Интернет-журнал «Науковедение» ISSN 2223-5167 http://naukovedenie.ru/
Том 7, №5 (2015) http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol7-5
URL статьи: http://naukovedenie.ru/PDF/14EVN515.pdf
DOI: 10.15862/14EVN515 (http://dx.doi.org/10.15862/14EVN515)

УДК 338.47

Чернышова Лидия Ивановна
ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС)»
Россия, Екатеринбург[1]
Доцент кафедры «Экономика транспорта»
Кандидат экономических наук
E-mail: Lida_chern@mail.ru

Колышев Андрей Сергеевич
ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС)»
Россия, Екатеринбург
Ассистент кафедры «Экономика транспорта»
E-mail: ASKolyishev@bk.ru

Экономическая оценка последствий реформирования железнодорожного транспорта и перспектив предоставления услуг локомотивной тяги

[1] Россия, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, д. 66

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок и проблемы незавершенной либерализации, после проведенной на железнодорожном транспорте структурной реформы. Показаны причины перехода высокодоходных грузов на автомобильный транспорт, неспособность вертикально-интегрированного холдинга создать внутреннюю конкуренцию и весьма серьезные отклонения от первоначального плана реформы, которые подпортили идеальную картину рынка после передачи подвижного состава частным операторам. Особое внимание уделяется незаконченному процессу передачи тягового подвижного состава в частную собственность и обосновывается целесообразность и важность появления полноценных частных перевозочных компаний, благодаря которым на железной дороге появится внутренняя конкуренция перевозочных услуг. В работе проанализированы положительные и отрицательные стороны либерализации рынка локомотивных услуг и предложены два варианта продолжения структурных преобразований. По одному из вариантов малым и средним операторам будут созданы все условия выхода на рынок предоставления локомотивной тяги, в результате в выигрыше окажутся все – и ОАО Российские железные дороги, за счёт того, что операторы привлекут высокодоходные грузы, и грузоотправители, спрос которых удовлетворён, и экономика в целом, поскольку снизится нагрузка на автомобильную инфраструктуру.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; реформирование; либерализация; локомотивная тяга; монополия; грузовой тариф; железнодорожный оператор; частный локомотив; конкуренция; клиентоориентированность.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Чернышова Л.И., Колышев А.С. Экономическая оценка последствий реформирования железнодорожного транспорта и перспектив предоставления услуг локомотивной тяги // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 7, №5 (2015) http://naukovedenie.ru/PDF/14EVN515.pdf (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/14EVN515

В последние годы в сфере грузовых перевозок наблюдается активный процесс перераспределения объема перевозимых грузов между железнодорожным транспортом и автомобильным. Увеличение объёма перевозок автотранспортом и снижение спроса на железнодорожные перевозки можно было бы трактовать как борьбу за клиента между естественно-монопольным сектором (ОАО «РЖД») и либерализованным – автотранспортом, но такое проявление межвидовой конкуренции на транспорте – лишь верхушка проблем, которые имеют место на железнодорожном транспорте.

Первой проблемой является то, что естественно-монопольный сектор приносит ущерб государству. Впервые попытку дать количественную оценку ущерба, наносимого монополией, предпринял А. Харбергер [2], допустив равенство эластичности спроса по цене во всех отраслях единице, что вызывает сомнение, поскольку единичная эластичность соответствует нулевой предельной выручке предприятия, а при неотрицательном значении предельных издержек предельная выручка в точке пересечения не может быть нулевой.

К. Коулинг и Д. Мюллер [1] предложили считать величину ущерба равной половине монопольной прибыли, добавляя к этому расходы на достижение и сохранение монопольных позиций, которые не включаются в издержки производства, и величине чистой прибыли монополии после уплаты налогов, определяя чистую прибыль как верхнюю границу расходов монополии на создание искусственных барьеров входа в отрасль.

Поэтому, в целях повышения устойчивости работы и конкурентоспособности железных дорог России, а так же создания конкуренции между перевозчиками на железнодорожном транспорте, Правительством РФ было принято решение о реформировании железнодорожной отрасли.

