



Национальный исследовательский университет
Высшая школа экономики



Центр развития

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2016 год

РЕЗЮМЕ	2
1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РОССИИ.....	8
2. ОБЗОР РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	26
3. МИРОВОЙ ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ РЫНОЧНЫХ МЕХАНИЗМОВ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ..	56
4. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	63

Автор: Бутов А. М.

РЕЗЮМЕ

Переход российского рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом к его нынешней конфигурации начался в 2003 году. Тогда, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 384, 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»). Одновременно с реформой МПС начался процесс создания независимых от владельца железнодорожной инфраструктуры компаний – операторов грузовых вагонов, впоследствии сформировавших конкурентное поле рассматриваемого нами рынка.

В настоящее время на долю железнодорожного транспорта приходится 18% от всего объема перевезенных в стране грузов. Для сравнения: в 2015 году по железной дороге было перевезено 1,2 млрд. тонн грузов, в то время как суммарный объем перевезенных всеми видами транспорта грузов в стране составил 7,5 млрд. тонн. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2015 году превысил 2,3 трлн. тонно-км, а его доля в суммарном грузообороте (выполненном всеми видами транспорта) достигла 45%.

В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают перевозки во внутреннем сообщении, на долю которых приходится более 60% суммарного объема перевозок. Около 30% перевозок составляют экспортные отправки. Импортные и транзитные перевозки совокупно занимают не более 10% от суммарного объема перевозок грузов. При этом транзитные перевозки имеют устойчивую долю, не превышающую 2% от суммарного показателя. Это может служить явным индикатором крайне низкой реализации транзитного потенциала российской сети магистрального железнодорожного транспорта.

Текущее состояние рынка грузовых железнодорожных перевозок в РФ во многом формируется под влиянием общих для российской экономики кризисных тенденций. В частности, фактические объемы погрузки на железнодорожном транспорте начиная с 2013 года характеризуются падающей тенденцией. За 2013-2015 годы этот показатель снизился на 4,5% по отношению к уровню, достигнутому в 2012 году. Формально, с точки зрения основных показателей работы железнодорожного транспорта, таких как объем перевозок и грузооборот, ситуация не выглядит критичной. Так, например, в 2015 году грузооборот не просто не упал, а даже вырос на символические 0,2%. Однако если рассматривать грузооборот и погрузку в разрезе отдельных видов грузов, то можно видеть, что наибольший спад показали грузы наиболее дорогой с точки зрения тарификации перевозок несырьевой группы. В частности, на 7% снизилась погрузка строительных грузов, спад по группе «машины, станки и двигатели» достиг 21%, т.е. произошло перераспределение в пользу низкомаржинального сегмента с соответствующим влиянием на финансово-экономические показатели отрасли.

С точки зрения конкуренции влияние кризиса на рынок оперирования грузовыми вагонами проявляется в тенденции к его концентрации. В частности, за 2013-2015 годы доля 25 крупнейших собственников грузовых вагонов в суммарном грузообороте, выполненном на сети магистрального железнодорожного транспорта, выросла на 7,1 проц. пункта.

Однако основные проблемы рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом связаны не только с влиянием кризисного спада в экономике. По нашему мнению, в основном они вызваны тем, что с начала 2000-х годов, когда были инициированы реформы на железнодорожном транспорте, и вплоть до настоящего времени в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом так и не была создана устойчивая модель функционирования рынка. Так, если изначально принятая Программа структурной реформы железнодорожного

транспорта до 2010 года предполагала создание не только рынка оперирования грузовыми вагонами, но и рынка услуг предоставления локомотивной тяги, а одной из ее основных задач назывался отход от механизма государственного субсидирования, то по факту эти проблемы так и не были решены. Напротив, даже на созданном рынке оперирования грузовыми вагонами проявились связанные с ошибками государственного регулирования проблемы, обострившие противоречия между его игроками.

