

С.А. Быкадоров, Е.Б. Кибалов, А.А. Кин

О РАЗВИТИИ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

После многолетних реформ субъект управления железными дорогами общего пользования ОАО «Российские железные дороги» находится в ситуации, именуемой институциональной ловушкой. Предположение о трансформации других механизмов экономики России, синхронной с трансформацией этой ключевой инфраструктурной отрасли, оказалось ошибочным. Территориально-функциональная модель управления железными дорогами заменена на суперцентрализованную модель управления по видам деятельности. ОАО «РЖД» теперь холдинг, управляющий деятельностью железных дорог через сквозные вертикали от корпоративного центра до первичного функционального звена железных дорог. В статье анализируется эффективность управления железными дорогами на основе новой модели и рассматриваются способы выхода из институциональной ловушки. Предлагаются подходы к развитию структурной реформы российского железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: российский железнодорожный транспорт, реформа, институциональная ловушка, управление, эффект гистерезиса

В литературе по вопросам развития железнодорожного транспорта России и экспертным оценкам неоднократно отмечалось, что структурная реформа железнодорожного транспорта страны после многолетнего экспериментирования завершилась тем, что субъект управления железными дорогами общего пользования ОАО «Российские железные дороги» попал в так называемую институциональную ловушку. В неоинституциональной теории *институциональная ловушка* понимается как норма: это самоподдерживаемый институт, пусть неэф-

фективный, но устойчивый и организационно закрепленный в процессе эволюции [6]. Суть ловушки применительно к железнодорожному транспорту заключается в следующем: предположение о том, что синхронно с трансформацией этой ключевой инфраструктурной отрасли и по единым либеральным принципам будет проводиться трансформация других механизмов экономики России, оказалось ошибочным. Запуск механизмов конкуренции в отечественной экономике не состоялся, и для «РЖД» создалась тупиковая ситуация: отрасль, изначально ориентированная на коммерциализацию своей деятельности¹ и, следовательно, на конкурентный рынок железнодорожных перевозок, попала как естественный монополист под жесткий контроль государства-регулятора. Поддержание сети железных дорог на должном техническом уровне и само ее развитие финансировались по остаточному принципу, а рентабельность «РЖД» методами фискальной политики удерживалась практически на уровне самоокупаемости. Указанное явление объясняется системной несогласованностью макроэкономических регуляторов [1].

В поисках выхода и как бы в ответ на политику регулятора «РЖД» пошло, по нашему мнению, на создание суперцентрализованной модели управления, известной в мире как управляющий холдинг. В отличие от прежних структур управления железными дорогами (МПС СССР и МПС России), в которых управление осуществлялось по территориально-функциональному признаку, в корпорации «РЖД» управление строится по видам деятельности – по сквозным вертикалям от Москвы, где расположен корпоративный центр, до первичного функционального звена – дистанции пути.

С точки зрения теории произошедшее иллюстрируется эффектом гистерезиса, характерным для институциональной ловушки, на что указывает, например, В.М. Полтерович [7]. В самом названии его работы прямо указано, что для общего случая институциональные ловушки суть результат неверной стратегии реформ. Продемонстрируем это на примере железнодорожного транспорта.

¹ См.: *Постановление* Правительства РФ от 18.05.2001 № 384 (ред. от 22.07.2009) «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_31692/.

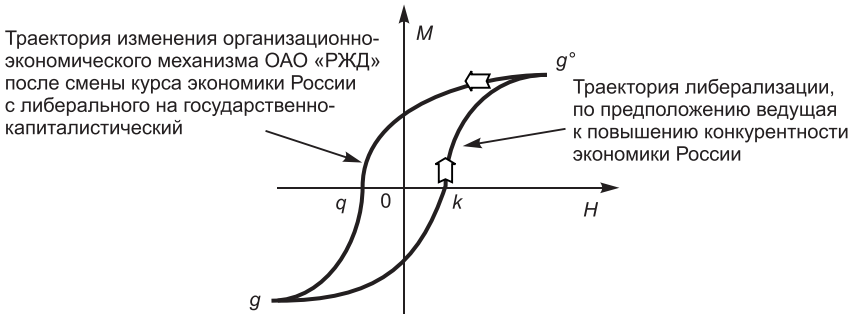


Рис. 1. Петля магнитного гистерезиса

M – намагниченность; H – напряженность магнитного поля

На рисунке 1 предполагается, что ферромагнетик – это организационно-экономический механизм (ОЭМ) «РЖД», а M – его конкурентоспособность, т.е. аналог намагниченности ферромагнетика; H – степень конкурентности российской экономики, т.е. аналог напряженности магнитного поля (среды для ферромагнетика). Тогда под влиянием либерализации российской экономики ОЭМ ОАО «РЖД», находившийся в точке g до начала либерализации экономики, двинулся к точке g° , правда, с опозданием: когда H была уже больше 0 (отрезок $0k$), M , т.е. степень либерализации ОЭМ ОАО «РЖД», была равна 0. Это соответствует имевшим место фактам: реформа железнодорожного транспорта началась на 6 лет позже (если считать с 1998 г.), чем либерализация экономики России (1992 г.).