Вторая проблема заключается в том, что формирование вертикально интегрированного холдинга ОАО «РЖД» не привело к внутренней конкуренции. Так, например, С.В. Рачек утверждает, что практических доказательств того, что вертикальное разделение приводит к увеличению внутренней конкуренции, не существует, как нет доказательств того, что с помощью вертикально интегрированных компаний можно увеличить долю железнодорожного транспорта в грузовых или пассажирских перевозках, повысить производительность и эффективность его работы [6].

Третья проблема – поскольку железнодорожный грузовой тариф состоит из трех основных элементов: инфраструктурной (около 50%), локомотивной (примерно 35%) и вагонной (15%) составляющей, то смысл реформы состоял в том, чтобы отделить от грузового тарифа два последних элемента в пользу частников. Тем самым создавая грузовые компании-операторы, владеющие собственным подвижным составом, дав им право определять размер вагонной, а затем и локомотивной составляющей, развивая конкурентный сектор в сфере железнодорожных перевозок.

Итак, проведённые реформы на железнодорожном транспорте, по сравнению с большинством реформ в других отраслях промышленности, показали удивительный по эффективности и долгосрочности результат: в сфере оперирования вагонными парками, где была создана конкуренция, растут инвестиции, благодаря конкуренции снижается ставка за использование вагонов, с каждым годом приобретается всё больше новых вагонов.

Рост инвестиций и увеличение вагонного парка (с 2003 г. по 2014 г. вырос на 50,8%) вполне соответствовали росту грузооборота, который за тот же период увеличился на 37,7%, а с нижней точки спада (1998 г.) вырос в 2,25 раза (рисунок) [10, 11].