Наиболее показательным (с точки зрения рассматриваемого нами рынка) фактом, иллюстрирующим рост противоречий в отрасли, стало создание в 2007 году (путём выделения подвижного состава из состава ОАО «РЖД») ОАО «Первая грузовая компания», а потом в 2011 году - ОАО «Вторая грузовая компания». Совокупно, в оба дочерних общества был передан основной объем инвентарного парка грузовых вагонов РЖД, что сделало их самыми крупными компаниями на рынке. В результате произошедшего разделения прав собственности резко выросло число трансакций в рамках самого процесса перевозки грузов, а следовательно, и связанных с ними издержек. В итоге Правительство РФ оказалось не готово к полной либерализации рынка, желая сохранить в своих руках рычаги влияния на рассматриваемую нами сферу хозяйственной деятельности.

Уже в 2014 году результаты деятельности единственного публичного перевозчика и держателя инфраструктуры магистрального железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД», вызвали серьезные нарекания у Правительства РФ, имевшего основания полагать, что компания имеет достаточные внутренние резервы для улучшения своих финансово-экономических показателей. В итоге в середине 2015 года в РЖД произошла смена руководства, а ключевой задачей компании на текущий период была названа оптимизация расходов.

Проблемы в сфере регулирования рынка оперирования грузовыми вагонами, среди прочего, привели и к сложившейся на сети магистрального железнодорожного транспорта уже к 2012 году ситуации избытка парка грузовых вагонов. К концу 2014 года величина избытка оценивалась в 20% от суммарного количества находящихся на сети вагонов, что соответствует количеству в более чем 230 тысяч единиц подвижного состава. Во-первых, избыток вызвал ужесточение конкуренции компаний-операторов за грузоотправителя, приведшее на рубеже 2012-2013 годов к более чем двукратному падению цен на услугу предоставления под погрузку универсальных вагонов. В этом смысле наличие на рынке небольших компаний-операторов подвижного состава, не имеющих, в отличие от крупнейших из игроков, значительных долгосрочных кредитных обязательств и существенных накладных расходов, являлось и является заметным препятствием для смещения баланса рынка в пользу «продавца», которое могло бы иначе быть достигнуто крупнейшими операторами путем сговора. Во-вторых, ОАО «РЖД» начало апеллировать к регулятору по поводу (связанного с профицитом парка грузовых вагонов) ухудшения показателей эксплуатационной работы компании с соответствующим влиянием на финансовые результаты деятельности РЖД. В 2014 году потери, связанные с избытком вагонов на сети, были оценены компанией в 14 млрд. рублей. В итоге монополист с 1 апреля 2015 года получил возможность взимать плату за отстой вагонов на железнодорожных путях общего пользования. Ставка при этом стала носить прогрессивный характер - в зависимости от продолжительности простоя.

Еще одним последствием факта избыточности парка грузовых вагонов стало обвальное сокращение спроса на продукцию отечественных вагоностроительных предприятий. В частности, только в 2015 году выпуск грузовых вагонов в России в целом сократился вдвое по сравнению с уровнем годичной давности и составил 27 тысяч единиц техники. После рассмотрения проблемы итоговое решение Правительства РФ оказалось в пользу вагоностроителей. Суть его сводится к стимулированию обновления парка на сети. Во-первых,

с августа 2014 года возможность продления срока службы грузовых вагонов стала предоставляться только лишь через модернизацию на лицензированных предприятиях. Однако сертификация вагоноремонтных предприятий на проведение модернизации по факту началась лишь летом 2015 года, то есть компании-операторы в течение почти года не могли продлить срок службы грузовых вагонов с соответствующей невозможностью их работы на сети. Во-вторых, в конце 2015 года Правительством РФ было принято решение о запрете продления срока службы вагонов с истекшим сроком эксплуатации.

Одновременно, с целью поддержки отрасли вагоностроения, на магистральном железнодорожном транспорте решением Федеральной службы по тарифам были установлены скидки на тариф для т.н. инновационных¹ вагонов производства Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ) и Уралвагонзавода. На вагоны производства ТВСЗ скидка начала действовать с апреля 2013 года, а для подвижного состава производства Уралвагонзавода - с декабря 2014 года.

Очевидно, что все принятые Правительством решения меняли конфигурацию конкурентного поля в сфере грузовых железнодорожных перевозок, давая преимущество более крупным и финансово устойчивым компаниям, на что неоднократно указывали в своих документах лоббистские организации, представляющие интересы компаний-операторов.

