

---

---

# ГОСУДАРСТВЕННОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ\*

Цветков В.А., Медков А.А.

*В статье рассмотрены формы государственно-частного партнерства по привлечению инвестиций в сферу железнодорожного транспорта, в том числе и с использованием средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. Особое внимание уделено направлениям разгосударствления и капитализации ОАО "Российские железные дороги", стимулированию предпринимательской деятельности частных транспортных предприятий.*

Экономический рост в России увеличивает спрос на услуги транспорта и инвестиционную привлекательность транспортных проектов. Государственное стимулирование инвестиционной активности транспортных компаний должно осуществляться там, где развитие отраслей производственной инфраструктуры отстает от потребностей экономики и общества. Кроме того, задачами государства являются проведение рыночных преобразований, либерализация хозяйственной деятельности, увеличение доли частных компаний на рынке транспортных услуг. Взаимодействие государства и частных компаний в процессе развития транспортной инфраструктуры осуществляется на принципах **государственно-частного партнерства (ГЧП)**. В сфере железнодорожных перевозок ГЧП возникает не только при реализации долгосрочных и капиталоемких инвестиционных проектов с использованием средств Инвестиционного фонда Российской Федерации (Инвестфонда), но и в регулировании текущей финансово-хозяйственной и производственной деятельности железнодорожных компаний. Важными элементами этого типа ГЧП являются *механизмы тарифообразования, субсидирования железнодорожных перевозок, организации транспортной работы, стимулирования приватизации и разгосударствления предприятий отрасли, повышения их инвестиционной привлекательности.*

Государственное стимулирование инвестиционной активности осуществляется на федеральном и региональном уровнях в отношении как государственной компании – ОАО "Российские железные дороги" (ОАО "РЖД"), так и частных железнодорожных компаний. Взаимодействие ОАО "РЖД" и частных грузоотправителей, операторов подвижного состава также является формой ГЧП на рынке железнодорожных перевозок.

## **1. Государственно-частное партнерство в инвестиционной и текущей деятельности ОАО "РЖД"**

### *1.1. Направления инвестиционной деятельности ОАО "РЖД"*

Инвестиционная программа и текущая хозяйственная деятельность ОАО "РЖД" сами по себе являются примером ГЧП на рынке железнодорожных перевозок. ОАО "РЖД" – государственная компания, следовательно, государство должно нести ответст-

---

\* Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 07-02-00046а).

Полная версия статьи представлена на сайте Института проблем рынка РАН. – Режим доступа: <http://www.cemi.rssi.ru/mei/articles/publicat.htm>

венность за деятельность акционерного общества, принадлежащего ему на 100%, вкладывать инвестиции в железную дорогу. С другой стороны, ОАО "РЖД" – коммерческое предприятие, целью которого является получение прибыли. Тем не менее, на этапе рыночных преобразований существует объективная необходимость в государственном регулировании тарифов и условий хозяйственной деятельности в интересах национальной экономики, обеспечения целостности, обороноспособности страны и стабильности в обществе. Кроме того, в целях повышения эффективности функционирования рыночной экономики правительство не должно допустить превращения государственной монополии в частную.

Монопольное положение магистральной инфраструктуры и государственный статус ОАО "РЖД" могут снизить затраты на привлечение капитала со стороны государства, иностранных инвесторов, частных компаний. Однако двойственный статус ОАО "РЖД" не позволяет осуществлять государственное финансирование по примеру автомобильных дорог и водных путей. Железнодорожная инфраструктура принадлежит не непосредственно государству, а государственному АО.

Фактически единственным источником инвестиций в развитие инфраструктуры в настоящее время является инвестиционная программа ОАО "РЖД". Общий объем инвестиций ОАО "РЖД" в обеспечение перевозок в 2006 г. составил порядка 200 млрд. руб.\*

Ограниченность рыночной свободы государственной компании и возможностей прямого бюджетного финансирования приводит к тарифным диспропорциям, снижению конкурентоспособности железнодорожного транспорта и недоинвестированию железнодорожных объектов.

ОАО "РЖД" предлагает разработать государственную стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 г., разделенную на 2 этапа. На первом этапе – до 2015 г. – предлагается осуществить коренную модернизацию железнодорожного транспорта. На втором этапе – с 2016 до 2030 гг. – должны быть построены важнейшие стратегические, социально-значимые и грузообразующие линии протяженностью более 20 тыс. км, в т.ч. трансконтинентальная железнодорожная магистраль Правая Лена – Зырянка – Уэлен (протяженностью свыше 3,5 тыс. км с выходом к Беринговому проливу), железнодорожное сообщение между материковой частью России и о. Сахалин, линия в Приполярном Урале (Обская – Полуночное, Лабытнанги – Салехард – Надым). В целом на реализацию программы развития железнодорожного транспорта до 2030 г. предлагается направить почти 13,8 трлн. руб., из которых ОАО "РЖД" сможет обеспечить приблизительно 5,3 трлн. рублей.

Проект инвестиционной программы ОАО "РЖД" не покрывает в полном объеме потребности модернизации железнодорожной инфраструктуры. Совокупные инвестиционные ресурсы компании на период 2007 – 2010 гг. оцениваются в объеме 1,3 трлн. рублей, или 76% от потребности. Дефицит инвестиционных ресурсов на этот же период с учетом возможностей отечественного транспортного машиностроения составит около 100 млрд. рублей в год. Поэтому компания рассчитывает получить государственную поддержку из Инвестфонда.

---

\* В статье использована информация из Интернет-издания общероссийской транспортной газеты "Гудок" ([www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)), портала "РЖД – Партнер" ([www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru)), официальных сайтов Министерства транспорта РФ ([www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)), ОАО "РЖД" ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)) и др. открытых источников.

Положение осложняется еще и тем, что закон "О концессиях" не в полной мере применим к инфраструктуре железных дорог: ОАО "РЖД" не может использовать свои инфраструктурные активы для формирования инвестиционных ресурсов, вкладывать их в другие акционерные общества, использовать как гарантии под кредиты. Привлечение частных инвестиций в инфраструктуру сдерживается законодательным ограничением оборота этого имущества: ОАО "РЖД" не может сдать инфраструктуру в долгосрочную аренду частной компании.