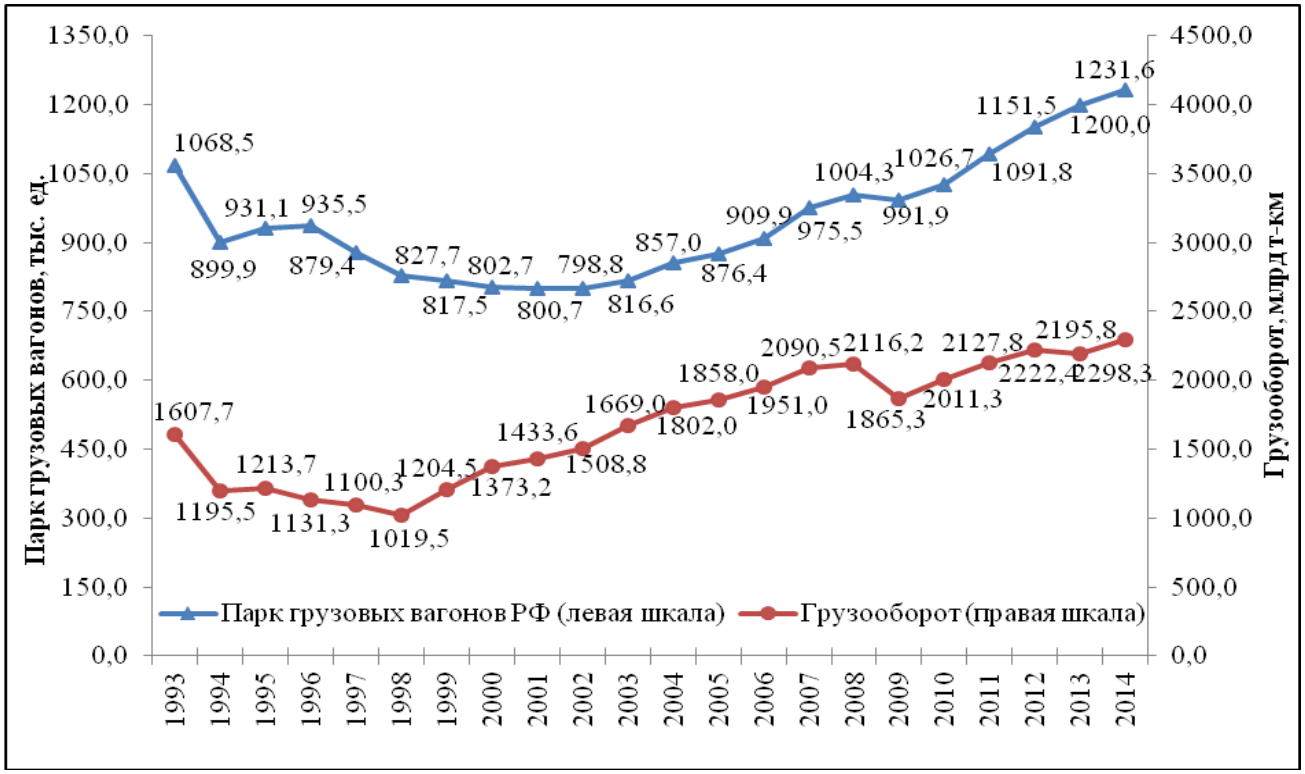


Рисунок. *Динамика парка грузовых вагонов РФ и грузооборота (без учета порожнего пробега)*

Между тем в процессе структурных преобразований были допущены весьма серьезные отступления от первоначального плана реформы, которые подпортили идеальную картину рынка. В частности предполагалось, что ОАО «РЖД» полностью избавится от собственных вагонов. Формально это было сделано, но не вполне рыночным способом. Часть вагонов так и осталась у РЖД, которые были переданы дочерним предприятиям – Первой и Федеральной грузовым компаниям (ПГК и ФГК соответственно). В итоге на рынке появилось два гигантских оператора, которые в той или иной степени получали преференции от холдинга, что не могло сказаться на конкуренции. Размеры парка ПГК и ФГК примерно в три раза больше, чем любого другого оператора на рынке.

Ситуация на рынке пассажирских вагонов осталась без изменения. Здесь либерализации и не было. Из структуры ОАО «РЖД» было выделено дочернее предприятие – Федеральная пассажирская компания (ФПК), на которую приходится 94% всех пассажиров этого вида транспорта. Перевозками пассажиров занимается непосредственно и РЖД (поезда «Сапсан») – 4% пассажиров. В итоге на долю ряда мелких независимых игроков приходится лишь 2% пассажиров. Фактически это и есть монополия.

Осталась незатронутая реформами такая сфера как инфраструктура, а локомотивное хозяйство хотя и было преобразовано, но эти изменения никак не сказались на конкуренции на данном рынке. Поэтому в этих отраслях мы по-прежнему наблюдаем стагнацию, дефицит локомотивов, дефицит пропускных способностей, отсутствие стимулов к развитию и катастрофическое отставание развития инфраструктуры от потребностей транспортного рынка [7, 9].

Тем временем в ОАО «РЖД» считают, что третий этап реформ завершён и приступили к реализации четвёртого этапа реформирования отрасли. Однако третий этап реформ нельзя считать завершённым, поскольку в соответствии с «Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте» на третьем этапе реформ (2006-2010 гг.) должны были

осуществляться мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы [4]. Программой было предусмотрено, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будет находиться в частной собственности.

На самом деле работать с собственными локомотивами получили возможность лишь несколько компаний-операторов, но это была совершенно мизерная величина (около 1%) по сравнению с рынком в целом [8]. В итоге конкурируют друг с другом операторские компании, которые в той или иной степени аффилированные с РЖД, а перевозчик по-прежнему один.

Между тем статус оператор в плане реформы был отмечен как промежуточный этап [5]: операторы должны становиться перевозчиками, а РЖД – брать с них плату за пользование инфраструктурой, иначе всё теряет смысл. Но ОАО «РЖД» не собирается расставаться со статусом монополиста на магистральных маршрутах и делиться с частниками прибылями от предоставления услуг локомотивной тяги, тем самым затормаживая процесс либерализации рынка локомотивной тяги.