Когда курс на либерализацию экономики изменился и H стала отрицательной, ОАО «РЖД» из точки насыщения g° двинулось в обратную сторону (с отставанием $0q$) – H уже была равна 0, а чиновники корпорации продолжали докладывать об успехах либеральной реформы железнодорожного транспорта. Сейчас ОЭМ ОАО «РЖД» в части организационной структуры корпорации фактически вернулся к дореформенному виду, т.е. к модели МПС (точка g), только в ухудшенном, как нам представляется, с точки зрения качества варианте. Заметим, кстати, что петля гистерезиса с возвратом не к исходной точке реформирования, а ниже ее по отрицательным значениям параметра M ха-

рактерна не только для железнодорожного транспорта, но и для нефтегазовой промышленности [5].

Подкрепим наши соображения о негативных результатах структурной реформы отечественного железнодорожного транспорта, сформулированные на качественном уровне, некоторыми числовыми выкладками. На рисунке 2 показаны динамические ряды, демонстрирующие поведение показателей ВВП России, и на рис. 3 приведены данные о погрузках на железнодорожном транспорте в погодном разрезе на временном интервале 2004–2014 гг.

Данные рис. 2 и 3 указывают на функциональную зависимость между ростом ВВП и погрузкой ОАО «РЖД». Это свидетельствует о том, что натуральный показатель погрузки индицирует состояние экономики России. Менее известно то обстоятельство, что при сравнении в динамике рядов погрузки с результирующими экономическими показателями ОАО «РЖД», когда математически рентабельность есть функция, а погрузка – ее аргумент, можно получить интересные результаты, которые, как говорит современная наука, и в частности исследования Н.Н. Талеба [9], свидетельствуют о «хрупкости» модели управления корпорацией «РЖД». Конкретно – о неготовности кор-

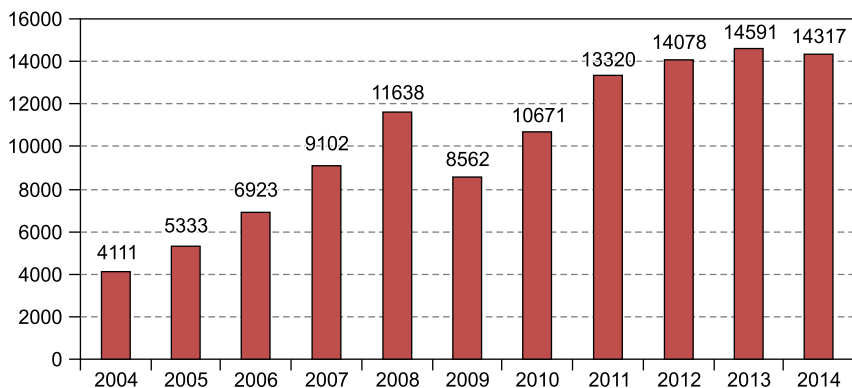


Рис. 2. Валовой внутренний продукт России за 2004–2014 гг., долл. США на душу населения

Источник: URL: http://turbomobi.ru/wp-content/uploads/2015/02/2-statistic_id263777_gross-domestic-product-gdp-per-capita-in-russia-2014.jpg