Между тем государственная железнодорожная компания настаивает на своей главенствующей роли в формировании портфеля проектов, подготовке обоснований инвестиций, ТЭО, бизнес-планов строительства и реконструкции любых объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых как с использованием средств компании, так и без них. По меньшей мере, ОАО "РЖД" претендует на роль еще одного экспертного центра в проектах ГЧП на железнодорожном транспорте.

При формировании своей инвестиционной программы ОАО "РЖД" исходит из имеющегося и перспективного грузопотока. Не удивительно, что основное внимание компании направлено на удовлетворение нужд грузоотправителей из топливно-энергетического комплекса (ТЭК). Рост объемов внутреннего потребления и экспорта топливно-энергетических ресурсов приводит к тому, что почти все крупные проекты развития железнодорожной инфраструктуры на период до 2010 г. (кроме строительства высокоскоростных линий) нацелены на увеличение объемов перевозок продукции ТЭК. Среди них – развитие транспортных коридоров Кузбасс – Северо-Запад, Азово-Черноморский и Дальневосточный транспортные узлы, развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Южного федерального округа, строительство вторых путей на участке Тобольск – Сургут.

Инвестиционные проекты, в которых ОАО "РЖД" претендует на средства Инвестфонда, также направлены на обеспечение перспективных перевозок продукции ТЭК. Это создание подходов к портам Высоцк, Приморск, Выборг, комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивановгород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива, реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на направлении Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, комплексная реконструкция с электрификацией участка Трубная – Аксарайская Приволжской железной дороги. Из общей стоимости этих проектов в 26,2 млрд. руб. почти половина запланирована в инвестиционной программе ОАО "РЖД" на среднесрочную перспективу.

Особо следует отметить заинтересованность ОАО "РЖД" в участии в перевозках нефти в Китай. По сравнению с трубопроводным транспортом железнодорожные перевозки имеют универсальный характер и высокий уровень экологической безопасности. Однако компании необходимы гарантированные объемы предъявления грузов в долгосрочной перспективе.

Ряд инвестиционных проектов ОАО "РЖД" связан с обеспечением энергетической безопасности страны: строительство железнодорожных обходов Казахстана, реконструкция Сахалинской железной дороги, вынос железнодорожной линии Известковая – Чегдомын из зоны затопления Бурейской ГЭС.

ОАО "РЖД" готово участвовать в проектах строительства капиллярных линий в части их инициирования и эксплуатации. Участие компании в финансировании определяется перспективами возврата инвестиций. Особое внимание ОАО "РЖД" уделяет регионам, на территории которых располагаются новые месторождения полезных иско-

паемых: Западная Сибирь (особенно Ямал), Восточная Сибирь, Якутия, Дальний Восток (Читинская область и Тува).

ОАО "РЖД" активно участвует в обслуживании экспортно-импортных операций в портах путем развития железнодорожных подходов, создания совместных предприятий, участия в собственности портов. В соответствии с Генеральной схемой развития железнодорожного и морского транспорта Северо-Западного региона до 2020 г. на развитие железнодорожной инфраструктуры потребуется около 384 млрд. руб. В инвестиционную программу вошли: завершение электрификации северного направления дороги Волховстрой – Мурманск, строительство Северного и Южного парков предпортовой станции Лужская, железнодорожного обхода станции Котлы.

Государственная компания участвует в инфраструктурных проектах, обеспечивающих рост контейнерного потока через отечественные порты. Например, новый порт Усть-Луга уже обеспечен железнодорожными подходами. В рамках инвестиционной программы ОАО "РЖД" ведется строительство железнодорожной инфраструктуры контейнерного терминала группы "Национальная контейнерная компания" (НКК).

### *1.2. Факторы повышения инвестиционной активности и эффективности хозяйственной деятельности ОАО "РЖД"*

Инвестиционная активность ОАО "РЖД" сдерживается рядом ограничений, накладываемых законами и государственными органами на его финансово-хозяйственную деятельность.

*1. Обязанности публичного перевозчика.* ОАО "РЖД" в соответствии с законодательством является публичным перевозчиком, не имеющим права отказать кому-либо в осуществлении перевозки. Государственная компания не вполне свободна в решении вопросов о сокращении нерентабельных направлений. Поэтому ОАО "РЖД" проигрывает в эффективности работы частным компаниям-операторам подвижного состава, которые могут выбирать груз и направление перевозки. Отсюда вытекает стремление государственной компании стать частным оператором, путем выделения из своего состава дочерних (зависимых) обществ и их приватизации. Другим вариантом является появление альтернативных публичных перевозчиков, деятельность которых будет регулироваться государством.

*2. Мобилизационная нагрузка.* ОАО "РЖД" выполняет государственные функции по содержанию мобилизационных объектов и резервов, обеспечению их устойчивой работы в чрезвычайных ситуациях, поддержанию резервов пропускных способностей железных дорог и пр. Большинство линий, ведущих к объектам Министерства обороны РФ и другим объектам специального назначения, являются малодейственными. При этом к их содержанию предъявляются жесткие требования. Тарифы на грузоперевозки по ним не покрывают затраты на содержание таких путей. Инвестиционные возможности ОАО "РЖД" повысятся в результате привлечения заинтересованных министерств и ведомств к финансированию расходов на содержание и техническое обслуживание малодейственных веток, создания механизма бюджетного финансирования затрат, связанных с выполнением государственных функций. Сокращению излишней внеэкономической нагрузки будет способствовать разработка законодательного механизма вывода мобилизационных активов из системы железнодорожного транспорта.

*3. Регулируемое тарифообразование.* Индексация тарифов ОАО "РЖД" осуществляется Федеральной службой по тарифам (ФСТ) на уровне, как правило, ниже ин-

фляции. Инвестиционной составляющей в тарифах не предусматривается. Основным источником финансирования инвестиций являются амортизационные отчисления (около 65% всех источников инвестиций). Увеличение вагонной составляющей в тарифе на перевозку (за счет сокращения его инфраструктурной составляющей) в пользу подвижного состава частных компаний приводит к снижению возможностей ОАО "РЖД" аккумулировать средства на содержание инфраструктуры общего пользования. ОАО "РЖД" лишено возможности гибко регулировать тарифы, установленные ФСТ. Например, в период навигации оно не имеет возможности снизить тарифы, хотя бы на тех направлениях, которые проходят вдоль судоходных рек и каналов. В результате грузоотправители используют водный транспорт или услуги частных операторов подвижного состава, предлагающих тарифные скидки.

