

*P. KURENKOV, Dr. Sci. (econ.), professor*  
*T. ZAITSEV*  
*Moscow State University of Railway Engineering*  
*M. KIZIMIROV*  
*Samara State University of Transport*

## **TRANSPORT WHEELED AND TRACKED VEHICLES ON RAILWAY PLATFORM – MILESTONES SYSTEM PIGGYBACK**

Speaking about the history of piggyback in Russia in peacetime and in war, their varieties, on the problems and prospects of the development of this type of message in current conditions.

Получено 04.11.2012

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

---

УДК 656.223.2.05

*П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор*  
*Московский государственный университет путей сообщения*  
*Ф. И. ХУСАИНОВ, канд. экон. наук, доцент*  
*НП ОЖдПС*

## **ПРИВАТНЫЕ ВАГОННЫЕ ПАРКИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

Сделана попытка рассмотреть эволюцию системы управления вагонопотоками в условиях плановой экономики, проблемы, с которыми старая система столкнулась в условиях роста доли частного вагонного парка и наметить пути развития инфраструктуры железнодорожной отрасли.

Изменения, произошедшие в отрасли в последние годы, – монополизация рынка железнодорожных грузовых перевозок и развитие конкуренции в сфере оперирования вагонами – приводят к пересмотру многих устоявшихся отношений между ОАО «РЖД», собственниками подвижного состава и регуляторами. К выработке практических решений (особенно со стороны регулирующих органов) необходимо подходить с учётом зарубежного и неодно-

значного отечественного опыта формирования системы управления вагонными парками.

Система управления вагонопотоками и её важнейший компонент – система регулировки порожних вагонопотоков были сформированы в нынешнем виде к 50-м годам прошлого века для условий плановой экономики с единым собственником вагонов, управляющим ими как единым обезличенным парком. Доля собственных вагонов предприятий была тогда незначительна и не оказывала существенного влияния на передвижение вагонов парка МПС.

Но так было не всегда. В первые годы существования российских железных дорог, в 1840–1860 гг., вагоны обращались только в пределах своей дороги. На стыковых пунктах производилась перевалка грузов из вагонов сдающей дороги в вагоны принимающей дороги. Такая система обеспечивала для каждой дороги постоянство парка вагонов, которые были ее собственностью. Прямые перевозки осуществлялись на основе соглашений о размерах подвода груженых вагонов к стыковым пунктам. Регулировочные меры носили внутридорожный характер. Регулирование парка основывалось на очередности приема грузов к перевозке.

С развитием перевозок в прямом сообщении все сильнее проявлялись недостатки этой системы: большие задержки вагонов и затраты на перегрузку грузов по стыковым пунктам дорог, а также порожние пробеги по подаче и уборке порожних вагонов.

Поэтому в 1868 г. было принято первое соглашение между некоторыми дорогами об установлении прямого сообщения. В 1887 г. было принято Соглашение о прямом бесперегрузочном сообщении. Здесь важно отметить, что инициаторами подобного соглашения стали сами дороги. Переход вагонов с дороги на дорогу стал производиться по принципу срочного возврата. Ликвидация перегрузки грузов на стыковых пунктах положительно сказалась на деятельности дорог, и число таких соглашений стало расти. Каждое соглашение содержало свои штрафные обязательства по возврату вагонов, что усложняло взаимоотношения между дорогами. Кроме того, срочный возврат вагонов после выгрузки на дорогу-владелицу не давал возможности в полной мере улучшить использование вагонов, так как они, как правило, возвращались в порожнем состоянии. Штрафные санкции были таковы, что дороги стремились «чужие» вагоны отправить в порожнем состоянии, а имеющийся в том же направлении груз загружать в свои вагоны. Это приводило к излишнему пробегу порожних вагонов.