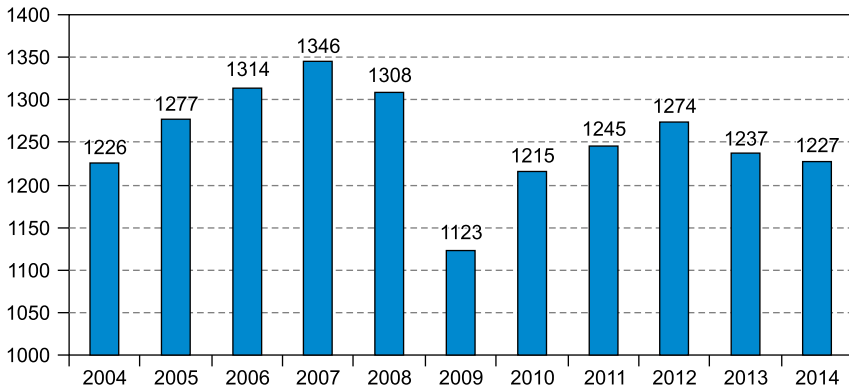


Рис. 3. Погрузка ОАО «РЖД» в 2004–2014 гг., млн т в год

Источники: URL: <http://yandex.ru/search/?lr=65&text=%D0%9F%D0%BE%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BA%D0%B0%20%D0%9E%D0%90%D0%9E%20%D0%A0%D0%B6%D0%B4%202014> ; URL: <http://yandex.ru/search/?lr=65&text=%D0%9F%D0%BE%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BA%D0%B0%20%D0%9E%D0%90%D0%9E%20%D0%A0%D0%96%D0%94%20%D0%B2%202013%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%83> ; URL: <http://ar2012.rzd.ru/performance-overview/freight-transportation/loading>

порации адекватно ответить на кризисные явления в экономике России, очевидные исходя из поведения показателей ВВП и погрузки.

Если проанализировать по годовым отчетам корпорации, например, рентабельность ее активов, то видно, что по годам этот показатель падал – с 2,1 в 2010 г. до 0,4 в 2011 г. и до 0,3 в 2012 г., в то время как погрузка росла.

Предположив, что цены на погрузку одной усредненной тонны груза в составе железнодорожного тарифа в 2010, 2011, 2012 гг. были стабильны, видим: падение рентабельности активов от 2010 к 2012 г. при росте погрузки за те же годы свидетельствует о том, что имеет место нелинейная зависимость функции от аргумента. Очевидна склонность к «негативной выпуклости» показателя рентабельности. Покажем это в числах, следуя первоисточнику [9].

Квадратный корень из средней рентабельности составляет $\sqrt{(2,1 \quad 0,4 \quad 0,3) / 3}$, т.е. $\sqrt{2,8}$ 1,67. Среднее значение рентабельности –

Таблица 1

Показатели погрузочной работы ОАО «Российские железные дороги»*

Показатель	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Погрузка, млн т/год	834,3	947,4	1046,8	1057,5	1084,3	1160,8
Удельный вес просроченных поставок в среднем за год, %	...	17,3	17,25	20,7	20,0	13,3

* Рассчитано по: <http://f-husainov.narod.ru/refrzd1.pdf>.

$(\sqrt{2,1} \sqrt{0,4} \sqrt{0,3}) / 3$, т.е. этот показатель рентабельности будет равен 0,88.

Поскольку $1,67 > 0,88$, имеет место неравенство Йенсена², что указывает на склонность к «негативной выпуклости» и «хрупкости» современной высокоцентрализованной модели управления ОАО «РЖД», чреватой опасностью роста убыточности. Поэтому в сценарии, предполагающем сохранение и даже усиление западных санкций, нахождение корпорации в институциональной ловушке стратегически опасно не только для нее самой, но и для российской экономики в целом.

Заметим, что «хрупкость» в части результирующих показателей ОАО «РЖД» унаследовало от МПС России. Действительно, если сопоставить два ряда показателей, характеризующих работу МПС России в интервале 1998–2003 гг., т.е. от дефолта отечественной экономики в 1998 г. до образования ОАО «РЖД» в 2003 г., то видим, что при устойчивом росте погрузки по годам качество транспортного обслуживания, измеряемое показателем «удельный вес отправок, доставляемых с просрочками», по крайней мере не повышалось, за исключением 2003 г., когда оно резко улучшилось (табл. 1).

Далее необходимо остановиться на качественных показателях работы транспортной отрасли. Следует различать понятия «качество транспортной работы» и «качество транспортной продукции». Работа транспорта – это в значительной степени затраты отрасли, это блок внутренних технологических показателей: оборота вагона, производи-

² См.: *Неравенство Йенсена*. – URL: <http://hijos.ru/izuchenie-matematiki/algebra-11-klass/23-neravenstvo-jensena>.

тельности вагона и локомотива, среднесуточных пробегов вагонов и локомотивов, веса поезда, долей порожнего пробега вагонов, нагрузки на вагон и т.п. Транспортная продукция – это группа внешних результирующих показателей транспорта, таких как соблюдение сроков доставки грузов, их сохранность, соблюдение графика движения, степень удовлетворения потребности в перевозках контрагентов и т.п.

Качественные показатели использования подвижного состава (показатели качества работы) на отечественных железных дорогах при централизованной экономике были всегда на достаточно высоком уровне. Оборот вагона в СССР составлял примерно 8,3 суток против 30 суток в США при сопоставимой средней дальности перевозок грузов; грузонапряженность примерно в 6 раз превосходила аналогичный американский показатель. При централизованном управлении дислокацией вагонного парка доля порожнего пробега была в СССР на 30–40% меньше, чем в США. И по большинству других качественных показателей эксплуатации подвижного состава железные дороги США уступали дорогам СССР. Лишь вес и скорость движения поездов на американских дорогах превосходили соответствующие отечественные показатели.