Тарифообразование на железнодорожном транспорте является способом государственной поддержки отдельных отраслей национальной экономики именно в части тарифов, устанавливаемых для ОАО "РЖД". Для ряда грузоотправителей и направлений перевозок вводятся исключительные тарифы, предоставляются преференции и тарифные льготы. Например, с 2001 г. применяются исключительные тарифы на завоз топлива для нужд энергетики Дальневосточного федерального округа и Архангельской области. Имеются тарифные преференции на перевозки угля (в том числе и на экспорт), удобрений, черных металлов и других грузов, а также на транзитные перевозки вплоть до появления "серого" транзита. Приостановка унификации тарифов на перевозки в направлении сухопутных погранпереходов и портов продолжает государственную политику дотирования портов за счет средств железной дороги. Лоббируется введение понижающих коэффициентов на перевозки пшеницы и металлов из европейской части России в порты Дальнего Востока, а также перевод перевозок зерна и продуктов его переработки из второго тарифного класса в первый (с понижением тарифа) и установление сезонных скидок в размере не менее 15 – 20% к тарифу.

Позиция ОАО "РЖД" в данном вопросе носит двойственный характер. С одной стороны, компания ощущает себя проводником государственной экономической политики и с помощью исключительных тарифов привлекает дополнительный грузопоток. С другой стороны, она заинтересована в решении проблемы убыточности перевозок, ликвидации всех видов перекрестного субсидирования: пассажирских перевозок за счет грузовых; внутригрузовых перевозок – в части деления грузов на классы, использования высокорентабельных маршрутов по направлениям, типам вагонов (логистика универсальных вагонов проще и эффективнее, чем специализированных). Для привлечения инвестиций ОАО "РЖД" предлагает отказаться от регулирования тарифов в конкурентных сегментах рынка железнодорожных перевозок. Такими сегментами считаются те, где рыночная доля компании составляет менее 35%: перевозки нефти и нефтепродуктов, торфа, цветной руды, серного сырья, химических и минеральных удобрений, химикатов, чугуна, мяса, рыбы, а также перевозки большинства грузов на расстояние до 500 км, где железная дорога активно конкурирует с автомобильным транспортом. Государственная поддержка отраслей национальной экономики должна осуществляться путем прямых дотаций, льготных кредитов, предоставляемых непосредственно грузоотправителям и грузополучателям.

4. *Социальные обязательства по выполнению пассажирских перевозок.* ОАО "РЖД" заинтересовано в ГЧП в виде социального заказа на те перевозки, осуществление которых требует государство. В законопроекте "О федеральном бюджете на 2007

год" заложена субсидия организациям железнодорожного транспорта в сумме 10,9 млрд. рублей на покрытие убытков от пассажирских перевозок. В 2008 г. на эти цели необходимо выделить 16,4 млрд. руб., в 2009 г. – 22,6 млрд. руб. С 2010 г. государство должно полностью компенсировать потери от тарифного регулирования пассажирских перевозок в дальнем сообщении. Необходимо также решение правительства совместно с субъектами РФ о компенсации начиная с 2008 г. убытков от пригородных перевозок в полном объеме, что даст ОАО "РЖД" дополнительно 25 млрд. руб. ежегодно.

В настоящее время дерегулированы тарифы в высокодоходном сегменте пассажирских перевозок в дальнем сообщении – в купейных и СВ вагонах, в электропоездах повышенной комфортности в межобластном сообщении, а также на перевозку грузовых вагонов. В 2005 г. прибыль от эксплуатации 120 фирменных поездов составила свыше 6 млн. руб. Свободное тарифообразование осуществляется на перевозке в скоростных пригородных электропоездах "Спутник" сообщением Москва – Мытищи, Москва – Раменское, аэроэкспрессах Москва – Домодедово – Аэропорт и Москва – аэропорт "Внуково". Прибыльным будет и функционирование строящейся ветки Москва – аэропорт "Шереметьево". Доходы от пассажирских перевозок могут включать прибыль от деятельности вокзалов (которые превратились в торговые центры), вагонов-ресторанов, дополнительных услуг в поезде, рекламы и т.д.

Создание на базе имущественного комплекса Федеральной пассажирской дирекции акционерного общества "Федеральная пассажирская компания" (ФПК) со 100 % государственным капиталом будет способствовать развитию рыночной конкуренции в сфере пассажирских перевозок и вспомогательных услуг, переходу к свободному ценообразованию в конкурентных секторах, дальнейшему организационно-правовому разделению видов деятельности. В перспективе возможна продажа части акций ФПК негосударственным инвесторам.

## **2. Государственно-частное партнерство при взаимодействии ОАО "РЖД", администраций регионов РФ и частных компаний**

Администрации российских регионов, ОАО "РЖД" и частные компании являются партнерами в развитии транспортной инфраструктуры соответствующих территорий. Если в 2004 г. совместная инвестиционная деятельность ОАО "РЖД" с субъектами Российской Федерации осуществлялась по 76 объектам на общую сумму 3775 млн. руб., за счет средств региональных бюджетов – на сумму 901 млн. руб., то в 2006 году – по 159 объектам железнодорожной инфраструктуры на общую сумму 3638 млн. руб., из которых 1824 млн. руб. приходилось на регионы.

Взаимодействие ОАО "РЖД" с субъектами Российской Федерации и частными компаниями происходит по следующим направлениям.

*1. Совместные инвестиции в строительство или реконструкцию инфраструктуры железнодорожного транспорта.* В последние годы на паритетных началах были реконструированы вокзалы в городах Красноярск, Челябинск, Ижевск, пересадочный пассажирский узел на станции Выхино в Москве. Между ОАО "РЖД" и Правительством Челябинской области ежегодно заключается соглашение о взаимодействии, в рамках которого осуществляются строительство и модернизация железнодорожных объектов. Кроме совместных инвестиций в реконструкцию вокзала в Челябинске, с привлечением средств частных компаний области построен железнодорожный вокзал в г. Кыштыме, реализуется программа по оборудованию железнодорожных переездов устройствами заграждения. Со своей стороны, Челябинская область устанавливает для ОАО

"РЖД" приемлемые тарифы на электроэнергию, компенсирует выпадающие доходы за перевозку пассажиров льготных категорий в пригородном пассажирском сообщении.

Совместно с регионами ОАО "РЖД" осуществляет развитие железнодорожных подходов к припортовым станциям Азово-Черноморского бассейна (Новороссийск), Северо-Запада (Мурманск, Усть-Луга, Высоцк, Приморск), Калининградской области.

