

Истоки

Коммерция – это процедура

В дореволюционной России был накоплен большой опыт САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ВЕСОМУЮ РОЛЬ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В XIX ВЕКЕ ИГРАЛИ ТАРИФНЫЕ СЪЕЗДЫ. БЫЛИ ПРЕДПРИНЯТЫ ПОПЫТКИ ВОЗРОДИТЬ ИХ И В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД.

К середине 1860-х годов в России существовало более 40 частных железнодорожных компаний, между которыми развивались конкуренция и борьба за клиента. Это, с одной стороны, вело к соответствию спроса и предложения в сфере транспортных услуг, но с другой – усложняло организацию прямого железнодорожного сообщения и снижало предсказуемость хозяйственных результатов производителей российского экспорта, главным образом хлебных грузов.

В связи с этим возникла настоятельная потребность в договорных инструментах, которые позволяли бы правительству, железным дорогам и грузоотправителям находить оптимальные решения по перевозкам грузов тарифного, правового, технического и социально-политического характера. Поэтому по инициативе Министерства путей сообщения был создан постоянно действующий институт – Съезд представителей русских железных дорог. Он имел статус совещательного органа, однако, если решения принимались единогласно, они были обязательны для всех. Каждая железнодорожная частная компания имела на съезде один голос. Также одним голосом было представлено и Управление казённых железных дорог МПС.

Первый Общий съезд состоялся в 1869 году в Санкт-Петербурге. Впоследствии, до революции, было проведено 146 таких собраний. На них обсуждались вопросы согласования и принятия нормативных актов по организации перевозок, правил технической эксплуатации, тарифов, других коммерческих решений. С 1875 года по решению Общего съезда стал регулярно издаваться «Железнодорожный листок», в котором публиковались различные решения съездов.

Грузовладельцы на первые Общие съезды, как правило, не приглашались, но их обращения к железнодорожникам всегда тщательно и пристрастно рассматривались. Чаще всего они касались просьб по установлению тарифных скидок. В связи с этим ещё в 1871 году один из делегатов Третьего Общего съезда, управляющий Нижегородской железной дорогой Иван Рерберг, в специальной записке изложил свои взгляды на принципы построения тарифов. В частности, он писал, что железная дорога является коммерческим предприятием и тарифы не могут быть снижены по одному желанию торгового сословия. Размер провозных плат, по мнению Ивана Рерберга, должен был зависеть от стоимости магистрали, её длины, особенностей эксплуатации, интенсивности движения, рода и стоимости перевозимого товара, сезонности, условий конкуренции.