У США существенно лучше советских были показатели «срок доставки» и «регулярность доставки», т.е. американцы лидировали по тем показателям, которые играют решающую роль в конкурентоспособности транспортного бизнеса с точки зрения пользователя транспортных услуг. На железных дорогах США доля отправок, прибывших с просрочкой, не превышает 1–2%, в СССР в разные годы она составляла от 12 до 35%. На современных российских железных дорогах этот показатель был таким: в 2007 г. – 11,2%, в 2008 г. – 14,1%, в 2009 г. – 11,5%.

В условиях централизованной экономики, как верно отмечает Ф.И. Хусаинов [11], работает «рынок продавца». Здесь главная цель компании – высокие значения внутренних показателей, которые мало связаны с действительной экономической эффективностью. В рыночных системах, при «рынке покупателя» важнейшим критерием становится степень удовлетворения потребностей пользователей транспортных услуг. В российской экономике переходного периода применительно к ОАО «РЖД» регулятор-государство своими «знакоперемен-

ными» регуляциями пытается ориентировать железнодорожную корпорацию то на «рынок покупателя», т.е. на интересы грузовладельцев, то на «рынок продавца», т.е. на интересы естественного монополиста ОАО «РЖД». Динамика качественных показателей, как они определены выше, представлена в табл. 2.

Из таблицы 2 видно, что в период 1991–2003 гг., когда регулятор-государство методами тарифного регулирования пыталось создать «рынок покупателя» услуг железнодорожного транспорта, финансируя при этом технологические потребности, связанные с содержанием и развитием действующей сети, по остаточному принципу, МПС Рос-

Таблица 2

Качественные показатели использования грузовых вагонов на сети железных дорог России

Показатель	1991	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Статическая нагрузка, т	54,2	56,9	57,5	57,9	58,0	57,4	57,4	57,7	58,0	58,4
Динамическая нагрузка груженого вагона, т	48,6	53,8	54,5	55,2	55,9	55,1	55,0	55,3	55,2	55,3
Динамическая нагрузка вагона рабочего парка, т	32,1	31,7	31,5	32,4	33,4	33,3	33,4	33,3	33,2	33,2
Коэффициент порожнего пробега	0,340	0,411	0,422	0,414	0,402	0,395	0,392	0,399	0,399	0,396
Оборот грузового вагона, сут	6,58	6,86	6,87	9,03*	9,0	8,6	8,6	9,0	8,4	8,1
Среднесуточный пробег, км	258,5	286,8	305,1	225,5*	236,4	244,0	250,5	253,9	282,0	300,8
Среднесуточная производительность, т км нетто	8288	9084	9604	7299*	7892	8134	8371	8440	9352	9996

* С 1 апреля 1998 г. изменена система учета работы грузовых вагонов – отменен технологический резерв.

Таблица составлена с использованием данных работы [12].

сии сумело избежать разрушения ресурсно-технологического базиса российских железных дорог. Все технологические показатели отрасли за 10 лет несколько улучшились, кроме показателя «оборот грузового вагона». Вагоны стали медленнее двигаться по сети, снижая рентабельность ОАО «РЖД», которое, как и его предшественники – МПС СССР и МПС России, живет «с колеса». Также стала очевидной нехватка универсальных вагонов для обеспечения возросших после дефолта 1998 г. объемов перевозок. Рассмотрим детально в свете сказанного ситуацию, возникшую к моменту создания ОАО «РЖД».

Существует достаточно жесткая связь между динамикой тарифных поступлений, зависящей не только от тарифной политики регулятора, но и от объема перевозок, и напряженностью работы сети, в том числе уровнем качественных показателей работы подвижного состава. Считается, что интегральным показателем качества работы железнодорожного транспорта может служить именно показатель «оборот вагона». Действительно, ускорение оборота вагона позволяет выполнить заданный объем перевозок меньшим парком вагонов или же имеющимся парком вагонов выполнить больший объем работы.

Различают два способа расчета расходов, связанных с ускорением оборота вагона [2].

Первый способ – расчет расходов, связанных с ускорением оборота вагона, при условии, что объем работы остается неизменным. В этом случае один и тот же объем работы в вагонах U_p будет выполнен в результате ускорения оборота вагона O меньшим количеством вагонов N , так как

$$N \propto O U_p.$$

Причем здесь очень важно, что изменение расходов будет неодинаковым в зависимости от того, за счет какого элемента и под влиянием каких факторов произошло ускорение оборота вагона. Так, «цена» часа простоя примерно в 10 раз меньше «цены» часа нахождения в движении.

