

УДК 33

DOI 10.21661/r-472164

Ш.А. Рашоян, Д.Е. Чабаяев

РОССИЙСКИЙ РЫНОК МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация: в статье рассмотрена тема российских международных железнодорожных перевозок. Авторы акцентируют свое внимание на состоянии железнодорожных перевозок и на перспективах развития.

Ключевые слова: международные железнодорожные перевозки, состояние, перспективы.

S.A. Rashoian, D.E. Chabaev

THE RUSSIAN MARKET OF INTERNATIONAL RAIL TRANSPORTATION: THE STATE AND PROSPECTS

Abstract: the article is devoted to the topic of Russian international rail transportation. The authors focus their attention on the state of rail transportation and on prospects for development.

Keywords: international rail transportation, state, prospects.

Железнодорожный транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Таким образом транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры. В условиях экономического роста ключевыми требованиями для эффективной работы как транспортных компаний, так и железнодорожного транспорта в целом становятся снижение собственных затрат, повышение мотивации работников отрасли, способность удовлетворять

возрастающие требования пользователей к качеству услуг и гибко реагировать на изменения спроса.

Рынок международных железнодорожных перевозок является важнейшим элементом экономики России и транспортной системы страны в целом. Это проявляется, в том числе, в обеспечении устойчивого экономического роста и развития внешнеторговых связей [1]. В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес железнодорожных перевозок ниже. Соизмеримы с российскими показателями по доле железных дорог в грузообороте всех видов транспорта, 22 Канада (около 70%) и США (45–50%), по доле в пассажирообороте – Япония (30%) [2].

По своему географическому положению российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. По эксплуатационной длине железные дороги России занимают третье место в мире – после США и Китая. По грузообороту и объёму перевозимых грузов – так же третье (после США и Китая). Без учета трубопроводов на железнодорожный транспорт в России в последние годы приходится более 85% грузооборота, то есть на дальних маршрутах железные дороги успешно выигрывают конкурентную борьбу за грузы. Но на средних и особенно близких дистанциях выбор грузоотправителей расширяется, и в последние годы часть грузов ушла с железных дорог на автомобили, реки и даже трубопроводы. Причем вторым фронтом конкуренции (помимо нефтяных грузов) являются стройматериалы [3].

Главными преимуществами железнодорожного транспорта, по сравнению с остальными видами транспорта являются: массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог; регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий; универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов; возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным

подъездным путям; относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта. Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

При этом, железнодорожный транспорт характеризуется следующими основными недостатками: невысокая, сравнительно с автомобилями, скорость доставки грузов; – низкий уровень выполнения сроков доставки; низкая степень сохранности перевозимых грузов. Следует отметить, что недостатки железнодорожного транспорта в меньшей степени ощутимы при перевозке массовых грузов, а именно их, главным образом, и перевозят железной дорогой. Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся, главным образом, массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта.

Российским железным дорогам присущи так же ещё ряд особенностей, которые следует отметить:

- отсутствие или сезонность функционирования альтернативных видов транспорта в отдельных регионах страны;
- неравномерная густота железнодорожной сети и различный уровень транспортной обеспеченности регионов;
- возможность интеграции системы по технологическим стандартам со странами СНГ и отсутствие такой возможности с другими странами;
- преобладание грузовых перевозок, в которых, в свою очередь, преобладают сырьевые грузы;
- необходимость содержания нерентабельных и малодеятельных линий [2].

Переход российского рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом к его нынешней конфигурации начался в 2003 году. Тогда, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации №384 [4], утвердившим

Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте, весь хозяйственный комплекс магистрального железнодорожного транспорта перешел от Министерства путей сообщения (МПС РФ) в ведение единого хозяйствующего субъекта – ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

Анализ деятельности участников рынка грузовых железнодорожных перевозок показывает следующую картину. Участниками перевозочного процесса являются:

1. Владелец инфраструктуры (ОАО «РЖД», АК «ЖДЯ», АО «Ямальская железнодорожная компания», ФГУП «КЖД»).

2. Перевозчики (ОАО «РЖД», иные перевозчики в долгосрочной перспективе, после либерализации этого рынка). Стоит отметить, что де-факто ООО «Трансойл» и ООО «Балттранссервис» являются перевозчиками, осуществляют перевозку грузов (нефть, нефтепродукты) собственными поездными формированиями (своими локомотивами и вагонами). Поездные бригады арендуются у ОАО «РЖД».