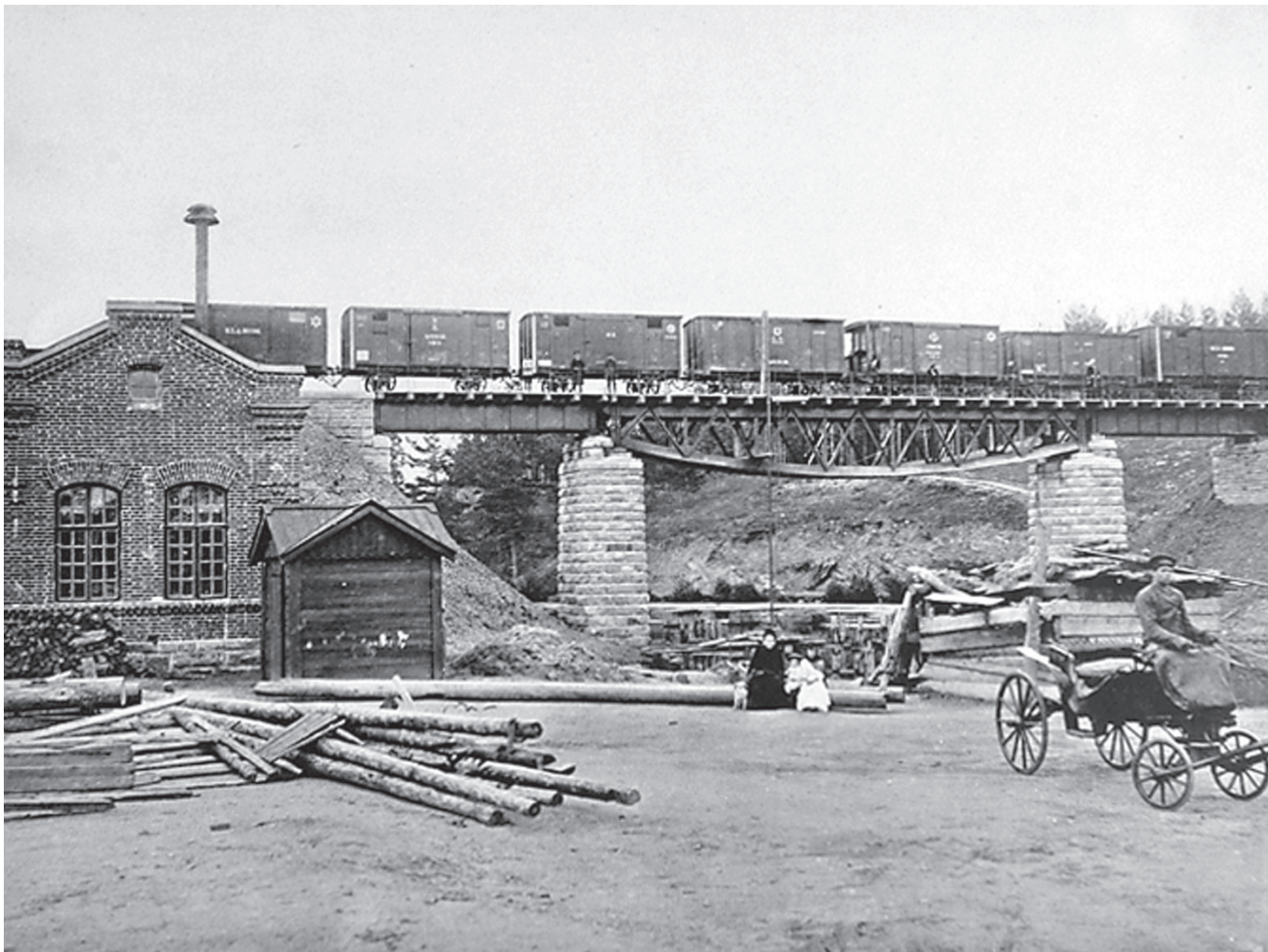


ФОТО: АЛЕКСИЙ ЧУПАНОВ

В XIX ВЕКЕ ГРУЗ ДВИГАЛСЯ ТОЛЬКО ТОГДА, КОГДА ОН БЫЛ ПЛАТЁЖЕСПОСОБНЫМ

Просьбы об изменении тарифов поступали не только от фабрикантов, помещиков и купцов, но и от различных министерств, ведомств, губернаторов, общественных ассоциаций и т. д. Съезд к вопросам снижения тарифов относился, как правило, весьма осторожно и принимал положительные решения только в том случае, если предложения были действительно согласованы с конкретными железными дорогами.

В 1870–1880-е годы, несмотря на проведение регулярных Общих съездов, тарифная конъюнктура железнодорожных перевозок оставалась довольно неустойчивой. Железные дороги в своей маркетинговой политике использовали как ценовые споры, так и настоящие тарифные войны. В такой обстановке с 1888 года стали проводиться специальные Общие тарифные съезды. Принятые ими решения утверждались государственными органами – Тарифным комитетом, а в случае необходимости – Советом по тарифным делам.

Первый Общий тарифный съезд русских железных дорог прошёл с 11 мая по 3 июня 1888 года. Очень характерен состав его участников: 68 представителей от 32 частных железных дорог, по одному – от МПС, Минфина, Временного управления казён-

ных железных дорог, постоянной комиссии при Общем съезде и ещё несколько человек от групповых съездов железных дорог. Съезд установил Единую шкалу тарифов на хлебные грузы прямого сообщения к портам и пограничным станциям с разбивкой от различных пунктов отправления. В основу положили величину конечной стоимости товара в Лондоне и долю фрахтовых расходов. Всего было учтено 1218 железнодорожных станций, для чего утвердили 5103 фиксированные ставки.

Впоследствии ежегодно собиралось, как правило, несколько общероссийских тарифных съездов, а также широко практиковалось проведение местных. Важно подчеркнуть, что основой для формирования грузовых тарифов являлись цена грузов в пунктах производства и потребления, спрос на перевозки и другие коммерческие рыночные показатели. Также обращает на себя внимание и существовавшая в царское время весьма демократичная процедура прохождения тарифных вопросов и принятия по ним решений.

В постсоветский период было предпринято несколько попыток возрождения тарифных съездов. В ноябре 1997 года с таким предложением обратились в правительство Национальная ассоциация транс-

портников (НАТР) и Грузовладельческая ассоциация (ГРАССО). Это было время «младореформаторов», нацеленных на реформы, и первый вице-премьер Борис Немцов, курировавший МПС, поддержал идею.