Второй способ – расчет расходов, связанных с ускорением оборота вагона, при условии, что неизменным является парк вагонов N . Из приведенной выше формулы следует, что $U_p \propto N / O$, т.е. чем меньше время оборота вагона, тем больший объем перевозок можно выполнить тем же парком вагонов. В результате ускорения оборота высво-

бождается определенное количество вагонов, которое можно загрузить дополнительным грузом, и этими вагонами будет выполнен дополнительный объем перевозок. Если высвобожденный в результате ускорения оборота вагон не будет отставлен в резерв, а будет загружен дополнительным грузом, он выполнит определенный пробег и даст прирост грузооборота (дополнительные тонно-километры). По этой причине эффект в части экономии эксплуатационных расходов, определяемый вторым способом, называют условным.

Для оценки изменения эксплуатационных расходов в результате ускорения оборота вагона на перспективу в большинстве случаев рекомендуется первый способ расчета. Для оперативных целей в зависимости от конкретных условий возможно использование и первого, и второго способа. При замедлении оборота вагона определяют не экономию, а перерасход эксплуатационных средств.

Полный экономический эффект от ускорения оборота грузового вагона значительно больше: помимо экономии эксплуатационных расходов на железнодорожном транспорте следует учитывать экономию капитальных вложений в вагонный парк, в устройство инфраструктуры, увеличение прибыли, так называемый эффект от ускорения доставки грузов.

Кроме того, можно выделить еще два подхода к расчету эффективности оборота вагона: при дефиците грузов и при дефиците вагонов. При дефиците вагонов ускорение оборота вагона ведет к увеличению доходности перевозок: чем быстрее оборачивается постоянный парк вагонов, тем больше тарифных поступлений в единицу времени. Причем темпы роста тарифных поступлений (доходов от перевозок) растут быстрее, чем темпы роста расходов, а значит, увеличивается прибыль. При дефиците грузов в ускорении оборота вагона нет никакой выгоды в узкоэкономическом смысле этого слова. Если есть «лишние» по сравнению с нормальным размером парка вагоны, то ускорение их продвижения или сокращение простоев на станциях приведут только к увеличению эксплуатационных затрат, так как расходы на передвижение прямо пропорциональны квадрату скорости.

Правомерен вопрос: какое соотношение объема перевозок, состояния инфраструктуры и подвижного состава на железнодорожном транспорте следует считать оптимальным? С одной стороны, многие

исследователи сходятся во мнении, что состояние отрасли при максимальном объеме перевозок в 1988 г. в СССР в 4000 млрд тарифных тонно-километров и следует принять за эталон. И считать, что вышеупомянутые соотношения были вполне приемлемыми. Но с другой стороны, необходимо принять во внимание структуру объема перевозок и ее динамику, а также распределение этих перевозок по отдельным направлениям и полигонам сети.

Кроме того, что такое «состояние инфраструктуры»? Это весьма широкое и общее понятие. Сюда следует отнести состояние постоянных устройств, главным образом хозяйства пути (допустимые скорости движения поездов и отклонения от нормативных значений, заложенных в графиках движения, размеры провозной и пропускной способности, а также так называемые «ограничивающие перегоны», или узкие места, на крупных магистралях). На железнодорожном транспорте весьма важным компонентом является такой элемент инфраструктуры, как крупные технические станции – грузовые, сортировочные, сосредоточенные как в транспортных узлах, погрузочных и выгрузочных регионах, так и в пунктах стыковки различных видов транспорта. И ограничения или недостаточное развитие этих технологических хабов оказывают влияние на продвижение транспортного потока едва ли не большее, чем состояние развития так называемых главных путей, т.е. магистральных линий. И третья составляющая – подвижной состав, количество его единиц, дислокация, возраст, техническое состояние, качественные показатели, т.е. в значительной степени способность зарабатывать деньги и скорость их зарабатывания.

При «прочих равных условиях» возраст вагонов (а также в какой-то степени и локомотивов) напрямую влияет на объемы перевозок и размеры тарифных поступлений на железнодорожном транспорте. Чем моложе вагоны, тем с большей вероятностью они могут осуществлять перевозки с «заявленными» при их постройке эффективными характеристиками (имеются в виду скорости, нагрузки, интенсивные режимы эксплуатации и т.п.). С другой стороны, малый возраст вагонов достаточно дорого обходится вагонуладельцу, и ему приходится выбирать «золотую середину» – между возрастом вагонов и затратами на их ремонт. В последние годы средний возраст вагонов стабилизировался на уровне 15 лет [10].