Если говорить о ближайших перспективах отрасли грузовых железнодорожных перевозок, не касаясь изменений в модели управления ею, то исходя из имеющихся сценариев наиболее вероятного развития экономики России на ближайшие годы, существенных, превышающих 3-4% в год в ту или иную сторону, изменений в суммарных объемах перевозок и грузообороте не ожидается. В силу того, что подавляющий объем перевозимых по железной дороге грузов представляют грузы сырьевой группы, спад внутреннего спроса зачастую компенсируется расширением экспорта и, наоборот, общее «сжатие» экономики отражается на потребности в их перевозке в меньшей степени. В этом процессе активную роль играет государство, в том числе посредством согласования дополнительных скидок с тарифа на перевозку определенных видов грузов.

Касательно более фундаментальных и долгосрочных перспектив рассматриваемой нами отрасли и рынка, мы в обязательном порядке должны сказать о необходимости более четкой формулировки регулятором долгосрочных целей развития рынка. В соответствии с ними должна быть разработана и стратегия развития железнодорожного комплекса страны в целом. В этом смысле наиболее позитивным и интересным представляется опыт США, где не просто конкурируют между собой операторы грузовых вагонов, но реализован механизм конкуренции между отдельными владеющими инфраструктурой перевозчиками. Опыт США наглядно показал, что такая модель обеспечивает наивысшую эффективность для общества в целом. Однако это требует, как минимум, с одной стороны, готовности Правительства РФ к стратегии серьезного расширения всей имеющейся транспортной инфраструктуры независимо от ближайших перспектив наполнения вновь строящихся линий. С другой стороны, крайне полезным было бы более детально рассмотреть опыт Франции, где владение железнодорожной инфраструктурой и ее обслуживание фактически разделено между двумя компаниями. При этом круг задач первой компании преимущественно ограничен обеспечением инвестиций в железнодорожную инфраструктуру и взаимодействием с налоговыми органами государства. Вторая же в основном нацелена на улучшение производственных показателей. Таким образом, мы можем наблюдать довольно успешную

¹ Обеспечивают большую нагрузку в пересчете на ось вагона.

попытку снять внутреннее противоречие с инфраструктурного монополиста, когда перед ним одновременно стоят задачи и операционной эффективности, и эффективности в части экономической и финансовой политики. А это, по нашему мнению, является одной из основных проблем отрасли железнодорожного транспорта в России.

В общей сложности анализ опыта реформирования железнодорожного транспорта ведущими в экономическом отношении странами позволяет говорить о том, что успешная реализация подобных преобразований обусловлена рядом обязательных условий, которые необходимо учитывать и российским регуляторам. Во-первых, «эффект конкуренции» пересиливает «эффект масштаба» лишь в том случае, когда изначально имеется материально-техническая база для конкуренции между различными транспортными инфраструктурами и перевозчиками. Во-вторых, предполагаемый эффект от перехода на рыночные механизмы может быть сильно ограничен сохранением широкого спектра инструментов государственного вмешательства в работу отрасли в силу практически неизбежного в этом случае возникновения противоречий в интересах государства и бизнеса. В-третьих, важнейшим для отрасли является вопрос баланса финансово-экономической и производственно-операционной эффективности. И этот аспект изначально должен быть продуман при принятии решения о переходе на рыночные механизмы функционирования отрасли.

Табл. 1 Сводная таблица показателей, характеризующих вклад транспорта и связи в развитие российской экономики

	2012	2013	2014	2015
Валовая добавленная стоимость (ВДС) транспорта и связи ² в основных ценах, млрд. руб.	4598,9	4949,2	5025,2	5304,8
Вклад в ВВП (ВДС в основных ценах) экономики, %	7,96	8,01	7,43	7,33
Динамика грузооборота транспорта в целом, % к предыдущему году	12,00	-7,65	-0,08	0,22
Индексы тарифов на грузовые перевозки транспортом в целом, % к предыдущему году	11,24	5,07	8,38	1,25
Доля транспорта и связи в отдельных показателях по экономике в целом:				
- в фонде оплаты труда (по полному кругу организаций) ³ , %	9,92	9,63	9,52	9,52
- в среднесписочной численности работников (по полному кругу организаций), %	8,40	8,30	8,36	8,31
- в инвестициях в основной капитал ⁴ (по полному кругу организаций), %	26,46	24,45	22,93	20,60
- в выручке от продажи продукции (по крупным и средним организациям ⁵), %	8,71	8,08	8,17	7,95
- в прибыли до налогообложения (по крупным и средним организациям ⁶), %	11,99	11,95	5,21	6,33
- в налоговых поступлениях в консолидированный бюджет РФ, %	7,27	6,24	6,22	5,85
- в расходах федерального (или консолидированного) бюджета на национальную экономику				
Соотношение среднемесячной номинальной начисленной заработной платы со среднероссийским уровнем (по полному кругу организаций), %	118,08	116,06	113,89	114,55
Рентабельность продукции (услуг транспорта и связи) (по крупным и средним организациям) ⁷ , %	11,09	8,84	3,30	5,28