Ряд экспертов высказываются за проведение либерализации рынка локомотивной тяги. В результате выделяются следующие основания и преимущества:

- использование частных локомотивов позволит, в первую очередь, повысить их производительность, сокращая при этом оборот вагонов, что приведёт к уменьшению их потребного парка для осуществления перевозки;
- либерализация локомотивной тяги и дерегулирование ценообразования на локомотивную составляющую тарифа позволят привлечь частные инвестиции на данный рынок и повысят эффективность использования имеющихся и новых ресурсов тяги [3];
- заказы на новые локомотивы будут дозагружать производственные мощности транспортного машиностроения, что крайне продуктивно с точки зрения синергетического эффекта, оказываемого на экономику страны в целом;
- передача локомотивов в частную собственность могла бы сформировать дополнительные рабочие места ЗАО «Трансмашхолдинг» (крупнейший в стране производитель локомотивов) и другим компаниям и за счёт мультипликативного эффекта, то есть влияния увеличения объема производства в отрасли на увеличение объёма производства в смежных отраслях, стимулировать производство (в транспортном машиностроении мультипликативный эффект составляет 1,5);
- появление новых транспортных железнодорожных перевозчиков автоматически спровоцирует возникновение конкуренции на рынке и переход от монополии к олигополии.

Существуют и противники появления частной тяги, которые приводят ряд опасений при проведении либерализации:

- частные инвесторы будут нацелены только на наиболее привлекательные, короткие и прибыльные участки сети – «локальные оптимумы». И оставят РЖД с убытками от оказания услуг перевозок всем остальным клиентам по другим направлениям;
- сроки окупаемости локомотивов, заложенные в тарифе, превышают 20 лет. Однако частные перевозчики будут работать со сроком в 10-12 лет, что

приведёт либо к росту стоимости услуг, либо они будут работать только в высокодоходном сегменте;

- либерализация тяги может привести к увеличению нагрузки на инфраструктуру, что уже наблюдается при использовании частных вагонов.

И всё же многие эксперты полагают, что ситуацию перехода грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный может исправить именно либерализация рынка локомотивной тяги.

Частный локомотив – это следующая ступень на пути к конкурентному рынку перевозочных услуг, а о конкуренции здесь можно говорить лишь тогда, когда в данном сегменте работают полноценные перевозочные компании, оказывающие весь спектр соответствующих услуг и, в первую очередь, – по предоставлению локомотивной тяги.

На сегодня существуют два варианта продолжения реформ на железнодорожном транспорте:

Первый вариант – пессимистический. Он заключается в том, что до тех пор, пока политику «РЖД» определяют люди, для которых оборот вагона и вес поезда являются единственными критериями повышения производительности локомотива и прибыли, компания не станет клиентоориентированной. И в этой связи, важно, что менять нужно не только технологию, но и сознание.

Второй вариант – оптимистический. Малые и средние операторы могут сыграть важнейшую роль в привлечении грузов на железнодорожный транспорт. Исследования показывают, что именно малые и средние операторы – тот сегмент, который по наибольшему числу характеристик пересекается с сегментом автоперевозок и по видам грузов и по величине отправок и по другим параметрам. Это значит, что выдавливая малых и средних операторов с рынка ОАО «РЖД» выталкивает часть грузов на автомобильный транспорт, лишая себя высокодоходных грузов. Но из этого следует, что верно и обратное – если малым и средним операторам будут созданы все условия, в выигрыше окажутся все – и РЖД, за счёт того, что операторы привлекут высокодоходные грузы, и грузоотправители, спрос которых удовлетворён, и экономика в целом, поскольку снизится нагрузка на автомобильную инфраструктуру.

ЛИТЕРАТУРА

1. Cowling K., Mueller D. The Social Cost of Monopoly // Economy Journal. 1978. Vol. 88. August.
2. Harberger A. Monopoly and Resource Allocation // American Economic Review. Papers and Proceedings. 1954. Vol. 44. P. 77–87.
3. Алексеев В.А. Реформирование локомотивного комплекса: готовность номер один // Локомотив. 2010. №5. С. 6–10.
4. Козаченко Д.Н., Вернигора Р.В., Березовый Н.И. // Проблемы использования частных локомотивов для выполнения перевозок на магистральном железнодорожном транспорте // Транспортные системы и технологии перевозок. 2012. №3. С. 40–46.
5. Морозов В.Н. Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами // Железнодорожный транспорт. 2008. №12. С. 8-12.
6. Рачек С.В. Зарубежный опыт реформирования железных дорог // Известия УрГЭУ. 2013. №6 (50). С. 62–66.
7. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта в России: итоги и задачи // Транспорт Российской Федерации. 2011. №5. С. 20–24.
8. Хусаинов Ф.И. Реформы на железнодорожном транспорте: ещё две четверти пути // Научно-публицистический альманах «Вектор транспорта». 2014. №1. С. 22 – 28.
9. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Монография – Саратов, Издательство «Новый ветер», 2009. 322 с. [электронная версия http://fhusainov.narod.ru/monogr].
10. Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа: www.gks.ru [Дата обращения: 15.07.2015 г.].
11. Российские железные дороги. Режим доступа: www.rzd.ru [Дата обращения: 14.07.2015 г.].