Объемы закупок вагонов зависят, естественно, от объемов перевозок грузов. И колебания объемов перевозок (которые, подчеркнем, зависят от колебания объемов ВВП) влияют на эффективность использования вагонов и на эффективность перевозок в целом. Действительно, «собственник не может ежемесячно то покупать, то продавать вагоны, например в начале строительного сезона приобрести 50 тыс. дополнительных полувагонов, а ближе к осени их продать. Он должен приобрести и содержать тот парк, который будет учитывать, помимо прочего, еще и внутригодовую неравномерность погрузки, и парк этот должен быть таким, чтобы им можно было обеспечить все заявки, даже при “пиковом спросе” на подвижной состав» [10, с. 56].

Чтобы разрешить описанные проблемы, в известной части являющиеся классическими дилеммами в отношении регулирования создаваемого рынка железнодорожных перевозок, было принято решение о приватизации вагонного парка и создании рынка операторов железнодорожных перевозок. Естественно, в предположении, что показатель оборота вагонов по крайней мере не ухудшится, что в интересах ОАО «РЖД», а операторы-частники, вложив свои деньги в приобретение вагонов, решат проблему их дефицита без участия государства.

Результаты превзошли все ожидания. Как отмечает Ю.А. Полянский [8], на сети дорог ОАО «РЖД» наряду со смешанным грузовым и пассажирским движением (с преимущественным пропуском пассажирских и ускоренных поездов) в последнее время набирает силу весомый негативный фактор, практически отсутствующий за рубежом: избыточный парк грузовых вагонов, не востребованных под перевозку грузов. Избыточность парка подвижного состава, по оценке руководства ОАО «РЖД», приводит к значительным финансовым потерям. Общие потери за 2014 г. составили 7,3 млрд руб. [8]. Сюда входят потери от замедления оборота грузового вагона на 3,7 сут, от снижения участковой скорости грузовых поездов на 1,56 км/ч, от роста протяженности «узких» мест инфраструктуры на 1500 км, или на 34%, – до 6000 км, от снижения производительности локомотива рабочего парка на 77,6 тыс. т км брутто, или на 3,9%, от дополнительной потребности в 230 лок./сут в рабочем парке и 983 чел. локомотивных бригад, от роста штрафов на просрочку до 3,1 млрд руб.

* * *

Если вернуться к начальным сюжетам настоящей статьи, то, по нашему мнению, государство-регулятор способствовало своими тарифными регуляциями попаданию ОАО «РЖД» в институциональную ловушку. Это не было сделано преднамеренно, а явилось следствием методологической слабости теории государственного регулирования вообще и применительно к таким специфическим объектам регулирования, как железнодорожный транспорт, в особенности. Если сказать коротко, то современные концепции государственного регулирования являются конъюнктурными, нацеленными на предотвращение «фиаско рынка» на краткосрочном временном интервале. И до тех пор пока госрегулирование не станет стратегическим, т.е. нацеленным на долгосрочные цели развития экономики и общества, его общественная эффективность будет невысокой, а циклические кризисы и дефолты будут повторяться на всех уровнях мирохозяйственной системы.

Что касается интересующих нас железных дорог России и субъекта управления ими в части железных дорог общего пользования – ОАО «РЖД», то выход корпорации из институциональной ловушки нам видится в развитии структурной реформы железнодорожного транспорта, начатой 17 лет назад. В своих прежних публикациях (см., например, [3; 4]) мы предлагали различные подходы к развитию структурной реформы с сохранением того положительного, что уже сделано, и коррекцией первоначальных установок в связи с меняющейся ситуацией в российской экономике и обществе. Если резюмировать, то в контексте настоящей статьи наши предложения состоят в следующем.

Траектория развития железнодорожного транспорта России в институциональном аспекте должна регулярно обновляться в скользящем режиме с учетом фактора неопределенности, проявляющегося эндогенно при смене курса реформ или экзогенно, например, в форме санкций Запада против России.

Необходимо исследовать правильность отнесения железных дорог общего пользования к естественным монополистам – с точки зрения общественной эффективности, а не внутренних технологи-

ческих критериев отрасли. Если исследования покажут, что в ситуации западных санкций и падения темпов развития экономики России в ближайшие 15 лет монополизм управляющего холдинга ОАО «РЖД» естествен, то при суперцентрализованной модели управления корпорацией, принятой ныне, государство-регулятор обязано изыскать средства для поддержания системной устойчивости этой «хрупкой» структуры. Если будет показано, что в описанной ситуации монополизм ОАО «РЖД» неестествен, то организационный монополист должен быть разделен на две части. Европейская часть достаточно плотной железнодорожной сети России должна управляться несколькими вертикально интегрированными железнодорожными компаниями, отделенными от государства и конкурирующими на рынке железнодорожных перевозок между собой и с другими транспортными структурами.