Источники: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), ФНС, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ

² В номенклатуре НДС Росстата: коды ОКВЭД 60+61+62+63+64.

³ Фонд оплаты труда по полному кругу организаций рассчитан как произведение среднесписочной численности и среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников, умноженное на 12.

⁴ С досчетом на объем инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами.

⁵ Без субъектов малого предпринимательства, банков, страховых организаций и бюджетных учреждений.

⁶ Без субъектов малого предпринимательства, банков, страховых организаций и бюджетных учреждений.

⁷ Рассчитана как отношение прибыли до налогообложения к выручке от продажи продукции в процентах.

Табл. 2 Сводная таблица показателей, характеризующих вклад железнодорожного транспорта в развитие транспорта и связи

	2012	2013	2014	2015
ВДС железнодорожного транспорта (по крупным и средним организациям ⁸), млрд. руб.	999,5	1320,3	1289,9	1935,0 ⁹
Вклад в ВДС транспорта и связи (по крупным и средним организациям), %	19,6	23,3	22,9	32,5 ¹⁰
Динамика грузооборота железнодорожного транспорта, % к предыдущему году	4,4	-1,2	4,8	0,2
Индексы тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, % к предыдущему году	5,7	5,0	1,0	13,8
Доля железнодорожного транспорта в отдельных показателях транспорта и связи:				
- в фонде оплаты труда (по полному кругу организаций), %	22,9	22,2	21,0	19,7
- в среднесписочной численности работников (по полному кругу организаций), %	20,3	19,8	19,0	17,5
- в инвестициях в основной капитал (по крупным и средним организациям), %	н.д.	20,3	17,0	15,9
- в выручке от продажи продукции (по крупным и средним организациям), %	12,3	12,6	12,4	12,5
- в прибыли до налогообложения (по крупным и средним организациям), %	12,6	5,1	- ¹¹	9,9
- в налоговых поступлениях в консолидированный бюджет РФ, %	25,2	20,2	21,1	23,9
- в расходах федерального (или консолидированного) бюджета на национальную экономику, %				
Соотношение среднемесячной номинальной начисленной заработной платы со средним уровнем в транспорте и связи (по полному кругу организаций), %	113,0	112,2	110,7	112,8
Рентабельность продукции (услуг железнодорожного транспорта) (по крупным и средним организациям), %	6,1	2,0	-1,6	2,6

Источники: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), ФНС, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ

Табл. 3 Сводная таблица показателей, характеризующих развитие российского рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом

	2012	2013	2014	2015
Доля железнодорожного транспорта в суммарном грузообороте, %	40	43	45	45
Изменение объема перевозок грузов, % к предыдущему году	3,2	-3,0	-1,3	-3,6
Доля железнодорожного транспорта в суммарном объеме перевозок грузов, %	17	17	18	18
Изменение объема транзитных грузоперевозок, % к предыдущему году	10,3	-1,8	-25,1	-15,1
Доля транзитных грузоперевозок в общем объеме перевозок железнодорожным транспортом, %	2,3	2,3	1,8	1,6

Источники: Росстат (ЕМИСС), расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ

⁸ Рассчитана на основе формы Росстата 5-з «Сведения о затратах на производство и продажу продукции» как разница между выпуском и материальными затратами по экономике в целом, транспорту и связи (код ОКВЭД Подраздел 1А), железнодорожному транспорту (код ОКВЭД 60.1).

⁹ Оценка.

¹⁰ Оценка.

¹¹ Прочерк означает, что в 2014 г. был убыток.