Северная железная дорога предложила администрации Ярославской области профинансировать часть работ по реконструкции линии Москва – Ярославль под скоростное движение. ОАО "РЖД" рассчитывает на получение региональных налоговых льгот, но не исключает и возможности прямого финансирования инвестиционного проекта. Долевое участие области в проекте необходимо и на этапе разработки проектно-сметной документации, которая обойдется примерно в 320 млн. руб.

2. *Повышение безопасности движения*, строительство путепроводов для обеспечения разноуровневого пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами. В Московской области, например, в 2006 г. заключено трехстороннее соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации, Правительством Московской области и Московской железной дорогой по обеспечению безопасности в местах пересечения дорог. Оно предусматривает на период до 2015 г. совместное финансирование строительства 28 путепроводных развязок вместо железнодорожных переездов.

3. *Возмещение региональными властями потерь в доходах за проезд пассажиров льготных категорий*. В 2006 г. были заключены договоры по организации перевозки льготных категорий пассажиров в пригородном сообщении с 60 субъектами РФ. За 10 месяцев 2006 г. за проезд региональных льготников начислено 1,9 млрд. руб. В том же году с 49 регионами были заключены договоры на возмещение убытков, возникших в результате государственного регулирования тарифов в пригородном сообщении. В целом за 10 месяцев из региональных бюджетов на расчетные счета ОАО "РЖД" перечислено 1,5 млрд. руб. С теми региональными администрациями, которые не имеют возможности дотировать льготные пассажирские перевозки, ОАО "РЖД" готово обсуждать компромиссные варианты, например, снижение тарифов на электроэнергию, предоставление региональных налоговых льгот.

4. *Создание пригородных пассажирских компаний (ППК) с участием региональных властей и частных компаний*. Цель создания ППК – снижение убыточности, повышение уровня бюджетного финансирования субъектами Российской Федерации пассажирских пригородных перевозок, допуск частных компаний к управлению данным видом перевозок. При этом роль государственной власти заключается главным образом в том, чтобы компенсировать убытки от нерентабельных пригородных пассажирских перевозок.

В настоящее время субъектами РФ создано 10 пригородных пассажирских компаний, 44 региона заявили о намерении создать такие компании. ППК – это, как правило, результат партнерства ОАО "РЖД", региональных властей и частных компаний. Первая ППК – "Экспресс-пригород", была создана на Западно-Сибирской железной дороге (Новосибирская область) в мае 1998 г. На этой же дороге были организованы ППК "Омск-пригород", "Алтай-пригород" и "Кузбасс-пригород".

ППК обычно выполняет посредническую функцию. Правительство региона размещает социальный заказ на пригородные перевозки (определяет количество поездов, маршруты, уровень тарифа, уровень компенсации из бюджета), а компания заказывает у ОАО "РЖД" подвижной состав, его обслуживание, работу локомотивных бригад и др. сотрудников железной дороги. Осуществление пригородных пассажирских перевозок

через формирование системы государственного заказа – таков предлагаемый ОАО "РЖД" путь развития взаимоотношений между перевозчиком и субъектами РФ.

Следует отметить, что в создании ППК принимают участие администрации наиболее финансово независимых регионов-доноров. Создание таких компаний в дотационных регионах наталкивается на сложности в реализации бюджетного процесса.

Имеется тенденция к приобретению ППК полной экономической самостоятельности ("Волгоградтранспригород"). Этому препятствует отсутствие методики ФСТ по определению ставок арендной платы за пользование подвижным составом ОАО "РЖД" и расчету стоимости услуг инфраструктуры железных дорог при перевозках пассажиров в пригородном сообщении.

*5. Совместная работа по эксплуатации (закрытию) малодейственных линий.* Около половины малодейственных железнодорожных линий в России имеют социальное и оборонное значение. Однако лишь треть из 48 субъектов Федерации, на территории которых эксплуатируются эти дороги, принимает участие в их содержании и развитии. Именно субъект РФ, заинтересованный в обеспечении транспортной доступности своей территории, должен лоббировать на уровне правительства все необходимые субсидии и дотации на содержание и развитие малодейственных линий, привлекать частных инвесторов.

В сети железных дорог России имеются малодейственные линии, имеющие исключительно промышленное назначение. В этом случае частные компании должны решить, будут ли они финансировать содержание малодейственных линий в полном объеме, выкупать или брать их в аренду, либо они будут закрыты.

*6. Создание терминально-логистических центров (комплексов) (ТЛЦ).* На сети ОАО "РЖД" планируется построить 35 интермодальных ТЛЦ – транспортных супермаркетов, предоставляющих весь комплекс услуг не только для железнодорожного, но и для смежных видов транспорта. Создание ТЛЦ – доступный способ оживить экономическую активность в регионе и капиталоемкий процесс, осуществлять который целесообразно на принципах ГЧП. Заказчиком при этом должно выступать либо государство, либо крупные транспортные консорциумы. Определяющую роль в развитии логистических центров должны играть генеральные планы развития территорий.

До 2009 г. на принципах ГЧП планируется построить и ввести в эксплуатацию более 1,2 млн. м<sup>2</sup> терминально-складских площадей. Их строительство будет профинансировано частными инвесторами. Со своей стороны ОАО "РЖД" вложит средства в развитие инфраструктуры и подъездных путей. В дальнейшем предусматривается сооружение терминально-складских комплексов межрегионального значения по инициативе администраций регионов, за счет средств инвесторов, которыми могут стать торговые операторы и крупные поставщики товаров народного потребления.

Региональные администрации осуществляют и должны осуществлять координацию деятельности всех участников транспортного рынка, и в первую очередь – в сборе и анализе информации о предстоящих грузопотоках. Заявленные объемы грузопотока на перспективу целесообразно оформлять в виде трехсторонних соглашений между ОАО "РЖД", грузоотправителями и субъектами РФ. В соглашениях должна быть предусмотрена ответственность сторон, вплоть до штрафных санкций в случае отхода от выполнения взятых обязательств.