Железнодорожная сеть России восточнее Урала находится в фазе становления и, по сути, сетью, пригодной для конкурентного перевозчиков, не является. Ее стержень – Транссиб есть естественный монополист, постепенно обрастающий капиллярной сетью местных, нередко социальных и малодейственных, а потому экономически убыточных железных дорог освоенческого типа. При любых обстоятельствах, а особенно в ситуации санкций, государство обязано в целях стратегической безопасности поддерживать развитие этой сети либо прямым финансированием из бюджета, либо косвенно на концессионной основе. В последнем случае необходимо скорректировать отечественное концессионное законодательство, которое сегодня, по нашему мнению, является конфискационным.

Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН в рамках приоритетного направления IX.86 (проект IX.86.1.1)

Список источников

1. *Алексеева Ю.С.* Институциональные ловушки. – URL: http://www.rusnauka.com/14_NPRT_2010/Economics/66934.doc.htm (дата обращения 11.06.2015).
2. *Журавель А.И.* Себестоимость железнодорожных перевозок. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.

3. *Кибалов Е.Б.* Реформа железнодорожного транспорта России: институциональный тупик // Теория и практика функционирования и развития транспортной системы Сибири. – Новосибирск: Изд-во Новосиб. гос. акад. вод. трансп., 2013. – С. 28–38.
4. *Кибалов Е.Б., Кин А.А., Быкадоров С.А., Катунин И.С.* Структурная реформа железнодорожного транспорта России: от точечных альтернатив к региональным // Регион: экономика и социология. – 2013. – № 4 (80). – С. 100–130.
5. *Конторович А.Э., Лавров Н.П.* Топливо-энергетический комплекс: ресурсы и выход России из кризиса. – М.: ИНЭС, 2000. – 24 с.
6. *Полтерович В.М.* Институциональные ловушки и экономические реформы // Экономика и математические методы. – 1999. – № 2. – С. 1–37.
7. *Полтерович В.М.* Институциональные ловушки – результат неверной стратегии реформ. – URL: <http://ecsocman.hse.ru/data/843/615/1231/2-Polterovich.pdf> (дата обращения 03.06.2015).
8. *Полянский Ю.А.* Повышение эффективности управления перевозками // Экономика железных дорог. – 2015. – № 1. – С. 33–40.
9. *Талб Н.Н.* Антихрупкость: Как извлечь выгоду из хаоса / Пер. с англ. Н. Караева. – М.: КоЛибри; Азбука-Аттикус, 2015. – 207 с.
10. *Хусаинов Ф.И.* Методика оценки профицита/дефицита грузовых вагонов // Экономика железных дорог. – 2014. – № 10. – С. 54–62.
11. *Хусаинов Ф.И.* Реформа железнодорожного транспорта. – URL: <http://f-husainov.narod.ru/refrzd1.pdf> (дата обращения 03.06.2015).
12. *Экономика железнодорожного транспорта* / Под ред. Н.П. Терешинной. – М.: Транспорт, 2006. – 577 с.

Информация об авторах

Быкадоров Сергей Александрович (Россия, Новосибирск) – доктор экономических наук, профессор. Сибирский государственный университет путей сообщения (630049, Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, 191, e-mail: byser@ngs.ru).

Кибалов Евгений Борисович (Россия, Новосибирск) – доктор экономических наук, главный научный сотрудник. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, пр. Акад. Лаврентьева, 17, e-mail: lf@online.nsk.su).

Кин Анатолий Александрович (Россия, Новосибирск) – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, пр. Акад. Лаврентьева, 17, e-mail: kin_a@ieie.nsc.ru).

DOI: 10.15372/REG20151209

Region: Economics & Sociology, 2015, No. 4 (88), p. 162–178

S.A. Bykadorov, Ye.B. Kibalov, A.A. Kin

ON THE DEVELOPMENT OF RAILWAY STRUCTURAL REFORM IN RUSSIA

After years of reforms, the public railway management entity JSC Russian Railways is in a setting known as the institutional trap. The assumption that other mechanisms of the Russian economy should synchronously transform with this key infrastructural area was proved to be wrong. A functional geographical model of railway management was replaced by a «super centralized» management model by type of activity. Russian Railways is now a holding that controls rail transport using hierarchy lines from the corporate center to the primary functional unit of the railways. In this paper, we analyze the efficiency of railway management based on new models and ways to escape out of institutional traps. We suggest approaches to developing the structural reform of Russian rail transport.