27 мая 1998 года в Москве состоялся Всероссийский тарифный съезд-конференция потребителей транспортных услуг и работников железнодорожного транспорта. С основными докладами выступили Борис

Железнодорожные тарифы не могут быть снижены по одному лишь желанию торгового сословия

Немцов и министр путей сообщения Николай Аксёненко. Из нескольких сотен участников съезда 80 представляли «пользовательскую» фракцию. Как вспоминал один из организаторов съезда, исполнительный директор ГРАССО Георгий Давыдов, мероприятие прошло весьма полемично, со взаимными упреками типа «вы везёте и не платите», а «вы обираете и вагонов не подаёте». По поводу итоговых документов он дал такую оценку: «На завершающем этапе подготовки съезда наработки рабочей группы были весьма существенно переработаны. Их редакция, вложенная в раздаточные материалы, вполне соответствовала обломовской философии «всё

разумное – сущее, всё сущее – разумно». Вроде бы и стремиться особо не к чему. И съезд необязателен. А коли так, то и пусть он проходит».

Другой активный участник съезда, старейший советский специалист по железнодорожным тарифам Абрам Крейнин, отмечал: «Конкретных результатов не так уж много. Однако самым главным итогом съезда является сближение позиций всех участников транспортного процесса».

После Первого Тарифного съезда попытки восстановить проведение данных мероприятий ещё некоторое время продолжались, причём весьма активную роль здесь играл Александр Лебедь, являвшийся по своей губернаторской должности членом Совета Федерации и возглавлявший там комиссию по вопросам тарифов транспорта. 2 октября 1998 года в Красноярске практически под его руководством прошёл Второй Тарифный съезд-конференция потребителей транспортных услуг, который остался в истории как некий полулегитимный, по большому счёту не признанный в МПС.

А 18 января 1999 года правительство, возглавляемое Евгением Примаковым, приняло Постановление № 61 «Об общих тарифных съездах транспортников РФ», где, в частности, предписывалось: одобрить инициативу МПС, Минтранса РФ и Федеральной авиационной службы о совместном проведении в 1999-м и последующие годы общих тарифных съездов транспортников с участием представителей предприятий транспорта всех форм собственности, организаций – пользователей услуг транспорта и заинтересованных органов власти. Чуть позже было утверждено соответствующее Положение об Общем Тарифном съезде.

Согласно этим документам 31 марта – 2 апреля 1999 года в Москве в ЦДКЖ под патронатом МПС прошёл Общий Тарифный съезд транспортников, которому со-

зательно не дали нумерацию «Третий». Затем состоялись ещё две малозаметные тарифные конференции: в декабре 1999 года в Москве в Торгово-промышленной палате и в июле 2000 года в Красноярске.

Однако в последующие годы такой адекватный для рынка институт, как Тарифный съезд, у нас не прижился. Но, как говорится, ещё не вечер. Рынок железнодорожных перевозок развивается, а значит, потребность в его коммерческой инфраструктуре управления будет, скорее всего, только нарастать. За опытом обращаться нигуда не нужно. Имеем свой собственный.

АНДРЕЙ ГУРЬЕВ,
кандидат исторических наук

Эффективность

Километры штатного расписания

Век НАЗАД УДЕЛЬНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ РЕСУРСАХ БЫЛА МЕНЬШЕ

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МОЖНО ОЦЕНИВАТЬ ПО-РАЗНОМУ, но САМЫЙ НАГЛЯДНЫЙ СПОСОБ СРАВНИТЬ СЕБЯ С ДРУГИМИ – ЭТО ПРОСТО ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ КОЛИЧЕСТВО РАБОТНИКОВ НА КИЛОМЕТР ПУТЕЙ.

Очевидно, что чем более высокотехнологично производство, тем меньше требуется людей для его обслуживания, тем увереннее можно говорить здесь об инновационных подходах. Чтобы соблюсти примерно равные условия «соревнования», сравним сегодняшний железнодорожный транспорт России, во-первых, с дореволюционным временем, а во-вторых, с тремя крупнейшими сетями мира – американской, китайской и индийской.

Согласно статистико-документальному справочнику «Россия. 1913 год», в то время на железнодорожном транспорте работали 653400 человек при протяжённости сети 63602 версты (67850 км). Это составляло менее 10 человек на километр дороги.

Протяжённость сети теперь составляет 85 тыс. км. Работают в ОАО «РЖД» вместе с дочерними и зависимыми обществами 1 млн 200 тыс.



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ВЕСИ

Безлюдным производством железную дорогу не назовёшь

сотрудников. Так что, оказывается, сейчас на километр приходится работников существенно больше, чем раньше, а именно свыше 14 человек.

Правда, в годы Первой мировой войны численность контингента на железных дорогах империи была доведена до миллиона (что дало соотношение 15 человек на километр), но сейчас-то мы ни с кем не воюем.