1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РОССИИ

1.1. Железнодорожный транспорт и его роль в экономике

Уровень развития отрасли перевозки грузов, и в особенности грузов промышленного назначения, является для всего хозяйственного комплекса страны тем же, чем является состояние кровеносной системы для тела человека. Достаточную пропускную способность транспортных артерий в сочетании с низкой стоимостью пользования транспортной инфраструктуры можно назвать обязательным базисом эффективного функционирования всего производственно-хозяйственного комплекса государства. Дополнительно, расширяя изначально заданные форматом отчета рамки, следует отметить, что степень развития транспортной инфраструктуры определяет и уровень территориальной связанности страны, облегчающий либо усложняющий управляемость всей ее территорией и влияющий на возможную разницу в развитии отдельных регионов.

Исторически, уже на протяжении многих лет, важнейшим в России является железнодорожный транспорт. Причин этому много. Основной из них является сама особенность территории Российской Федерации, которая вытянута с запада на восток приблизительно на 10 тысяч километров. При этом естественные водные артерии, напротив, имеют преимущественное расположение с севера на юг, а возможности морского каботажа сильно ограничены. Таким образом изначально, в середине XIX века, когда политические, военные и хозяйственные задачи потребовали усиления связи западной и центральной части Российской Империи с ее крайними восточными территориями, альтернативы железнодорожному транспорту просто не существовало. В результате к исходу третьей четверти XX века на территории, соответствующей современной России, сложилась разветвленная железнодорожная сеть, в ключевых точках которой разместились практически все крупнейшие предприятия и населенные пункты. При этом железнодорожная инфраструктура находилась под единым государственным управлением, а хозяйственные связи предприятий строились, в том числе и с учетом оптимизации транспортных потоков. Таким образом обеспечивался минимум издержек на логистику в процессе производства и реализации продукта.

Такое положение дел сохранялось вплоть до начала 2000-х годов, когда Правительством было принято решение о преобразовании единой системы Министерства путей сообщения с выделением управляющей всем инфраструктурным комплексом – ОАО «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД»). Одновременно делалась ставка на развитие на железнодорожном транспорте конкурентных отношений, базисом для которых должно было стать создание достаточного количества операторских компаний, управляющих как собственным, так и привлеченным парком грузовых вагонов.

Дополнительно, помимо повлиявших на железнодорожный транспорт экономических преобразований, следует отметить и то, что к настоящему времени технологии автодорожного строительства и степень автомобилизации достигли значительной степени развития, что, в свою очередь, предопределило рост конкурентного давления на железнодорожный транспорт со стороны автомобильного транспорта. Тем не менее там, где имеют место массовые перевозки грузов на расстояния 2000 и более километров, железнодорожный транспорт до сих пор практически не имеет альтернативы, прежде всего, в силу несопоставимости в уровне издержек. В особенности это касается так называемых сырьевых грузов, таких как уголь, железная руда, щебень, зерно и так далее. Обычно перевозка занимает значительную долю в

структуре себестоимости таких продуктов. Таким образом, оптимизация затрат на перевозку является одним из ключевых факторов конкурентоспособности широкого перечня сырьевых товаров.

Основными показателями объема выполненной железнодорожным транспортом работы являются грузооборот (количество тонн груза, помноженное на расстояние перевозки) и объем погрузки (количество тонн груза, принятое к перевозке). И если первый показатель в большей степени отражает уровень нагрузки, ложащейся на железнодорожную инфраструктуру, то второй позволяет оценить в том числе и состояние экономики страны, «проверяя» данные официальной статистики.

Качественными характеристиками железнодорожного транспорта следует назвать его достаточную пропускную способность и охват территории. Условно такую оценку можно сделать по данным о наличном парке локомотивов и вагонов, протяженности путей сообщения, числе и размещении точек погрузки-разгрузки.

1.2. Общая ситуация в экономике и ее влияние на отраслевую динамику

Текущий спад в экономике России, разумеется, находит свое отражение и в показателях работы железнодорожного транспорта. Так, если мы посмотрим на данные по погрузке на сети железнодорожного транспорта, то мы увидим, что уже в 2013 году она была ниже, чем в 2012 году. В последующие годы эта тенденция сохранялась.