В 1889 г. было принято «Общее соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами», по которому для всех дорог устанавливали обезличенное использование вагонов и единые штрафные санкции, регламентирующие использование «чужих» вагонов. Срочный возврат сохранялся при этом лишь для специальных вагонов, переход остальных вагонов осуществлялся

по принципу равночисленного обмена их по роду с разрешением замены отдельных типов вагонов другими. Передаваемые вагоны учитывались по номерам и осматривались в техническом и коммерческом отношении.

Таким образом, все мероприятия по оптимизации управления вагонопотоками носили в тот период относительно добровольный характер и были результатом соглашения между различными компаниями, а не результатом единой централизованной государственной политики.

В 1916 г. «Временными правилами о распределении вагонного парка между дорогами» устанавливается порядок распределения подвижного состава между дорогами в зависимости от заданных объёмов работы и вводится принцип принудительной взаимопомощи вагонами.

В 1917 г. вместе с пришедшей модой на централизацию всего и вся, стали усиливаться тенденции к дальнейшей централизации и регулированию на основе единого плана перевозок. Эти предложения не только не находили поддержки, но зачастую встречали прямое противодействие со стороны грузоотправителей, которые не хотели заранее разглашать данные о предполагаемых перевозках исходя из конкурентных соображений.

После прихода к власти большевиков, в 1917 г. на мнение грузоотправителей можно было уже не обращать внимания, поэтому популярность идей централизованного регулирования вагонного парка в масштабах сети возрас- тала.

В этот момент российская железнодорожная сеть оказалась перед выбо- ром: пойти по пути добровольных соглашений, по которому шли, например, железные дороги США или пойти по пути принудительной централизации. Одним из аргументов в пользу централизации управления вагонопотоками заключался в том, что она позволит перевозить большой объём груза при менее развитой инфраструктуре. И действительно: для условий, когда нет никакого частного рынка, когда ни сервис, ни качество транспортного об- служивания, ни скорость доставки не важны, а важна лишь грузонапряжён- ность и необходимо освоение большого грузооборота тяжёлой промышлен- ности периода индустриализации, централизация представлялась оптималь- ным решением. Именно этот путь выбрали не только большевики, но и большинство учёных-транспортников того времени. Возможно, повторяя про себя, вслед за академиком С. Струмилиным, что «лучше стоять за высо- кие темпы роста, чем сидеть за низкие». Впрочем, справедливости ради, сле- дует заметить что эгалитаристские идеи и популярность централизованного пла- нирования в те годы были распространены во в многих странах.

Так или иначе, но на российских железных дорогах впервые в мире были применены такие регулировочные меры, как обезличенное использование вагонов при равночисленном обмене между дорогами, принудительное пе- рераспределение парка вагонов между дорогами... конвенционные запреще- ния погрузки и пропуски вагонов по направлениям. Затем эта система пе-

риодически улучшалась, так, с 1943 г. стал разрабатываться регулировочный план передачи порожних вагонов по родам подвижного состава по всем стыковым пунктам дорог.

Дальнейшее развитие методов регулирования вагонных парков привело к созданию комплексного регулирования парков порожних и гружёных вагонов, которая применяется на сети российских железных дорог с 1957 г.