3. Операторы, владельцы подвижного состава.

4. Грузовладельцы.

5. Вагоностроители.

6. ППЖТ.

7. Вагоноремонтные предприятия.

8. Экспедиторы.

На сегодняшний день при узком рассмотрении на российском рынке грузовых перевозок железнодорожным транспортом сложилась такая модель, при которой в ее центре находится ОАО «РЖД» – владелец инфраструктуры магистрального железнодорожного транспорта и одновременно единственная компания, имеющая статус публичного перевозчика. Вместе с ОАО «РЖД» в качестве прочих игроков рассматриваемого рынка, фигурируют компании-операторы подвижного состава (грузовых вагонов), а также непосредственно грузоотправители либо представляющие их интересы компании-экспедиторы, а также обозначенные выше участники перевозочного процесса.

Рассматривая ближайшие перспективы рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом, мы можем условно разделить их на характеризующие «качественную» и «количественную» стороны будущих изменений. Под «количественной» стороной следует понимать прогнозируемый объем выполненной работы в виде количества перевезенного груза и выполненного грузооборота. А под «качественной» – направленность дальнейших изменений в конфигурации рыночной модели. В охватывающем ближайшие 2–3 года горизонте рассмотрения влияние изменений «качественной» стороны на «количественную» мы оцениваем как минимальное. Такой вывод продиктован тем фактом, что на сегодняшний день железнодорожный транспорт обладает избытком мощностей по перевозке, относительно всего идущего на него грузопотока, а характер отдельных текущих основных грузопотоков позволяет утверждать невозможность их переориентации (по крайней мере, в рамках рассматриваемой нами перспективы) на иные виды транспорта. Говоря об изменениях рыночной модели в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом, мы также с высокой долей вероятности можем утверждать, что они пойдут по пути укрупнения и консолидации рыночных игроков. При этом консолидация будет носить не только горизонтальный, но и вертикальный характер: скорее всего, управление значительным объемом парка грузовых вагонов будет сосредоточено в руках дочерней по отношению к ОАО «РЖД» компании – ОАО «ФГК». Такие планы уже неоднократно озвучивались в качестве предложений различными правительственными структурами. Однако пока их реализация сдерживалась резким неприятием со стороны независимых игроков рынка. Тем не менее, на сегодняшний день очевидно желание правительства пойти по мобилизационной схеме управления рынком. А значит вероятность ее осуществления – крайне высока. Переходя к прогнозируемым объемам перевозок и грузооборота, сразу отметим, что определяющим для них будет показатель динамики промышленного производства, рассчитанный на натуральном, а не стоимостном базисе.

Кроме этого, перспективы развития внешнеторговых железнодорожных перевозок в России возникают в формате взаимодействия в рамках международной

организации региональной экономической интеграции – Евразийский экономический союз (ЕАЭС), участниками которого помимо России являются Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия. Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы и крупнейшей отраслью экономики стран-членов ЕАЭС. Общая протяженность железных дорог ЕАЭС составляет 105 тыс. км – второе место в мире. Они обеспечивают перевозки грузов во внутреннем, межгосударственном и транзитном сообщении, а также взаимную торговлю стран Евразийского экономического союза и их торговлю с третьими странами.

Стоит отметить, что международные железнодорожные перевозки грузов во всех государствах Евразийского экономического союза не являются сбалансированными по направлениям – объемы экспортных перевозок кратно превосходят объемы импортных перевозок. Что касается структуры перевозимых грузов, то в совокупном объеме экспортных перевозок преобладали следующие группы товаров: топливно- энергетические продукты, минеральное сырье, продукция химической промышленности. Существуют два прогнозных сценария развития рынка железнодорожных перевозок ЕАЭС: базовый (пессимистичный) и инновационный (оптимистичный). Базовый сценарий предполагает возобновление кризисных явлений в мировой экономике в период до 2017 года. Данный процесс будет сопровождаться глобальным снижением спроса и цен на сырье на мировых рынках, а также нестабильностью национальных валют стран-членов ЕАЭС. Что касается внутренних процессов, то значительное влияние окажут снижение объемов промышленного производства, уменьшение реальных располагаемых доходов населения, спад в секторе услуг, снижение инвестиций в транспорт, обострение конкуренции между видами транспорта как в сфере пассажирских, так и грузовых перевозок. В соответствии с приведенным сценарием отрицательная экономическая динамика в России, замедление темпов роста экономики других стран ЕАЭС создадут значительные риски для рынка международных грузовых перевозок ЕАЭС. В свою очередь, инновационный сценарий в качестве внешних факторов рассматривает устойчивое восстановление мировой экономики, а