### **3. ГЧП в виде создания ОАО "РЖД" совместных предприятий, дочерних и зависимых компаний, передачи оказания железнодорожных услуг на аутсорсинг частным компаниям**

В ходе реформы железнодорожного транспорта должны быть созданы 28 дочерних и зависимых компаний (ДЗО) по различным видам перевозок, производству и капитальному ремонту путевой техники, средств железнодорожной автоматики и телемеханики, капитальному строительству, проектно-изыскательским и научно-исследовательским работам, ремонту локомотивов и грузовых вагонов, охранной деятельности и др. Создание ДЗО, их функционирование и последующая приватизация (капитализация) являются одной из разновидностей ГЧП в процессе реформирования железнодорожного транспорта.

Примерами создания совместных предприятий (СП) и ДЗО для строительства и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры являются ОАО "Ямальская железнодорожная компания", ОАО "Золотое звено".

В ходе реформы путевого комплекса ОАО "РЖД" предполагается создание 4-х ДЗО: в первое войдут предприятия по производству щебня, во второе – предприятия по производству шпал, в третье – предприятия по пропитке деревянных шпал, четвертое ДЗО будет создано на базе Новосибирского стрелочного завода. В дальнейшем в ДЗО будет преобразован филиал ОАО "РЖД" – Центральная дирекция по ремонту пути.

Депо, входящие в состав ОАО "РЖД", все больше ориентируются на обслуживание вагонов, принадлежащих частным компаниям. В 2006 г. начала работать Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов (ЦДРВ) (включающая 124 ремонтных депо и 23 вагоноколесные мастерские) – филиал компании.

В 2006 г. созданы и начали хозяйственную деятельность ДЗО – операторы подвижного состава ОАО "ТрансКонтейнер" и ОАО "Рефсервис", которые оказывают услуги, связанные со специализированными перевозками грузов.

Однако главная роль в данном виде ГЧП отведена созданию грузовых компаний (ГК). Первая из двух дочерних ГК ОАО "РЖД" – ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК) должна быть создана в 2007 г. В ее уставный капитал будет внесено около 260 тыс. вагонов, практически весь специализированный подвижной состав. В 2009 – 2010 гг. по решению правительства часть акций этой ПГК может быть продана путем размещения IPO. Вторая ГК будет создана в 2008 – 2009 гг.

Необходимость создания ГК обусловлена выдавливанием ОАО "РЖД" из высокодоходных сегментов перевозок. При этом публичный перевозчик вынужден нести обязанность железнодорожного транспорта по доставке любых грузов на любую станцию, вне зависимости от экономического результата. В этих условиях создание ГК приведет к существенному повышению эффективности бизнеса, связанного с вагонной составляющей. Работа ГК, как оператора подвижного состава, не подпадает под действие законодательства о естественных монополиях и регулируется законами о конкуренции и ограничении монополистической деятельности. Таким образом, ГК получит возможность работать в равных тарифных условиях с частными операторами, по дерегулированным вагонным составляющим тарифа. Кроме того, ГК, не являясь публичным перевозчиком, не будет нести обязательств по безусловной транспортировке любых грузов.

Повысив доходы от перевозок и продав часть акций на рынке капитала, ГК планируют увеличить закупки подвижного состава (преимущественно полувагонов) в несколько раз: с уровня 8 – 10 тысяч единиц до 30 тысяч единиц в год. Подобный скачок произойдет на фоне уже существующих закупок частным сектором на уровне 30 тысяч единиц в год.

Создание и функционирование ГК может иметь следующие негативные последствия:

- будучи хотя и ограниченным (особенно в случае создания двух ГК), но монополистом, и получив право свободно устанавливать вагонную составляющую

щую тарифа, ГК может начать демпинговать и уничтожать частных собственников-операторов подвижного состава;

- возможен рост транспортных тарифов вследствие либерализации рынка железнодорожных перевозок;
- вследствие того, что ГК будет заинтересована в увеличении вагонной составляющей тарифа и упорядочении отношений между операторами (перевозчиками) и ОАО "РЖД" как владельцем инфраструктуры, интересы последней могут существенно пострадать;
- общее финансовое положение ОАО "РЖД" может ухудшиться, т.к. финансовые поступления от высокодоходных перевозок будут перераспределяться в пользу частного сектора, в т.ч. ГК, в еще больших масштабах. При этом если магистральные и маневровые локомотивы останутся в собственности ОАО "РЖД", себестоимость услуг инфраструктуры и локомотивной тяги будет увеличиваться за счет снижения масштабов бизнеса инфраструктурно-локомотивной компании ОАО "РЖД";
- при взаимоотношениях ОАО "РЖД", ГК и частных операторов подвижного состава существенно вырастут транзакционные издержки (только объем документооборота, по оценкам, вырастет примерно на 20 – 40%).

ОАО "РЖД" активно внедряется в сопряженные виды бизнеса. Особый интерес проявляется к деятельности портов. Получая доступ к портовой инфраструктуре, компания стремится повысить свою доходность, решить проблемы брошенных поездов и своевременной подачи и разгрузки вагонов, создать сквозную технологию доставки грузов от предприятия до судна.

ОАО "РЖД" определило перечень железнодорожных работ и услуг, которые могут быть переданы во внешние частные компании (аутсорсеры). К ним относятся работы по уборке, экипировке и охране пассажирского подвижного состава, продажа билетов в электропоездах и контроль за безбилетным проездом, ряд работ в защитных лесонасаждениях и др.

Абсолютное большинство ДЗО планируется в дальнейшем полностью или частично приватизировать. Однако, если ОАО "РЖД" и его ДЗО и СП будут функционировать как единый, управляемый из одного финансового и технологического центра холдинг, то он станет определяющим игроком на рынке железнодорожных перевозок. Возникновение подобного холдинга представляется временным, компромиссным вариантом между задачами третьего этапа реформы железнодорожного транспорта и системными требованиями по обеспечению перевозок и их безопасности.

#### **4. ГЧП в виде стимулирования инвестиционной активности частных транспортных компаний**

##### *4.1 Тарифообразование*

Инвестиционная активность транспортных предприятий направлена, прежде всего, на приобретение в собственность подвижного состава. Важная роль в стимулировании этого процесса принадлежит тарифообразованию. Тарифное стимулирование роста доли частных железнодорожных услуг – один из видов ГЧП, посредством которого государство стимулирует развитие рынка частных перевозок. Ключевой вопрос при этом: насколько тарифы позволят окупить затраты частных компаний?