Табл. 4 Динамика объемов погрузки на железнодорожном транспорте, млн. тонн.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
погружено всего	1 205,8	1 241,5	1 271,9	1 236,8	1 226,9	1 214,5
в т.ч. на экспорт	381,6	395,9	409,5	402,4	420,0	419,2

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

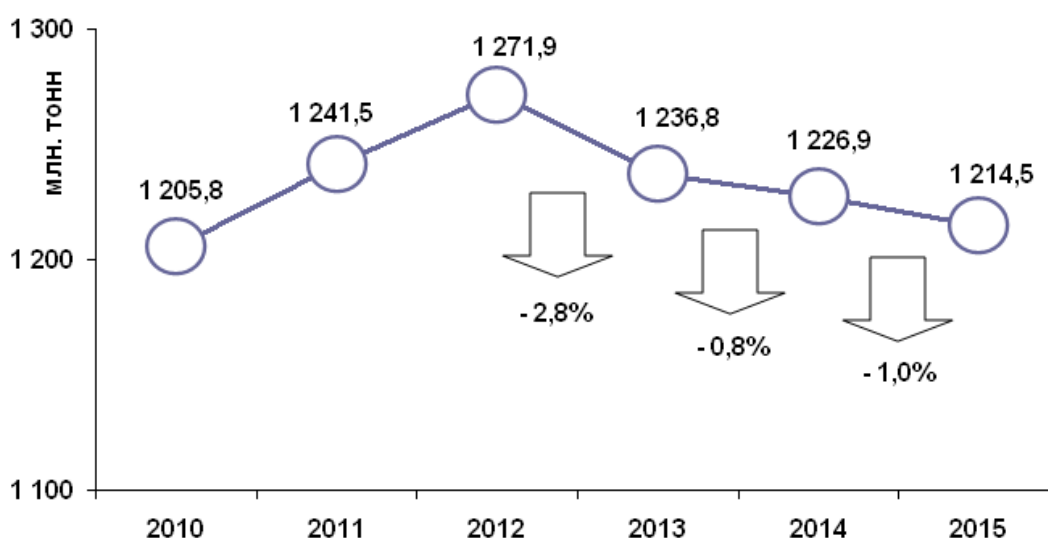


Рис. 1 Динамика суммарных объемов погрузки на сети магистрального железнодорожного транспорта РФ

В качестве одной из мер, направленных на стимулирование деловой активности в стране, Правительством было принято решение о «заморозке» тарифов на грузовые перевозке для

ОАО «РЖД» в 2014 году. По оценкам Правительства, у РЖД имелось достаточное количество внутренних резервов для компенсации возможного убытка от такого решения. Тем не менее, по итогам 2014 года, рассчитанный по международным стандартам отчетности финансовый результат РЖД показал **чистый убыток в размере 99,3 млрд. руб.** Это при том, что в 2014 году государственная поддержка ОАО «РЖД» из бюджетов различных уровней составила 112,2 млрд. руб., в т. ч. размер субсидий из федерального бюджета достиг 110,7 млрд. руб.¹².

В 2015 году результаты деятельности РЖД также вызвали у Правительства серьезные нарекания. Так, согласно данным подготовленной по международным стандартам финансовой отчетности ОАО «РЖД» за первое полугодие 2015 года, естественный монополист хоть и показал положительный финансовый результат, величина достигнутой им чистой прибыли по факту была ниже полученных субсидий из федерального и местных бюджетов: 26,0 млрд. рублей против 29,6 млрд. рублей. При этом у компании произошел рост операционных расходов при сохранении тенденции падения объемов погрузки. Неудовлетворительные оценки Правительством экономических и финансовых результатов деятельности железнодорожного монополиста были обусловлены и тем, что в 2015 году, в отличие от ситуации годом ранее, тариф на железнодорожные перевозки был проиндексирован.

В результате в РЖД произошли серьезные кадровые изменения: **с 20 августа 2015 года компанию возглавил занимавший пост первого замглавы Минтранса РФ Олег Белозеров.** Одновременно был изменен состав совета директоров РЖД. Новое руководство монополии сразу обозначило свою основную задачу – **оптимизацию расходов.**

Изменения коснулись и регулирующие деятельность железнодорожного транспорта органы власти: распоряжением Правительства РФ от 21 октября 2015 г. N 2113-р была упразднена Федеральная служба по тарифам, а ее функционал был передан Федеральной антимонопольной службе (далее – ФАС). Таким образом, на сегодняшний день в руках ФАС сосредоточено как регулирование конкурентных отношений, так и тарифообразование на рассматриваемом нами рынке.