также рост спроса на сырье и промышленную продукцию на мировых рынках. При этом отмечаются и позитивные внутренние предпосылки, такие как: увеличение объемов промышленного и сельскохозяйственного производства в странах-членах ЕАЭС; прирост инвестиций в транспорт; увеличение реальных доходов на душу населения и транспортной подвижности населения. Следствием инновационного сценария является тенденция к увеличению объемов взаимных железнодорожных перевозок. Ожидается, что фактические объемы пассажирских и грузовых перевозок в прогнозном периоде будут находиться в интервале, задаваемом базовым и инновационным сценариями. В прогнозе к 2020 году грузооборот железнодорожного транспорта в ЕАЭС может составить 2.7 трлн т-км, увеличившись на 9,4% по сравнению с 2013 годом [5].

При этом наиболее интенсивным ожидается прирост грузооборота железнодорожного транспорта в Казахстане. Формат Евразийского экономического союза дает возможность доступа к инфраструктуре и внутренним тарифам для перевозки грузов, что значительно позволяет уменьшить транспортные издержки. Уже сейчас исключены административные барьеры на границах между странами-участницами ЕАЭС. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок внешнеторговых грузов зависят от существующей транспортной политики, проводимой в рамках функционирования Евразийского экономического союза, в соответствии с положениями Договора, подписанного главами государств 29 мая 2014 года. Главными целями согласованной транспортной политики при этом являются: повышение открытости и доступности рынка транспортных услуг стран ЕАЭС, экономической эффективности и конкурентоспособности транспортных систем.

В области железнодорожного транспорта данная политика имеет курс на решение таких задач, как:

- 1) формирование общего рынка транспортных и логистических услуг;
- 2) создание единого транспортного пространства;
- 3) увеличение интегрированности, доступности и качества сквозных транспортно-логистических услуг;

4) согласованное развитие международных железнодорожных маршрутов и коридоров;

5) совершенствование нормативно-правовой базы стран-членов Евразийского экономического союза [5].

Список литературы

1. Кожевникова А.Н. Коммерческая деятельность на железнодорожном транспорте: Учебное пособие. Ч. 1. – М.: МИИТ, 2008.

2. Реутов Е.В. Формирование коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок: дис. канд. экон. наук / Е.В. Реутов. – М., 2017. – С. 21–47.

3. Бюллетень социально- экономического кризиса в России. Динамика грузоперевозок в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>

4. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. №384 "О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте" // СПС "Консультант-Плюс".

5. Соколова Д.Д. Перспективы развития внешнеторговых железнодорожных перевозок России в Рамках ЕАЭС // Новые парадигмы общественного развития: экономические, социальные, философские, политические, правовые, общенаучные тенденции и закономерности. – 2016. – С. 48.

References

1. Kozhevnikova, A.N. Kommercheskaia deiatel'nost' na zheleznodorozhnom transporte: Uchebnoe posobie. Ch. 1. M.: MIIT, 2008.

2. Reutov, E.V. (2017). Formirovanie kommercheskoi infrastruktury rynka v sfere gruzovykh zheleznodorozhnykh perevozok: dis. kand. ekon. nauk., 21-47. M.

3. Biulleten' sotsial'no- ekonomicheskogo krizisa v Rossii. Dinamika gruzoperevozok v Rossii. Retrieved from <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>

4. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 18 maia 2001 g. 384 "O Programme strukturnoi reformy na zheleznodorozhnom transporte". SPS "Konsul'tantPlus".

5. Sokolova, D. D. (2016). Perspektivy razvitiia vneshnetorgovykh zheleznodorozhnykh perevozok Rossii v Ramkakh EAES. Novye paradigmy obshchestvennogo razvitiia.

Рашоян Шамдин Андраникович – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Rashoian Shamdin Andranikovich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.

Чабаев Дмитрий Евгеньевич – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Chabaev Dmitrii Evgenevich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.
