который корпорации предлагает «McKinsey», – конкуренция за маршрут.

монополиста задумано провести внутри ОАО «РЖД», при этом не ясны перспективы организации внутрикорпоративной конкуренции.

На наш взгляд, какие бы аргументы ситуационного характера ни приводились сегодня в пользу отказа от глубокого вертикального и горизонтального дробления естественного монополиста, а также против создания подлинно конкурентного рынка железнодорожных перевозок, ничего лучшего для пассажиров и грузовладельцев – платежеспособных клиентов корпорации в стратегическом плане изобрести не удастся. Если, конечно, Россия намерена использовать свои географические конкурентные преимущества и в глобализующейся мировой экономике стать великой транспортной державой.

В предположении, что все реформаторы солидарны с этой целевой установкой на перспективу, а клиенты железных дорог в конкурентной экономике никогда добровольно не откажутся от своих выгод при рыночном тарифообразовании, необходимо разработать и реализовать, не копируя слепо зарубежные решения, такие варианты дробления естественного монополиста ОАО «РЖД» и такие схемы конкуренции на железнодорожном транспорте, чтобы они оказались приемлемыми и работоспособными в России 2030 года.

Дробление и организация конкуренции продуктов дробления – важнейший шаг в реформировании структуры любого монополиста. Применительно к естественному мегамонополисту РЖД к моменту принятия решения по проведению этих процедур (в продолжение реформы) важно понять, ведет ли рост транзакционных издержек (в зависимости от увеличения масштаба деятельности корпорации) сначала к выполаживанию кривой падения средних издержек с дальнейшим превращением L-образной кривой в U-образную кривую [20]. При отрицательном ответе дробление и организация конкуренции на выбранном для анализа временном отрезке нецелесообразны.

Если же ответ положительный, то выбор способа дробления монополиста на конкурентоспособные автономные железнодорожные структуры должен рассматриваться как слабоструктуризованная проблема и быть научно обоснованным. Решение этой проблемы требует системного анализа клиентской базы, интенсивности и устойчивости грузов и пассажиропотоков и, что характерно для России переходного периода, создания так называемого внутреннего рынка железнодорожных перево-



Перспективные транспортные коридоры как основа для совершенствования структуры железнодорожного транспорта России в XXI в.

зок в увязке с мировым транспортным рынком. Потребуется реализация системы научно-исследовательских проектов, которые в 2001 г. на подготовительном этапе структурной реформы, к сожалению, осуществлены были частично, что и привело к скромным результатам.

Смысл наших предложений иллюстрируется картосхемой (см. рисунок). На ней показан подход «на вырост» к горизонтальному (в организационном смысле) дроблению перспективной железнодорожной сети⁵ России на три широтных и два меридиональных фрагмента-коридора, перевозочная деятельность в которых организуется

⁵ В данной статье не рассматриваются проблемы создания перспективной железнодорожной сети, так как эта тема многоаспектная и достойна специального анализа в отдельной публикации. Мы исходим из предположения, отраженного на картосхеме, что железнодорожная сеть восточнее Урала уже создана в виде «транспортной решетки» [21]. Считаем необходимым, как это сделано и в указанной работе, подчеркнуть, что реализация соответствующих крупномасштабных железнодорожных проектов не может быть успешной без привлечения иностранного капитала с использованием механизма концессий.

пятью крупными вертикально интегрированными железнодорожными компаниями-иерархиями с гипотетическими названиями, отражающими их географическое положение: 1) Приполярную железную дорогу (реанимированная «мертвая дорога» восточнее ст. Лабитнанги, доведенная до Берингова пролива); 2) Среднесибирскую железную дорогу (восточнее Урала – построенный Севсиб и реконструированный БАМ); 3) Южно-Сибирскую железную дорогу (Транссиб с выходом на Сахалин, Японию и на Транскорейскую железнодорожную магистраль); 4) Европейскую железную дорогу (маршрут между Мурманском, портами Балтийского моря и Персидского залива); 5) Уральскую железную дорогу (новая магистраль, идущая от Ямала вдоль восточного склона Уральских гор и выходящая на Иран).

Таким образом, создается многосубъектное ядро железнодорожной системы России, конкурирующее на параллельных магистральных ходах запад – восток и север – юг, которое дополняется более мелкими компаниями с разными организационно-правовыми формами, работающими на капиллярной сети. Созданная децентрализованная система соединяется с железнодорожными сетями Китая, бывших республик СССР, стран ЕС, Америки, Японии, Северной и Южной Кореи, т.е. открывается для конкуренции с иностранными перевозчиками. Понятно, что это будет система гермейеровского или близкого к нему типа со всеми ее положительными качествами, предсказываемыми теорией.