Тарифообразование в регулируемом секторе железнодорожных перевозок осуществляется по согласованию с ФСТ. Так, принятие правлением ФСТ решения об уве-

личении с 2007 г. вагонной составляющей в тарифе на перевозку грузов в частных полувагонах на 30% позволит частным операторам активнее закупать подвижной состав. Срок окупаемости полувагона сократится с 12 до 7 – 8 лет, что оптимально подходит для реализации лизинговых схем.

На рынке железнодорожных перевозок применяются также исключительные тарифы, преференции, понижающие коэффициентов, скидки на перевозку гарантированных объемов грузов и пр. Все три составляющие тарифа – вагонная, локомотивная и инфраструктурная – взаимосвязаны, при увеличении одной уменьшается другая. В процессе стимулирования частных компаний закупать больше вагонов и локомотивов может пострадать железнодорожная инфраструктура. В настоящее время прослеживается процесс перераспределения доходов между инфраструктурой и операторскими компаниями в пользу последних.

Тарифное стимулирование в нерегулируемом секторе осуществляется ОАО "РЖД" и заключается в предоставлении постоянным крупным грузоотправителям и их транспортным подразделениям возможности работать без предоплаты. Увеличению инвестиционной активности транспортных предприятий может способствовать и либерализация тарифообразования, после которой оно будет опираться не на классы грузов, а на соотношение предложения и платежеспособного спроса. При реализации проектов развития инфраструктуры следует предусмотреть формирование инвестиционных тарифов, а также осуществлять ценообразование под гарантии дополнительных объемов перевозок. Для этого потребуются заключение долгосрочных контрактов с грузовладельцами на гарантированные объемы перевозок, вложение средств заинтересованных отправителей грузов в железнодорожную инфраструктуру под перспективные льготные тарифы, обеспечивающие компенсацию вложенных средств. В любом случае частные компании ждут от государства и ОАО "РЖД" четкой тарифной политики в сфере железнодорожных перевозок.

Однако не все зависит от тарифов. Транспортные компании, обслуживающие предприятия-экспортеры, соотносят закупки подвижного состава скорее с увеличением грузовой базы у своих клиентов, чем с дифференциацией тарифов.

#### *4.2 Разделение и разгосударствление железнодорожных услуг*

В условиях ГЧП государство предлагает частному сектору начать действовать в качестве партнера на рынке железнодорожных перевозок. В ходе реформы железнодорожного транспорта государство и ОАО "РЖД" стараются решить двудеиную задачу: обеспечить непрерывность и устойчивость работы железнодорожного транспорта, но при этом разделить финансово-экономические и государственно-управленческие функции, стимулировать предпринимательскую активность частных транспортных компаний, создать условия для развития конкуренции. Однако острой конкуренции на этом рынке пока не ощущается. В настоящее время крупные железнодорожные компании – скорее партнеры, чем конкуренты. Особенно это относится к их взаимодействию с ОАО "РЖД".

Первыми частными компаниями на рынке железнодорожных услуг стали экспедиторы, которые оказывали посреднические услуги по предоставлению доступа к перевозке. В настоящее время наиболее значительные игроки рынка – частные железнодорожные компании, обладающие статусом операторов подвижного состава. Операторы оказывают грузоотправителям транспортные услуги, заключающиеся в предоставлении подвижного состава, организации перевозок грузов, осуществлении расчетов с ОАО "РЖД" за перевозки грузов, диспетчерском контроле за движением вагонов, и др. услуги.

Операторы подвижного состава имеют как собственные, так и арендованные вагоны, контейнеры, локомотивы. Считается, что оптимальная доля арендованного подвижного состава – 25 – 30% всего вагонного парка частной компании, что позволяет гибко реагировать на рыночные колебания. Применяются и комбинированные, не всегда прозрачные схемы. Например, вагоны инвентарного парка ОАО "РЖД" модернизируются и переоборудуются за счет частных компаний и при этом не берутся этими фирмами в аренду, а остаются в парке ОАО "РЖД". Однако частные фирмы управляют движением этих вагонов, перечисляя собственнику тарифы, установленные для инвентарного парка ОАО "РЖД".

В настоящее время подвижной состав частных компаний обеспечивает около половины грузооборота в стране. За 2006 г. частный парк грузовых вагонов вырос на 18% и достиг 330 тыс. единиц, что составляет уже 36% от общей численности грузового вагонного парка России. Собственный подвижной состав имеют почти 2,5 тыс. частных предприятий.

Наибольший интерес частные компании-операторы проявляют к сегменту высокодоходных перевозок, откуда интенсивно вытесняется ОАО "РЖД". Так, за 2006 г. доля транспортировки нефтяных грузов в частных вагонах составила 64,2%, руды – 52,7%, удобрений – 51,2% и продолжает возрастать. В настоящее время частными компаниями перевозится около 95% экспортной нефти. С другой стороны, на долю ОАО "РЖД" приходится 99% перевозок угля, которые были и остаются убыточными. В 2006 г. доля частных вагонов в экспортных перевозках угля не превышала 0,5%.

Недостаток вагонов инвентарного парка ОАО "РЖД", недостаточная гибкость и оперативность государственной компании, деятельность посредников-экспедиторов и наличие скидки к тарифу на величину вагонной составляющей – все эти факторы заставили крупные сырьевые, металлургические, химические предприятия обзаводиться собственным парком вагонов, создавать дочерние транспортные предприятия, например, "Металлоинвест-транс", "Северстальтранс", "Новая перевозочная компания". Крупные металлургические комбинаты еще с советских времен имеют огромные железнодорожные хозяйства. По сути 70% частных железнодорожных компаний являются транспортными цехами промышленных предприятий.

Промышленные предприятия имеют собственный вагонный парк или создают дочерние железнодорожные компании для гарантированного вывоза своей продукции, снижения риска неподачи вагонов инвентарного парка ОАО "РЖД", устранения посредников и выстраивания эффективной логистики. Особенно это касается компаний-экспортеров. Использование частного вагонного парка обеспечивает транспортную безопасность компании в период ремонтных работ на железной дороге (лето – начало осени), когда из-за увеличения времени оборота вагонов инвентарного парка ОАО "РЖД" не хватает для обеспечения заявок грузоотправителей. Кроме того, использование собственного подвижного состава позволяет экономить на железнодорожном тарифе от 15 до 40% от базовой стоимости перевозок в инвентарном парке ОАО "РЖД".