Рецензент: Рачек Светлана Витальевна, зав. кафедрой «Экономика транспорта», д.э.н., профессор, ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения».

Chernyshova Lidiya Ivanovna
Federal Public State-financed Educational Institution of Higher Professional Education
«The Ural State University of Railway Transport (USURT)»
Russia, Yekaterinburg
E-mail: Lida_chern@mail.ru

Kolyishev Andrey Sergeyevich
Federal Public State-financed Educational Institution of Higher Professional Education
«The Ural State University of Railway Transport (USURT)»
Russia, Yekaterinburg
E-mail: ASKolyishev@bk.ru

Economic assessment of consequences of reforming railway transport and prospects of rendering of services of locomotive draft

Abstract. In article problems of the competition railway and the motor transport in the market of freight transportation and problems of incomplete liberalization, after the structural reform which is carried out on railway transport are considered. The reasons of transition of highly profitable freights to the motor transport, inability of the vertically integrated holding to create the internal competition and very serious deviations from the initial plan of reform which impaired a little an ideal picture of the market after transfer of a rolling stock to private operators are shown. The special attention is given to incomplete process of transfer of traction mobile structure to a private property and expediency and importance of emergence of the full-fledged private transportation companies thanks to which on the railroad there will be an internal competition of transportation services locates. In work positive and negative sides of liberalization of the market of locomotive services are analysed and two options of continuation of structural transformations are offered. On one of options to small and average operators all conditions of entry into the market of granting locomotive draft will be created, all as a result will be the winner – and JSC Russian Railways because operators will attract highly profitable freights, and consignors which demand is satisfied, and economy in general as load of automobile infrastructure will decrease.

Keywords: railway transport; reforming; liberalization; locomotive draft; monopoly; freight rate; railway operator; private locomotive; competition; customer focus.

REFERENCES

1. Cowling K., Mueller D. The Social Cost of Monopoly // Economy Journal. 1978. Vol. 88. Au-gust.
2. Harberger A. Monopoly and Resource Allocation // American Economic Review. Papers and Proceedings. 1954. Vol. 44. P. 77–87.
3. Alekseev V.A. Reforming of a locomotive complex: readiness number one // Locomotive. 2010. No. 5. Page 6-10.
4. Kozachenko D.N., Vernigor R.V., Birch N.I. // Problems of use of private locomotives for performance of transportations on the main railway transport // Transport systems and technologies of transportations. 2012. No. 3. Page 40-46.
5. V.N frosts. Interaction of JSC RZhD with the companies operators // Railway transport. 2008. No. 12. Page 8-12.
6. S.V. crustacean. Foreign experience of reforming of the railroads // Izvestiya URGEU. 2013. No. 6 (50). Page 62-66.
7. Khusainov F.I. Reform of railway transport in Russia: results and tasks // Transport of the Russian Federation. 2011. No. 5. Page 20-24.
8. Khusainov F.I. Reforms on railway transport: two more quarters of a way // Nauch-no-publitsistichesky almanac "transporta Vektor". 2014. No. 1. Page 22 – 28.
9. Khusainov F.I. Demonopolization of railway transport and development of system of the operator companies. The monograph – Saratov, New Wind Publishing house, 2009. 322 pages [the electronic http://fhusainov .narod.ru/monogr version].
10. Federal State Statistics Service. Access mode: www.gks.ru [Date of the address: 15.07.2015].
11. Russian Railways. Access mode: www.rzd.ru [Date of the address: 14.07.2015].