Конечно, в каком-то смысле авторы идеи централизации были правы: управление обезличенным единым парком гораздо проще, чем управление парком, принадлежащим десятку-другому разных собственников со своими интересами и потребностями. Более того, централизованное управление парками позволяет обходиться меньшими пропускными и провозными способностями инфраструктуры. Так, например, железные дороги США при сопоставимом с железными дорогами России грузооборотом имеют эксплуатационную длину (протяжённость), в 2,7 раза превосходящую эксплуатационную длину российских железных дорог. Коэффициент порожнего пробега на железных дорогах США традиционно составляет около 50 %, а на российских железных дорогах – в 2007 и 2008 гг. – 39 %, 2009 г. – 41 %. А на железных дорогах СССР коэффициент порожнего пробега для универсального подвижного состава был наименьшим в мире – от 24 до 28 %. То есть если оценивать эффективность управления железнодорожным транспортом с точки зрения коэффициента порожнего пробега (а эту ошибку часто делают сегодня, сравнивая итоги работы РЖД до реформы и после исключительно с точки зрения этого показателя), то можно прийти к абсурдному выводу, что советский железнодорожный транспорт был самым эффективным, а американский – самым неэффективным. При этом, железные дороги США существенно превосходили отечественные железные дороги по таким показателям как скорость доставки, срок доставки, надёжность доставки (доля отправок, прибывших с невыполнением срока доставки), т.е. по тем показателям, которые характеризуют конкурентоспособность транспортного бизнеса с точки зрения грузоотправителя. На железных дорогах США доля отправок, прибывших с просрочкой, не превышает 1–2 %, в СССР в разные годы от 12 до 35 %, на современных российских железных дорогах – в 2007 г. – 11,2 %, 2008 г. – 14,1 %, 2009 г. – 11,5 %.

Кроме того, отличие коэффициентов порожнего пробега связано ещё и с различной структурой парков грузовых вагонов в США и России. В США традиционно ниже доля универсального подвижного состава и выше доля специализированного. Например, полувагоны в США составляют 15 % всего парка, а в России – более 35 %, тогда как, хопперы различных типов (включая зерновозы, минераловозы, цементовозы) в США составляют около 40 % парка, а в России только 11 %.

На самом деле подобные показатели – коэффициент порожнего пробега, оборот вагона, грузонапряжённость, средний вес поезда и т.п. в условиях

рыночной экономики могут не иметь никакого отношения к эффективности железнодорожной отрасли.

Иначе говоря, в децентрализованных системах главной целью компании становится степень удовлетворения потребностей потребителей, а в условиях централизации важнейшими критериями становятся различные внутренние показатели, которые могут не иметь никакого отношения к реальной экономической эффективности.

Фундаментальная методологическая ошибка заключается в том, что находясь в условиях рынка, по-прежнему хочется управлять парком вагонов по критериям, которые хороши для плановой экономики.

На завершающем этапе реализации программы реформирования отрасли выясняется, что железные дороги несут большие потери, так как из-за скопления частных вагонов снижается пропускная способность станций и участков. Участились жалобы на то, что «приватный подвижной состав занимает станционные пути, лишая железнодорожную сеть маневренности».

Как выше уже было сказано, система управления вагонопотоками была сформирована в нынешнем виде в конце 50-х годов прошлого века для условий плановой экономики с единым собственником вагонов, управляющим ими как единым обезличенным парком. Доля собственных вагонов предприятий была тогда незначительна и не оказывала существенного влияния на передвижение вагонов парка МПС.

В настоящее время, когда доля парка холдинга ОАО «РЖД» (включая ОАО «ЛПК» и ОАО «ВГК») составляет примерно половину парка, а другая половина – это подвижной состав частных, независимых от «РЖД» компаний, назрела необходимость в коренном пересмотре принципов управления вагонопотоками и, в первую очередь, порожними вагонопотоками.

В чём основное отличие поведения на рынке ОАО «РЖД» и независимого оператора? В том, что они руководствуются различными критериями оптимизации.

Для ОАО «РЖД» важнейшими показателями являются по-прежнему, как и при плановой экономике, – эксплуатационные (хотя понимание того, что подобный подход не соответствует вызовам времени – растёт). Тогда как для оператора важнейшим критерием оптимизации является доходность на вагон в единицу времени.

Поэтому в развернувшейся в конце 2009 г. дискуссии об эффективности использования вагонного парка стороны говорили «на разных языках».

ОАО «РЖД» и ряд учёных отстаивали точку зрения, что инвентарный парк РЖД используется более эффективно, приводя в защиту своей позиции следующие аргументы: работая на одной и той же путевой инфраструктуре инвентарный парк ОАО «РЖД» используется лучше, чем частный: средняя дальность перевозок по факту выше на 15 %; коэффициент порожнего

пробега вагонов ниже примерно на 9–10 %; время оборота грузового вагона меньше на 43 %.