А что же будет с корпорацией ОАО «РЖД», точнее, с ее центральным аппаратом? Есть два варианта. Первый – превратить его в аппарат ассоциации железных дорог России по модели AAR; этот вариант мы не комментируем, а краткое описание приводим в сноске⁶.

⁶ Ассоциация американских железных дорог (the Association of American Railroads, AAR) включает в себя основные грузовые железные дороги США, Канады и Мексики, Amtrak и некоторые холдинговые компании, управляющие небольшими линиями. AAR основана в 1934 г., штаб-квартира находится в Вашингтоне. Цель ассоциации – обеспечивать защиту интересов железнодорожного транспорта и его развитие при частном владении и управлении железными дорогами; способствовать сохранению железных дорог Северной Америки безопасными, быстрыми, эффективными, чистыми и современными в технологическом аспекте. AAR выступает в качестве единой организации, объединяющей всех своих членов в вопросах,

Более приемлемым для России, на наш взгляд, является второй вариант, при котором центральный аппарат ОАО «РЖД» трансформируется в новое МПС по нескольким основаниям. Во-первых, когда царские чиновники создавали МПС, то не зря назвали его Министерством *путей сообщения*. В названии была заложена глубокая системная идея о единстве транспортных сетей России – железнодорожных, водных, морских, гужевых и о необходимости извлекать, как сказали бы сегодня, эмерджентный эффект. По разным причинам идея единства со временем, по мере развития способов перемещения грузов и пассажиров в пространстве была размыта, но в эпоху глобализации и комплексного подхода к системам коммуникации она может быть реанимирована в форме нового МПС с модифицированными (межтранспортными) функциями.

Во-вторых, создав новое Министерство путей сообщения, нынешнее Министерство транспорта, включая агентства по видам транспорта, можно было бы влить в его структуру. Полагаем, что и в случае ликвидации Минтранса это большого вреда экономике страны не нанесет, но транзакционные издержки вертикально интегрированных железнодорожных и других транспортных компаний от сокращения числа каналов регулирования их деятельности наверняка уменьшатся.

И наконец, в-третьих, новое МПС в качестве важнейшей цели своей деятельности должно определить занятие российскими транспортни-

требующих совместного решения, для обеспечения бесперебойной работы железных дорог Северной Америки как единой взаимосвязанной системы. Членами AAR являются 27 железных дорог и пассажирская корпорация США, 12 железных дорог Канады и Мексики, а также 63 компании, владеющие вагонами и арендующие их, занимающиеся ремонтом вагонов и т.д. Деятельность AAR осуществляется в таких областях, как эксплуатация, техническое обслуживание, теоретические и прикладные исследования, экономика, финансы, безопасность движения, законодательные вопросы, связь с общественностью. AAR представляет железные дороги в комитетах Конгресса и судах. Руководящий орган – совет директоров, в который входят главные должностные лица железных дорог и фирм-участников. В ведении AAR находится Транспортный испытательный центр (г. Пуэбло в штате Колорадо), Технический центр, расположенный на территории Иллинойского технологического института (г. Чикаго), и вычислительный центр. AAR издает стандарты на железнодорожное оборудование, правила технической эксплуатации, статистические сборники, информационные бюллетени и др. [22].

ками достойной ниши на мировом рынке транспортных услуг, уделив особое внимание их транзитной составляющей. Потенциал «транзитности» у России огромен, но пребывает втуне из-за массы проблем, таких как негибкость тарифов, слабо работающая логистика транспортных операций при сильной бюрократизации, низкая пропускная способность таможенных пунктов на границах государства и др. Не отработаны институты участия российских железнодорожников в управлении морскими портами и сухопутными терминалами иностранных государств, что ведет к неэффективной ценовой политике, нарушению графиков межстрановых поставок, сбоям в диспетчеризации. Естественно, что кроме названных тактических задач эффективной эксплуатации у нового МПС должна быть стратегическая задача, заключающаяся в формировании полноценной опорной железнодорожной решетки, поскольку именно последняя создает физическую основу полноценной конкуренции.

* * *

Озабоченность руководства ОАО «РЖД» проблемой перезапуска проектов БАМа и Транссиба носит знаковый характер и означает реальный поворот к активному развитию транспортной инфраструктуры восточнее Урала. В свое время нами рассматривалась система БАМ – Транссиб и анализировались альтернативные механизмы ее эффективного развития [23]. Было бы правильным на новом витке интереса к этой проблеме организовать ее решение как опытный полигон для оценки механизмов реализации железнодорожных проектов на основе концессионных сделок с участием отечественных и иностранных инвесторов. Естественно, по всему жизненному циклу проектов, включающему этапы строительства и эксплуатации. Полученный опыт оказался бы бесценным нематериальным активом, который с пользой для дела мог бы быть применен для дальнейшего реформирования отечественного железнодорожного транспорта в направлении, предлагаемом в настоящей статье.