Одновременно, в 2015 году правительством было принято окончательное решение о реформировании модели рынка грузовых перевозок железнодорожным транспортом (будет подробно рассмотрена в главе, посвященной государственному регулированию), задачей которого должен стать поиск нового баланса заинтересованных сторон.

На момент написания отчета итоговый финансовый результат ОАО «РЖД» еще не был известен. Однако объем погрузки продолжил снижаться: согласно оперативным данным ОАО «РЖД» за 2015 год, **объем погрузки на сети ОАО "Российские железные дороги" в истекшем году составил 1 млрд. 214,5 млн. тонн, что на 1% меньше, чем в 2014 году**¹³. При этом, если рассматривать погрузку в разрезе отдельных видов грузов, то наибольший спад показали грузы несырьевой группы. В частности, на 7% снизилась погрузка строительных грузов, спад по группе «машины, станки и двигатели» достиг 21%. Иными словами, изменилась сама структура погрузки, в которой увеличилась доля массовых сырьевых грузов.

В то же время грузооборот железнодорожного транспорта вырос на 0,2% и составил 2 305,5 млрд. т/км¹⁴.

¹² <http://ar2014.rzd.ru/ru/financial-and-economic/state-support/>

¹³ http://ir.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=45&layer_id=4069&refererLayerId=3327&id=87106

¹⁴ По оперативным данным Росстата

Рост грузооборота при падении погрузки означает более длинное плечо перевозки груза. При этом, как мы видим по приведенным в Таблице 2 данным о структуре погрузки, **прирост** транспортной работы **был связан в основном с сырьевыми грузами** и, прежде всего, с углем, т.е. **произошел за счет низкомаржинального сегмента**.

Табл. 5 Динамика объемов погрузки на железнодорожном транспорте в разрезе групп грузов, млн. тонн

Наименование груза	2013	2014	Прирост (снижение) 2014/2013	2015	Прирост (снижение) 2015/2014
Каменный уголь	310,8	315,4	1,5%	323,3	2,5%
Нефть и нефтепродукты	250,3	256,5	2,4%	251,2	-2,1%
Строительные грузы	170,1	141,1	-17,1%	130,7	-7,4%
Руда железная и марганцевая	110,7	108,6	-1,9%	109,0	0,4%
Черные металлы	70,1	71,8	2,5%	71,4	-0,6%
Химические и минеральные удобрения	47,0	49,2	4,7%	51,4	4,4%
Лесные грузы	35,7	38,7	8,5%	39,5	2,0%
Промышленное сырье и формовочные материалы	34,1	35,5	4,3%	34,9	-1,8%
Цемент	34,4	32,2	-6,3%	28,6	-11,1%
Химикаты и сода	26,2	25,3	-3,2%	25,0	-1,3%
Грузы в контейнерах	21,2	23,5	10,8%	22,8	-2,9%
Руда цветная и серное сырье	20,6	19,3	-6,5%	20,4	6,0%
Зерно	13,8	18,2	32,3%	18,7	2,7%
Лом черных металлов	16,6	16,7	0,0%	15,0	-10,1%
Кокс	11,5	11,8	3,0%	11,1	-6,0%
Флюсы	9,6	9,8	2,4%	10,4	5,3%
Импортные грузы	10,4	9,5	-8,9%	8,8	-7,5%
Прочие грузы	43,7	43,7	0,0%	42,2	-3,3%
Всего	1 236,8	1 226,9	-0,8%	1 214,5	-1,0%

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Важно отметить, что перевозка энергетических углей в экспортном направлении практически всегда реализуется с пониженным коэффициентом к тарифу. В этом смысле не стал исключением и 2015 год¹⁵.

Таким образом, мы вправе предположить, что при росте транспортной работы у РЖД одновременно произошло снижение доходности.

Если же рассматривать рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом с точки зрения операторов подвижного состава, то на рубеже 2014-2015 годов игроками однозначно фиксировалось **снижение объемов грузовой базы** (предъявляемого к погрузке груза). И это происходило при одновременном **наличии устойчивого профицита вагонного парка**. С одной стороны, такая ситуация привела к ужесточению конкуренции за грузоотправителя¹⁶, а с другой стороны, вызвала значительное сокращение спроса на новые грузовые вагоны.