Например, вагонный парк стал активом химических предприятий, который они были вынуждены иметь вне зависимости от вагонной составляющей тарифа. Хотя транспортная составляющая при перевозке калийных удобрений АО "Уралкалий" достигает 40 – 50% в цене продукции, основной мотив закупки компанией большого количества специализированного подвижного состава – стремление застраховаться от дефицита минераловозов. Другое химическое предприятие – АО "Еврохим" – использует собственные вагоны как склады на колесах из-за отсутствия достаточных складских

площадей в порту Новороссийска, через который экспортируется часть его продукции. Наличие частного специализированного подвижного состава позволяет компании сохранять высокое качество своей продукции. Кроме того, в условиях колебания мировых цен на минеральные удобрения собственник вагона может регулировать свою вагонную составляющую и соответственно общую стоимость перевозки.

Частные операторы подвижного состава, как правило, используют свои вагоны на коротком плече в центре страны, что ускоряет их оборот. Широко используются маршрутные и групповые отправки. В пределах одной отрасли специализированный вагонный парк, приспособленный под особые погрузочно-разгрузочные устройства, определенные технологии перевозки, сохранности груза, является более привлекательным, чем универсальный. С другой стороны, частному оператору необходимо содержать, обслуживать, обеспечивать постоянную загрузку своих вагонов.

Одной из основных проблем, с которыми сталкиваются частные операторы, – это обратная загрузка вагонов. Большой универсальный оператор подвижного состава, каким может быть, например, грузовая компания, перевозит широкую номенклатуру грузов, тем самым эффективнее использует вагонный парк, снижает долю порожнего пробега, обеспечивая обратную загрузку. Раздробленность вагонного парка по видам собственности не позволяет качественно им управлять и ухудшает показатели его использования. Например, перевозки угля и руды на металлургический комбинат могут осуществляться в инвентарном парке ОАО "РЖД", а перевозки готового металла – в частных вагонах комбината. В этом случае государственная компания получает гарантированный порожний пробег. При дефиците подвижного состава для перевозки угля не используется резерв частных полувагонов. Ощущается недостаток вагонов на Дальнем Востоке, куда не делают отправок частные операторы. Выходом могли бы стать: принятие общего соглашения об обезличенном использовании вагонного парка, стимулирование частных операторов сдавать свои вагоны в аренду ОАО "РЖД", создание пула владельцев подвижного состава.

Частные компании начинают оказывать услуги по предоставлению локомотивной тяги. Наличие собственных локомотивов превращает оператора подвижного состава в полноценного перевозчика. В большинстве случаев частная локомотивная тяга предоставляется на отдельных локальных и замкнутых полигонах. На широкие полигоны в перевозках грузов вышли компании "ТрансОйл", "Балттранссервис", "Новая перевозочная компания" и другие, которые используют для своих целей не только собственные вагоны, но и локомотивы. Локомотивный парк крупных частных компаний составляет несколько десятков единиц. Общее количество частных локомотивов, обращающихся по магистральным путям ОАО "РЖД", на конец 2006 г. превысило 200 единиц без учета локомотивов АК "Железные дороги Якутии" и Ямальской железнодорожной компании.

Крупные операторы подвижного состава (такие как "Новая перевозочная компания", "Независимая транспортная компания", "Трансгарант", "Трансойл") намерены добиваться превращения в частных перевозчиков. При этом частные перевозчики, как и ОАО "РЖД", будут обязаны предоставлять локомотивы всем желающим. В 2007 г. предлагается разделить тарифы на услуги локомотивной тяги и инфраструктуры, а также законодательно закрепить недискриминационный доступ к локомотивной тяге. Планируется значительное увеличение количества частных локомотивов.

Главными препятствиями на пути создания в России частных железнодорожных перевозчиков являются позиция ОАО "РЖД", настаивающего на своем монопольном

праве предоставлять услуги локомотивной тяги, и большая дальность перевозок по стране, предполагающая смену собственного локомотива на локомотив ОАО "РЖД", что может лишить частного перевозчика значительной доли прибыли. Частным перевозчикам придется решать вопросы ремонта, обслуживания локомотивов, строить частные депо, встраиваться в график работы локомотивных бригад. Пока локомотивные депо ОАО "РЖД" ремонтируют и экипируют частные локомотивы на своих производственных площадях, оказывают услуги по их эксплуатации. Частные компании, в свою очередь, инвестируют средства в оснащение и увеличение мощностей структурных подразделений локомотивного хозяйства ОАО "РЖД".

В России пока нет необходимого нормативного поля, позволяющего работать на общей сети железных дорог иному перевозчику, кроме ОАО "РЖД". Если законодательная база не будет создана, сфера услуг общественного перевозчика в обозримой перспективе будет оставаться во временно-монопольном сегменте и функционировать при вертикально-интегрированной системе управления в рамках ОАО "РЖД" как единого хозяйствующего субъекта. Именно такой "эволюционный подход" к созданию рынка железнодорожных перевозок лоббирует государственная компания, объясняя это заботой об устойчивости транспортной системы страны. Третий этап реформы может быть сведен к разделению перевозочной и инфраструктурной деятельности, введению раздельного учета по видам деятельности для целей тарифного регулирования. Возможно, при этом выяснится, что конкуренция между перевозчиками в сфере железнодорожного транспорта не нужна, а частные компании будут специализироваться только на перевозке какого-то вида груза (номенклатурные перевозчики) на одном или нескольких направлениях (локальные перевозчики).

#### *4.3 Регулирование хозяйственно-технологической деятельности частных компаний*

В настоящее время ОАО "РЖД" и частные компании-операторы подвижного состава имеют примерно равные доли в совокупном грузообороте. При этом частный парк грузовых вагонов в два раза меньше парка госкомпании. Эту ситуацию можно объяснить лучшей работой частных компаний, которые увеличивают грузооборот за счет повышения интенсивности и эффективности использования вагонов, оптимизации логистических схем. Но при этом необходимо иметь в виду, что существуют прибыльные и убыточные маршруты. Многие частные операторы стараются использовать свой подвижной состав только на тех маршрутах, где гарантирована обратная загрузка. На тех маршрутах, где имеется порожний пробег, частные компании стараются использовать парк ОАО "РЖД", из-за чего получается, что доля порожнего пробега вагонов госкомпании выше, чем частного подвижного состава.

Однако и ОАО "РЖД" имеет эффективные инструменты и рычаги влияния на своих "партнеров". *Частные компании-операторы подвижного состава действуют в нормативном поле, определяемом, в том числе, и ОАО "РЖД"*, особенно если речь идет о нормах и технологиях перевозочной работы и договорах с госкомпанией.