Наши предложения по своей сути предполагают компромисс между либеральной и консервативной концепциями реформирования же-

железнодорожного транспорта России. Точка компромисса, как показано в статье, при прочих равных, может быть смещена в сторону одной из этих концепций в зависимости от уровня транзакционных издержек. Практическая сложность при их исчислении, особенно на долгосрочную перспективу, заключается в проблеме измерения. Денежные измерители здесь плохо подходят из-за трудностей учета и латентного характера издержек такого рода. Остаются сравнительный экспертный анализ и оценка степени затратности организационных альтернатив по порядковой шкале, что субъективно и плохо верифицируемо. Но ситуация меняется: Интернет-технологии несомненно повысят возможности учета транзакций всех видов, а дальнейшее совершенствование экспертных технологий на базе развития теории размытых множеств позволяет надеяться на теоретически корректное представление лингвистических переменных, характеризующих издержки транзакций в числовой шкале⁷.

Литература

1. **О концепции** структурной реформы федерального железнодорожного транспорта: Постановление Правительства РФ от 15 мая 1998 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 20. – Ст. 2159.
2. **Программа** структурной реформы на железнодорожном транспорте: Утверждена Правительством Российской Федерации 18 мая 2001 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 23. – Ст. 2366.
3. Транспорт России. – 2010. – 28 окт.
4. **Кибалов Е.Б., Кин А.А.** Структурная реформа железнодорожного транспорта как институциональный проект: анализ стратегических аспектов // Регион: экономика и социология. – 2010. – № 2. – С. 282–304.
5. URL: <http://interactive.strana.ru> (дата обращения 09.10.2006).
6. **Coase R.** The problem of social cost // Journal of Law and Economics. – 1960. – V. 1. – P. 1–40.
7. **Уильямсон О.И.** Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация. – СПб.: Лениздат, 1996. – 702 с.

⁷ Оптимизм внушает тот факт, что, например, в Японии исследования в области размытых множеств поддерживаются огромным бюджетом; то же самое происходит и в NASA (США) [24].

8. **Норт Д.** Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. – М.: Фонд экон. кн. «Начало», 1997. – 180 с.
9. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=268&uid=13302> (дата обращения 29.03.2010).
10. URL: <http://www.rzd-partner.ru/press/2008/10/29/332805.html> (дата обращения 27.12.2010).
11. **Якунин В.И.** Десять шагов к эффективности // Эксперт. – 2009. – № 33 (670). – С. 36–40.
12. **Громадская Ю., Ежова Е.** Тарифная клетка: Кризис вскрыл различие в подходах к регулированию РЖД и других естественных монополий. – URL: http://www.gudok.ru/transport/zd/?pub_id=363717 (дата обращения 30.09.2010).
13. URL: http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/250350/doroga_po_kontraktu (дата обращения 30.12.2010).
14. **Капелюшников Р.И.** Libertarianism: категория транзакционных издержек. – URL: http://bigc.ru/publications/other/concepts/libertarium_kateg_tranc_izderj.php (дата обращения 29.12.2010).
15. **Непомнящий А.** Дорога по контракту // Ведомости. – 2010. – 24 нояб.
16. **Математические** методы системного анализа. – М.: Наука, 1981. – 488 с.
17. **Концепция** развития транспортного комплекса РФ: северо-восточный вектор / Под ред. К.Л. Комарова. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2003. – 80 с.
18. **Бузулукцов В.Ф., Кибалов Е.Б., Нехорошков В.П., Суслов Н.И.** Сибирский вектор развития опорной железнодорожной сети России в XXI веке // Сибирь в первые десятилетия XXI века / Отв. ред. акад. РАН В.В. Кулешов. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2008. – С. 549–563.
19. URL: http://openecon.shulgin.ru/attach.asp@a_no=447 (дата обращения 03.01.2011).
20. **Долан Э.Дж., Линдсей Д.** Рынок: микроэкономическая модель. – СПб., 1992. – 496 с.
21. **Кибалов Е.Б.** О модификации концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта для условий Сибири // Налоги, инвестиции, капитал: Информационно-аналитический журнал. – 2001. – Вып. 1. – С. 44–47.
22. URL: http://www.normhttp://www.normdocs.ru/page.jsp?pk=node_1142241257872 (дата обращения 13.11.2010).
23. **Кибалов Е.Б., Кин А.А.** Система БАМ – Транссиб как основа устойчивого развития прилегающих территорий // Регион: экономика и социология. – 1999. – № 4. – С. 38–84.
24. URL: <http://logic-bratsk.ru/radio/fuzzy/fuzzylogic/fuzzylogic.htm> (дата обращения 21.12.2010).

Рукопись статьи поступила в редколлегию 09.01.2011 г.

© Кибалов Е.Б., Кин А.А., 2011