Keywords: Russian rail transport, reform, institutional trap, administration, hysteresis effect

The publication is prepared within the priority IX.86 (project IX.86.1.1) according to the research plan of the IEIE SB RAS

References

1. *Alekseyeva, Yu.S.* (2010). *Institutsionalnye lovushki [Institutional traps]*. Available at: http://www.rusnauka.com/14_NPRT_2010/Economics/66934.doc.htm (date of access: 11.06.2015).
2. *Zhuravel, A.I.* (2000). *Sebestoimost zheleznodorozhnykh perevozok [Rail traffic cost]*. Novosibirsk, Izd-vo SGUPS [STU Publ.], 304.
3. *Kibalov, Ye.B.* (2013). *Reforma zheleznodorozhnogo transporta Rossii: institutsionalnyy tupik [Railway reform in Russia: institutional dead-end]*. *Teoriya i praktika funktsionirovaniya i razvitiya transportnoy systemy Sibiri [Theory and Practice of Functioning and Development of Transport System in Siberia]*. Novosibirsk, Izd-vo Novosib. gos. akad. vod. transp. [Novosibirsk State Academy of Water Transport Publ.], 28–38.
4. *Kibalov, Ye.B., A.A. Kin, S.A. Bykadorov & I.S. Katunin.* (2013). *Strukturnaya reforma zheleznodorozhnogo transporta Rossii: ot tochechnykh alternativ k regionalnym [Structural reform in the Russian Railway Sector: from single alternatives to regional ones]*. *Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology]*, 4 (80), 100–130.

5. *Kontorovich, A.E. & N.P. Laverov.* (2000). *Toplivno-energeticheskiy kompleks: resursy i vykhod Rossii iz krizisa* [Fuel and Energy Complex: Resources and Russia's Economic Recovery]. Moscow, INES [Institute for Economic Strategies], 24.
6. *Polterovich, V.M.* (1999). *Institutsionalnye lovushki i ekonomicheskie reformy* [Institutional traps and economic reforms]. *Ekonomika i matematicheskie metody* [Economics and Mathematical Models], 2, 1–37.
7. *Polterovich, V.M.* (1998). *Institutsionalnye lovushki – rezultat nevernoy strategii reform* [Institutional traps as the result of inadequate reform strategy]. Available at: <http://ecsocman.hse.ru/data/843/615/1231/2-Polterovich.pdf> (date of access: 03.06.2015).
8. *Polyanskiy, Yu.A.* (2015). *Povyshenie effektivnosti upravleniya perevozkami* [Improving the efficiency of management with rail traffic]. *Ekonomika zheleznnykh dorog* [Economics of Railroads], 1, 33–40.
9. *Taleb, N.N.* (2015). *Antikhrupkost. Kak izvlech vygodu iz khaosa* [Antifragile: Things That Gain from Disorder]. Trans. by N. Karaev. Moscow, KoLibri Publ., Azbuka-Attikus Publ., 207.
10. *Khusainov, F.I.* (2014). *Metodika otsenki profitsita/defitsita gruzovykh vagonov* [A method to evaluate surplus/shortage of rolling stock]. *Ekonomika zheleznnykh dorog* [Economics of Railroads], 10, 54–62.
11. *Khusainov, F.I.* (2011). *Reforma zheleznodorozhnogo transporta* [Rail transport reform]. Available at: <http://f-husainov.narod.ru/refrzd1.pdf> (date of access: 03.06.2015).
12. *Tereshina, N.P.* (Ed.) (2006). *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Economics of Rail Transport]. Moscow, Transport Publ., 577.

Information about the authors

Bykadorov, Sergey Aleksandrovich (Novosibirsk, Russia) – Doctor of Sciences (Economics), Professor at Siberian Transport University (191, Dusya Kovalchuk st., Novosibirsk, 630049, Russia, e-mail: byser@ngs.ru).

Kibalov, Yevgeniy Borisovich (Novosibirsk, Russia) – Doctor of Sciences (Economics), Chief Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (17, Ac. Lavrentiev av., Novosibirsk, 630090, Russia, e-mail: lf@online.nsk.su).

Kin, Anatoliy Aleksandrovich (Novosibirsk, Russia) – Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (17, Ac. Lavrentiev av., Novosibirsk, 630090, Russia, e-mail: kin_a@ieie.nsc.ru).

Рукопись статьи поступила в редколлегию 15.08.2015 г.

© Быкадоров С.А., Кибалов Е.Б., Кин А.А., 2015