В США несколько десятков железнодорожных компаний, и далеко не все из них публикуют официальные данные о численности своего штата. К счастью, такую информацию

предоставляют восемь крупнейших операторов (в США они называются «компаниями I класса»). Согласно их отчётам за 2007–2011 годы, там работают 205 тыс. сотрудников. Учитывая также десятки операторов II и III класса, можно говорить о примерно 300 тыс. американских железнодорожников. Кстати, контингент пассажирской Amtrak – единственной государственной компании в США – составляет всего лишь 20 тыс. человек.

По данным издания TradingEconomics, общая протяжённость железных дорог в США составляет порядка 227 тыс. км. Таким образом, на сети на один километр дороги

приходится приблизительно 1–1,5 человека.

Даже если ещё учесть какое-то, пусть весьма приличное, количество всяческих аутсорсеров, сезонных вольнонаёмных рабочих, низкоквалифицированных подсобников и т.д., то результат получается всё равно впечатляющий.

Жителей Китая всегда было непросто посчитать, но, к счастью, это было уже сделано индийским специалистом по транспортной логистике в Юго-Восточной Азии Тангатом Рангасвами. По его данным, на китайских железных дорогах, в единственной государственной компании ChinaRailways, занято 3 млн 180 тыс. работников. В том же исследовании автор приводит и индийскую статистику: в Индии железнодорожников около 1 млн 400 тыс.

Что касается протяжённости сети, то, по данным ChinaDaily, в Китае она составляет около 91 тыс. км. Кстати, эта страна недавно вытеснила Россию со второго места в мире по данному показателю. В Индии, по официальным данным государственного перевозчика IndianRailways, длина сети достигает 65 тыс. км. Таким образом, соотноше-

ние «человеко-километров» составляет для этих крупных азиатских стран соответственно 34 и 21. Видимо, китайцы и индийцы предпочитают брать числом.

Самое неприятное в приведённой статистике – это, конечно, отставание нас от нас же самих вековой давности.

Казалось бы, за сто лет появилось большое количество технологий, призванных уменьшить необходимость физического присутствия людей, произошла технологическая революция. Но потребность в человеческом ресурсе возросла почти в полтора раза. Значит, мы можем сколько угодно говорить об инновационном развитии и даже своими глазами наблюдать технические новшества, но цифры нам указывают совершенно определённо: железные дороги России нуждаются в дальнейшей модернизации и продолжении структурных реформ.

Скажут: но ведь насколько мы отстаём от США, настолько же и опережаем азиатские страны. Да, но, вероятно, недолго мы будем их опережать, если те же Китай и Индия сохраняют нынешние темпы своего развития.

ЕВГЕНИЙ БУЗЕВ

Событие

Образец для будущего

СВЕРДЛОВСКАЯ ДОРОГА НАЧИНАЛАСЬ С ГОРНОЗАВОДСКОЙ

В ПЕРМИ НА АЛЛЕЕ ДОБЛЕСТИ И СЛАВЫ НЕДАВНО БЫЛА УСТАНОВЛЕНА ПАМЯТНАЯ ПЛИТА В ЧЕСТЬ ОТКРЫТИЯ В 1878 ГОДУ УРАЛЬСКОЙ ГОРНОЗАВОДСКОЙ ДОРОГИ.

Приказ о строительстве дороги был отдан императором Российской империи Александром II в 1874 году.

Геологические условия оказались настолько сложными, что строителям пришлось испытать немало трудностей, прежде чем они смогли пробить тоннели сквозь толщу гор. Высота насыпей порой достигала 25 м.

Свыше 20 тыс. человек, по большей части крестьянского происхождения, были задействованы на строительстве дороги.

Как писала в ту пору правительственная комиссия, «по своей рациональности и законченности в малейших частностях, при крайне трудных топографических и климатических условиях Уральская Горнозаводская железная дорога может быть признана образцом для будущих сооружений такого же рода».

Движение было открыто в августе 1878 года, когда первый поезд проследовал от станции Пермь до станции Ляды.



ФОТО: АЛЕКСИЙ ЧУПАНОВ

Несколько позднее, в октябре, в «Пермских губернских ведомостях» сообщалось: «1 октября 1878 года открыто правильное товарное и пассажирское движение на всём протяжении Уральской Горнозаводской железной дороги от города Перми до Екатеринбург».

Протяжённость дороги составила 715 км и насчитывала 316 мостов, 646 искусственных сооружений и 140-метровый тоннель. Впоследствии дорога была переименована в Свердловскую, связавшую европейскую часть страны с уральскими городами.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА