

ЭКОНОМИКА

Гусев Денис Александрович

магистрант

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный

экономический университет»

г. Санкт-Петербург

менеджер

ООО «Компания Благо»

г. Санкт-Петербург

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

***Аннотация:** в данной статье автор выдвигает следующее предположение – рынок железнодорожных перевозок в России можно считать сформировавшимся: определились все ключевые игроки отрасли, которые берут ее под контроль. Проанализировано, что в настоящее время перед железнодорожной отраслью стоит множество проблем. Акцентируется, что операторы железнодорожных перевозок вынуждены конкурировать за потребителя, и здесь заметен выигрыш на эффекте масштаба и широком географическом охвате.*

***Ключевые слова:** железнодорожные перевозки, операторы подвижного состава, железная дорога, грузооборот.*

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации является основным. Он выполняет до 80% объема грузовых перевозок и примерно 40% процентов пассажирских перевозок, которые выполняются транспортом для общего пользования.

По данным Федеральной службы государственной статистики в период с января по апрель 2014 года грузооборот железнодорожного транспорта увеличился за отчетный период на 6,1% до 750,4 млрд т-км по сравнению с тем же периодом предыдущего года.

Грузооборот автомобильного – на 0,6% до 73,4 млрд т-км, морского транспорта сократился на 16% до 10,4 млрд т-км. Грузооборот внутреннего водного транспорта увеличился на 14,5% до 11 млрд т-км. Грузооборот воздушного транспорта снизился на 5,8% до 1,5 млрд т-км, трубопроводного – на 2,8% до 837,6 млрд т-км. Среди основных факторов, которые существенно повлияли на показатели грузооборота, в частности его структуры следует выделить тенденции во внешней торговле.

За первое полугодие 2014 года грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 5,6% и составил 1130,9 тарифных тонно-километров.

Структура и динамика внешней торговли и грузоперевозок железнодорожным транспортом по группам товаров представлена зерном (объем его перевозок возрос на 55,4%, что соответствует росту его экспорта в целом). При этом, если объем перевалки в морских портах химической продукции, лесных грузов (на 10,4%), промышленного сырья снизился – то при перевозках по железной дороге их грузооборот наоборот возрос. Это может свидетельствовать о росте торговли этими товарами внутри страны, а также со странами дальнего зарубежья в этом периоде. Снижение перевозок угля на 1% (их доля в перевозках железнодорожным транспортом составляет 25%) связано с сокращением внутреннего спроса на поставки, что было компенсировано погрузками на экспорт.

Несмотря на то, что в целом за полугодие удалось достичь роста показателей грузооборота, в течение данного периода неоднократно наблюдалось уменьшение этих показателей. С одной стороны на них влияли внешнеторговые процессы (из-за того, что на железную дорогу приходится почти половина всего грузооборота страны, влияние внешнеэкономических факторов сказывается гораздо сильнее). С другой стороны – проблемы функционирования самой железной дороги, которые заставляют участников ВЭД использовать другие способы транспортировки товаров.

В настоящее время перед железнодорожной отраслью стоит множество проблем. Среди таких проблем стоит отметить следующие: недостаточная конкурентоспособность перед другими видами транспорта в первом полугодии 2014 г.

По информации, получаемой от участников железнодорожных грузоперевозок, некоторые из них теперь предпочитают перевозить некоторые грузы и сырье автомобильным транспортом (в частности те грузы, которые традиционно перевозятся железной дорогой). И это подтверждается статистикой по автомобильным перевозкам. Среди причин этого выделяют высокие тарифы и недостаточно быструю реакцию ОАО «РЖД» на изменения в перевозочном бизнесе. Отрицательно на ситуации также сказываются случаи несвоевременной доставки грузов из-за простоя и несоблюдения сроков доставки железной дорогой. Что отрицательно сказывается на издержках и влияет на конечную цену товара.

Ещё одной трудной и неоднозначной проблемой ОАО «РЖД» является уменьшение выделенного для компании бюджета в 2014 году на 16 млрд. рублей. В результате компания была вынуждена урезать эксплуатационные расходы на 84 млрд. рублей в 2014 году. Все это может в конечном итоге привести к снижению качества предоставляемых услуг, безопасности перевозок и ещё большему увеличению тарифов.

Наконец, немаловажным является и тот факт, что любые нововведения, которые уже много лет существуют за рубежом, внедряются в России медленно и с большими затратами.

Таким образом, для улучшения грузоперевозок по стране в целом необходима продуманная тарифная политика, модернизация инфраструктуры (в частности создание и развитие транспортно-логистических центров). Перевозки различными видами транспорта не должны конкурировать между собой, а взаимно дополнять друг друга.

Рынок железнодорожных перевозок в России можно считать сформировавшимся: определились все ключевые игроки отрасли, которые берут ее под контроль. Сегодня операторы железнодорожных перевозок вынуждены конкурировать за потребителя, и здесь заметен выигрыш на эффекте масштаба и широком географическом охвате. А скоро возникнет необходимость обновления парка подвижного состава.

Определение оператора подвижного состава впервые было представлено в Федеральном законе Российской Федерации №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года.

В соответствии с данным законом, оператор железнодорожного подвижного состава – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров.

Таким образом, главной характеристикой транспортных предприятий, осуществляющих операторскую деятельность на железнодорожном транспорте, согласно данному определению, является наличие собственного подвижного состава на праве собственности или ином праве, причём не только вагонов, но и локомотивов.

Часто такие предприятия оказывают транспортно-экспедиционные услуги: они выступают грузоотправителями, плательщиками железнодорожного тарифа, согласовывают передачу грузов на другие виды транспорта и т.д.

Анализ деятельности транспортных предприятий-операторов подвижного состава, показал, что их можно классифицировать по ряду признаков. Многофакторность таких предприятий обеспечивает им условия для оптимального функционирования на рынке грузовых перевозок. Классификация транспортных предприятий-операторов подвижного состава изучена недостаточно глубоко, поскольку данная отрасль все еще функционирует в наполовину монопольной рыночной среде. Вопросу классификации транспортных предприятий посвящено ряд научных трудов.

На наш взгляд, предложенные в научных изданиях классификационные признаки можно разделить на следующие виды: финансовые – характеризующие финансовые возможности компании. К ним можно отнести характеристику размера уставного капитала, величину парка вагонов (подвижной состав компании отражается в балансе предприятия), доходность перевозимого груза, способ приобретения подвижного состава, объем предоставляемых услуг, виды сообщения

(предполагает увеличение прибыли за счет предоставления всех видов услуг, также берется во внимание налоговый аспект: налоговая нагрузка предприятия при внутрироссийских перевозках и международных). А также организационные – характеризующие общеуправленческие характеристики компании.

Внимательное изучение классификации железнодорожных транспортных компаний имеет высокую научно-практическую значимость в данной отрасли. Это связано с тем, что в настоящее время многие компании-грузоотправители исповедуют принципы отказа от собственных логистических структур. Следует сказать, что транспортное направление имеет склонность к аутсорсингу по своей сути. В этой сфере, как ни в какой другой, оправдано привлечение сторонних подрядчиков. В результате высвобождения некоторых финансовых и управленческих ресурсов возникает возможность их сосредоточения на ключевых бизнес-процессах компании.

При передаче некоторых бизнес-процессов сторонним транспортным компаниям, всегда необходимо четкое и ясное представление о подрядчике, которому они передаются. Из этого следует, что тщательное изучение классификации железнодорожных транспортных компаний несет в себе большую научно-практическую значимость.

Нужно подчеркнуть, что на сегодняшний день существует ряд факторов, которые препятствуют созданию условий для эффективной конкуренции на рынке в сфере железнодорожных перевозок грузов. К этим факторам можно отнести: наличие единственного перевозчика в лице ОАО «РЖД», что говорит о монопольном характере предоставляемых услуг; концентрация в одной компании функций по предоставлению услуг инфраструктуры и осуществлению перевозочной деятельности, что обуславливает перекрестное субсидирование внутри компании различных видов деятельности; существование отдельных видов деятельности, не подлежащих государственному регулированию, но и не обеспечивающих равно выгодных условий работы транспортных компаний на рынке, например, ремонт и обслуживание подвижного состава.

Анализ современного состояния рынка грузовых железнодорожных перевозок в России, который показал, что в настоящее время система железнодорожных грузоперевозок представлена ОАО «РЖД» с ее дочерними подразделениями и независимыми транспортными предприятиями. Эти предприятия характеризуются следующими аспектами: формируют развивающуюся конкурентную среду в сегменте грузоперевозок, занимают доминирующее положение в части перевозок высокодоходных грузов, восполняют инвестициями старение и выбытие инвентарного парка ОАО «РЖД». Стоит также подчеркнуть, что существующая сегодня нормативно-правовая база во многом не отражает принципы, которые должны обеспечивать эффективную работу железнодорожного транспорта в условиях структурных и институциональных преобразований, в частности функционирование негосударственных транспортных предприятий.

Список литературы

1. Федеральный закон №17-ФЗ от 27 декабря 2002 г. «О железнодорожном транспорте» Грузооборот России: структура по видам транспорта и основные тенденции первой половины 2014 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analysis/15682-gpuzoobopot-possii-stpuktupa-po-vidam-transporta-i-osnovnye-tendentsii-pepvoy-poloviny-2014-goda.html>
2. Бороздина О.Н. Проблемы развития компаний-операторов в условиях реформирования железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rostransport.com/transportrf/pdf/6/17-19.pdf>
3. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.gks.ru