ОАО "РЖД" наделено правом вводить *конвенционные запрещения* на отправку грузов по всем направлениям, прежде всего, в адрес припортовых станций и сухопутных погранпереходов. Так, конвенционные запрещения на отгрузку угля в адрес портов в зимний период, на отгрузку зерна в период уборки урожая носят сезонный характер, определяются накоплением неразгруженных вагонов в портах. На разгрузку вагонов в

портах в свою очередь влияют мощности портов, погодные условия, необходимость формирования судовых партий.

Частные операторы подвижного состава указывают на то, что такие действия ОАО "РЖД" без согласования с Федеральным агентством железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ (Росжелдором) не вполне соответствуют закону, в частности Уставу железнодорожного транспорта РФ. Принятие решений о введении конвенционных запрещений на отгрузку не может быть функцией коммерческой структуры, какой является ОАО "РЖД". Соответствующие полномочия должны быть переданы Росжелдору, и в дальнейшем введение конвенций на отправку грузов по железной дороге должно согласовываться непосредственно с представителями этой госструктуры.

Со своей стороны ОАО "РЖД" указывает на необходимость недопущения хаоса на железной дороге, образования пробок, появления брошенного подвижного состава. Введение конвенциональных запрещений может служить и цели переориентации грузовых потоков: например, прослеживается стремление ОАО "РЖД" переориентировать часть грузопотоков в порт Оля на Каспийском море.

Регулирование хозяйственно-технологической деятельности частных компаний осуществляется также путем определения *правил курсирования* частного подвижного состава, *приписки вагонов* к станциям назначения, определения номенклатуры грузов, перевозимых в частных вагонах. Частным операторам необходимо закреплять за каждым вагоном четкий маршрут движения – полигон курсирования. ОАО "РЖД" выступает против либерализации условий движения частных составов, указывая на то, что это затруднит планирование перевозок, сделает курсирование частных вагонов хаотичным и беспорядочным.

Приписка железнодорожного подвижного состава к железнодорожным станциям дает возможность определить станцию, на которую должны быть возвращены вагоны после перевозки. Приписка вагонов к железнодорожным станциям должна осуществляться владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. В настоящее время главным владельцем инфраструктуры является ОАО "РЖД". К станции приписывается частный подвижной состав, который соответствует стандартам, правилам и нормам, действующим на железнодорожном транспорте. Условия приписки частных грузовых вагонов к станциям железных дорог должны обеспечивать технологическую возможность нахождения вагонов на путях общего и необщего пользования, не допускать превышения количества приписанных частных вагонов существующей вместимости путей.

Приписка частных вагонов к станциям железных дорог может быть способом нерыночного давления на частные компании со стороны ОАО "РЖД", которое может оказывать предпочтение в приписке вагонов к той или иной конкретной станции своим ДЗО, а прочим отказывать под предлогом отсутствия технологической возможности. Большое недовольство частных операторов подвижного состава вызвал выпущенный ОАО "РЖД" 17 ноября 2006 г. внутренний распорядительный акт – телеграмма № СК-10264 "О перерегистрации собственных грузовых вагонов, имеющих восьмизначную нумерацию на цифру "5", приписанных к станциям Российских железных дорог". Недовольство собственников вызвал не столько сам факт необходимости перерегистрации, сколько, по их мнению, следующие за этим проблемы с припиской частных вагонов. В настоящее время в Росжелдоре готовятся новые Правила пономерного учета вагонов всех видов собственности, в которых приписка не предусматривается.

При взаимодействии ОАО "РЖД" и частных компаний актуальными являются вопросы качества подготовки подвижного состава, очередности ремонта и его качества, проблемы отстоя частных вагонов на путях станций главного хода, установления платежей за отстой частных вагонов на путях ОАО "РЖД" (на некоторых дорогах плата за простой в течение суток превышает стоимость аренды), неравномерности предъявления грузов, особенно строительных, в течение года. Возникает необходимость четкого ежемесячного планирования использования рабочего парка вагонов.

Ряд компаний-операторов отказывается переходить на осуществление планового ремонта своих вагонов на основании установленного ОАО "РЖД" межремонтного пробега (120 тыс. км). Норматив пробега может быть исчерпан вагоном в любой точке сети железных дорог, а это повлечет его отцепку от состава. Если таких вагонов окажется много, собственники потеряют возможность планировать перевозки. Некоторые частные компании не проводят модернизацию вагонных тележек, из-за чего на сети не удастся повысить скорость движения порожних вагонов до 70 км/ч. Ощущается дефицит ремонтных мощностей, и частные вагоны могут стоять в ожидании приема в депо до 40 дней.

Трудности с ремонтом своих вагонов побуждают собственников подвижного состава создавать свои вагоноремонтные предприятия. Например, Магнитогорский металлургический комбинат (ММК), размер парка подвижного состава которого превышает 20 тыс. единиц, создает такое предприятие – "Уральскую вагоноремонтную компанию", в непосредственной близости от комбината. Предполагается, что депо будет производить ремонт вагонов почти вдвое дешевле, чем у ОАО "РЖД", без очередей и порожних пробегов. В дальнейшем компания намерена привлекать для ремонта частный подвижной состав других предприятий Уральского региона. В целом частный сервисный бизнес в России быстро развивается. Поэтому в ближайшее время следует ожидать появления вагоноремонтных холдингов в крупных промышленных центрах и транспортных узлах страны.

\* \* \*

Система государственно-частных отношений, направленная на стимулирование инвестиционной активности железнодорожных компаний, в настоящее время носит отпечаток переходных процессов, свойственных заключительному этапу реформирования этого вида транспорта. Партнерство государственных органов, ОАО "РЖД" и частных компаний в развитии железнодорожных перевозок носит зачастую стихийный, разовый характер, является результатом компромисса, конкретных договоренностей в решении насущных проблем и не опирается на четко разработанное нормативно-правовое поле, рыночные "правила игры". Между тем примером взаимодействия государства и частного бизнеса может служить проводимая в стране реформа электроэнергетики с выделением государственной Федеральной сетевой компании и приватизацией (капитализацией) генерирующих и сбытовых активов. В любом случае, будущее устойчивое развитие железнодорожного транспорта видится в государственном стимулировании предпринимательской активности и привлечении инвестиционных ресурсов частных компаний.