И действительно, оборот частного вагона в 2008 г. составил 12,6 сут. Это на 3,8 сут, или на 43 %, больше среднего времени оборота вагонного парка ОАО «РЖД» (8,8 сут). Даже если мы накинем ещё сутки-другие на нахождение «за балансом», т. е. в резерве или запасе, куда движеньцы любили прятать вагоны (до перехода на новую систему расчёта оборота вагона), с целью улучшения показателей оборота вагона для инвентарного парка, всё равно оборот инвентарного парка будет ниже, чем частного (во всяком случае, универсального подвижного состава, для специализированного соответствующие показатели инвентарного и частного парков близки).

Под эффективным использованием вагона ОАО «РЖД» понимает прежде всего набор традиционных эксплуатационных показателей, не имеющих строго говоря, прямой связи с доходностью вагона в единицу времени (хотя косвенно, разумеется эти показатели связаны с экономикой).

А собственникам подвижного состава – в свою очередь – глубоко безразлична оптимизация какого-нибудь эксплуатационного показателя, если это не отражается на важнейшем показателе – доходности вагона в единицу времени.

Как отмечал в своём интервью журналу «РЖД-Партнер» вице-президент ОАО «РЖД» В. Н. Морозов: «У инвентарного и частного вагонов по большому счёту разные цели. Подвижной состав принадлежности МПС, а затем и ОАО «РЖД» всегда использовался для того, чтобы обеспечить имеющиеся заявки на перевозку грузов. Или, как мы обычно говорим, для удовлетворения транспортных потребностей экономики страны, обеспечения обороноспособности и целостности государства, его национальных интересов на международной арене и т. д. А вот частный вагон, принадлежащий типичной операторской компании, выходит на линию лишь для того, чтобы заработать на конкретной перевозке груза. Это разные вещи. Инвентарный парк, безусловно, всегда использовался рациональнее с точки зрения времени и объёмов перевозок. Но учесть его экономику было при этом довольно трудно. Здесь учёт всегда строился на таких показателях, как вал, средняя себестоимость, нормативный оборот вагона и т. д. Частный парк в целом имеет более низкие эксплуатационные показатели. Таким образом, эффективное использование подвижного состава по времени и пространству отходит для собственника на второй план.

Первоочередной задачей становится поиск, а нередко и сознательное ожидание доходной перевозки в ущерб общесетевому перевозочному процессу. (Правда, при этом необходимо сделать важную оговорку: приведенные общие выводы относительно работы инвентарного и частного парков верны только в отношении универсального подвижного состава, а в части специализированного – ситуация иная. Опыт показывает, что специализиро-

ванный парк, как и компании, которые им оперируют, работают весьма эффективно. Но это – особая тема».

При этом в сегменте инвентарного парка с регулируемыми тарифами наблюдается дефицит подвижного состава, а в сегменте частного подвижного состава, работающем по дерегулированным тарифам дефицита нет, предложение и спрос – сбалансированы.

Подобная ситуация, когда одна половина вагонов работает еще по фиксированным искусственным ценам, а другая уже дерегулирована, по меткому сравнению А. И. Гурьева, напоминает ситуацию в советской экономике: например, в государственных продовольственных магазинах продукты были дешевые, но в скудном ассортименте, невысокого качества и, как правило, с очередью, а на так называемом колхозном рынке – в изобилии, отличного качества, но жутко дорогие. Когда же цены были отпущены, прилавки всех магазинов стали полны товаров и, причем по приемлемым для дееспособных граждан ценам.

Механизмы выравнивания спроса и предложения на рынке железнодорожных грузовых перевозок не могут действовать в полной мере, до тех пор, пока большое количество вагонов работает по регулируемым тарифам. Вместе с тем, как показывает большинства операторов, ставки Прейскуранта № 10-01 очень часто совершенно не отражают современную рыночную конъюнктуру и платежеспособность грузовладельцев.

Поэтому такое поведение на рынке, которое операторами воспринимается как повышение эффективности (в т.ч. сознательное ожидание доходной перевозки), с точки зрения ОАО «РЖД» иногда воспринимается как нанесение ущерба общесетевому перевозочному процессу. Увеличивается непроизводительная загрузка инфраструктуры, растет дефицит пропускной способности на лимитирующих направлениях.

На фоне роста погрузки грузов (которая в 2010 г. на 14 % превысила уровень 2001 г., а в докризисном 2007 г. это превышение составляло 27 %), грузооборота (в 2010 г. на 40 % выше уровня 2001 г.) и парка российских вагонов (который на 01.01.2011 г. превысил показатель конца 2001 г. на 27 %), инфраструктура железнодорожного транспорта, наоборот, сокращалась.

Так, мощности инфраструктуры с 1993 года сокращались и к 2008 году произошло снижение: на 18 % – общего количества железнодорожных станций; 9 % – развернутой длины станционных путей; 20 % – длины приемо-отправочных путей; 20 % – длины сортировочных путей. Актуальной проблемой в последние годы стал дефицит тяги.

Таким образом, в той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, т.е. в сфере оперирования вагонными парками, куда был допущен частный капитал и либерализована система ценообразования – все последние 10 лет наблюдается бурный рост: растут инвестиции, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания. Кро-

ме того, благодаря конкуренции, во многих сегментах, в которых нет дефицита вагонов, снижаются тарифы.

А в сфере инфраструктуры и локомотивного хозяйства, до которых реформы пока не дошли, наблюдается стагнация, дефицит и отсутствие стимулов к развитию.

При этом, обычный для рынка механизм решения проблемы дефицита ресурсов – свободное ценообразование в отрасли отсутствует. Очевидно, что если отсутствует механизм сбалансирования спроса и предложения посредством свободной цены, то естественным следствием этого будет дефицит провозных мощностей (выражающийся в «брошенных» поездах, загруженности станционной инфраструктуры отстаивающимися вагонами, повышении коэффициентов использования пропускной способности до аномально высоких уровней), неоптимальное развитие и неравномерная загрузка инфраструктуры: с пробками на одних направлениях и малодетальными участками – на других.

В данной ситуации перевозчик как субъект, ответственный за обеспечение экономики страны в железнодорожных перевозках вместо своей прямой задачи – развития инфраструктуры, усиления провозной и пропускной способностей начинает «считать деньги в чужом кармане» – искать, где операторы используют свой подвижной состав не так эффективно, как перевозчику хотелось бы. Это тупиковое направление. Отобрать вагоны у собственников и вернуться к советской модели управления парками уже невозможно.

Современный транспортный рынок, на котором работает множество субъектов – операторов подвижного состава, в будущем – в случае либерализации рынка тяги – операторов поездных формирований, должен располагать «свободой для манёвра», т.е. некоторым избытком незагруженных мощностей, избытком эксплуатационной длины, избытком пропускной и провозной способностей станций и участков сети. Именно на таком рынке открываются максимальные возможности для логистической оптимизации маршрутов доставки грузов и максимально высокое качество транспортного обслуживания.

Все мероприятия, направленные только на повышение эффективности управления вагонными парками, дадут лишь краткосрочный эффект. С точки зрения долгосрочной перспективы – именно развитие инфраструктуры – правильный путь развития. Все страны с частной собственностью на инфраструктуру имеют избыточные провозные и пропускные мощности.

Почему в тех сегментах транспортного рынка, где появилась частная собственность и свободное ценообразование проблема дефицита вагонов была если не ликвидирована, то в значительной степени смягчена, а там, где сохраняется государственная собственность – в сфере инфраструктуры – по-прежнему остро ощущается дефицит? Согласно Я. Корнаи, дефицит является неустранимым атрибутом любого централизованного управления, а избы-



ток, вероятно, является неизменным атрибутом децентрализованной рыночной экономики.

Таким образом, теория подсказывает нам, что в сегментах, где наличествует частная собственность, децентрализация и либерализовано ценообразование, появляется избыток предложения товара, а в тех сегментах, где есть государственная собственность и централизованное управление – непременно будет дефицит.

И если у государства нет лишнего триллиона рублей на развитие железнодорожной инфраструктуры, а мы не хотим, чтобы железнодорожная отрасль стала «узким звеном», лимитирующим элементом, который сдерживает экономическое развитие страны, то у отрасли – один выход: создавать условия для развития самостоятельно, используя традиционные для рыночной экономики механизмы.

Развитие железнодорожного транспорта требует решения следующих задач:

- 1) допуск частного капитала в инфраструктуру;
- 2) развитие рынка тяги и соответственно, наличия конкурирующих частных компаний в сфере локомотивного хозяйства;
- 3) дерегулирование железнодорожных тарифов (инфраструктурной составляющей).

Формирование экономических институтов, позволяющих осуществлять инвестиции в развитие инфраструктуры железнодорожной отрасли является главной задачей следующего этапа её развития и повышения эффективности функционирования.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Кудрявцев, В. А.** Управление движением на железнодорожном транспорте: учеб. пособие для вузов ж.-д. трансп. / В. А. Кудрявцев. – М. : Маршрут, 2003. – 200 с.
- 2 **Гурьев, А. И.** Вадим Морозов: Возможности ОАО РЖД вести свой бизнес должны быть гораздо более гибкими, чем сегодня / А. И. Гурьев // РЖД-Партнер. – 2008. – № 20. – С. 6–10.
- 3 **Хусанов, Ф. И.** Реформа железнодорожного транспорта: достижения и проблемы / Ф. И. Хусанов // Вестник транспорта. – 2011. – № 4. – С. 8-14. (начало); № 5. – С. 2–11 (окончание).

*P. KURENKOV, Dr. Sci. (econ.), professor  
Moscow State University of Railway Engineering  
F. HUSAINOV, PhD., associate professor  
NP OZhdPS*

#### **PRIVATE CAR FLEET AND INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT RAILWAYS**

This article attempts to examine the evolution of the control system wagon in a planned economy, the problems that the old system was faced with rising share of the private car fleet and to plan the development of the infrastructure of the railway industry.

Получено 05.10.2012

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

---

УДК 656.2.033.92

*Д. Н. КУШНЕРОВ, канд. экон. наук*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **КОНСОЛИДИРОВАННОЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ И ВОЗМОЖНОСТЬ ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

Описаны сущность и преимущества механизма консолидированного налогообложения для крупных интегрированных структур. Исследованы предпосылки, имеющиеся на Белорусской железной дороге, для отнесения ее к категории консолидированных плательщиков налогов.

В современном мире определяющую роль в функционировании экономических систем, повышении эффективности производства, обеспечении устойчивого экономического роста играют крупные хозяйственные структуры. Функционирование таких структур, результаты их деятельности приводят к значимым последствиям как на уровне отраслей и секторов, так и на уровне всей экономики страны. Среди множества сложных систем наибольшее распространение получили крупные интегрированные структуры, ориентированные на финансово-промышленную деятельность. Крупные интегрированные структуры, располагая значительными ресурсами и производственными мощностями, контролируют помимо большого числа предприятий, которые входят в их состав, и формально независимые организации, оказывая на них свое влияние через систему договоров и заказов. Возросшая роль крупных интегрированных структур, их влияние на экономику не только внутри страны, но и на международном уровне привели к появлению нового понятия – мезоэкономика – описывающего всю совокупность интегрированных звеньев экономики. Крупные интегрированные структуры способствуют решению ряда фундаментальных проблем экономики: привлечение капитала