¹⁵ http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6539

¹⁶ <http://npogdps.com/news/news-rzd/operator-companies/ind-operatorov-1-kv-2015/>

С целью поддержки вагоностроителей в конце 2015 года Правительством было принято решение о запрете эксплуатации универсальных железнодорожных вагонов с продленным сроком службы. При этом дополнительное давление на операторов оказывает необходимость оплачивать отстой вагонов на путях общего пользования. Ставка за отстой имеет прогрессивный характер: плата за сутки простоя возрастает с увеличением срока простоя.

В результате, по данным специализирующегося на анализе железнодорожного операторского рынка агентства "Infoline-Аналитика", в 2015 году большинство операторов сократили парк грузовых вагонов, находящихся как под их управлением в целом, так и непосредственно в их собственности. В общей сложности парк в управлении 30 крупнейших операторов сократился на 55,6 тыс. вагонов.

В то же время **рынок продемонстрировал однозначную тенденцию к концентрации**: 30 крупнейших операторов обеспечили в 2015 году 82% общего объема перевозок против 79% годом ранее. Доля ТОП-10 в тот же период выросла на 2 процентных пункта до 59% в общем объеме¹⁷.

Одновременно с концентрацией погрузки стала заметна и тенденция к объединению вагонных парков. Так, в октябре 2015 года о намерении объединить вагонные парки заявили входящие в ТОП-20 операторского рынка компании «УВЗ логистик» и «Первая грузовая компания»¹⁸. Но самый масштабный план консолидации имеет аффилированная с ОАО «РЖД» «Федеральная грузовая компания» (далее – ФГК). Согласно этому плану, ФГК могут быть переданы полувагоны лизинговых компаний при госбанках, а также парки Государственной транспортной лизинговой компании и "Трансфин-М". В результате парк ФГК может достичь уровня 200 тыс. вагонов, что составит около 40% всего парка полувагонов, работающего в настоящее время на сети ОАО РЖД¹⁹.

Общие выводы по главе:

Текущее состояние рынка грузовых железнодорожных перевозок находится под очевидным влиянием общих для экономики кризисных тенденций. При этом в прошлом году в отрасли были инициированы значительные институциональные преобразования, вектор которых пока не имеет однозначной направленности, но скорее указывает на наличие серьезных проблем, сложившихся в последние годы. На фоне сокращения грузовой базы на рынке стала усиливаться тенденция к консолидации активов операторов вагонного парка, что ставит в невыгодное положение малых и средних компаний-операторов.

1.3. Текущее состояние отрасли и показатели ее развития

Динамика основных показателей, характеризующих состояние российской отрасли грузовых перевозок железнодорожным транспортом.

Рассматривая динамику основных показателей работы отрасли перевозок грузов на магистральном железнодорожном транспорте России, мы видим, что доля железной дороги стабильно превышает 17% от суммарного объема грузов, перевезенных всеми видами транспорта в Российской Федерации. Как видно из таблицы 6, в 2009 году объем перевозок грузов²⁰ падал, что соответствовало кризисному замедлению экономики. Однако темпы

¹⁷ <http://www.kommersant.ru/doc/2927935>

¹⁸ <http://mfd.ru/news/view/?id=2023704>

¹⁹ <http://npogdps.com/news/news-rzd/cargo-transportation/yragan/>

²⁰ Термины «объем перевезенных грузов» и «объем перевозки грузов» в тексте используются как синонимы.

падения перевозок грузов железнодорожным транспортом были существенно ниже по сравнению с темпами падения перевозок грузов в стране в целом (-15% против -20%, соответственно, по итогам рассматриваемого года). Восстановление объемов перевозок до докризисного уровня на железнодорожном транспорте также проходило быстрее. Такая ситуация объясняется структурой перевозок железнодорожным транспортом, в которой преобладают массовые промышленные грузы. Снижение объемов перевозок такого рода грузов было значительно меньшим по сравнению с потребительскими товарами, спрос на которые упал в первую очередь и перевозкой которых был и остается занят преимущественно автомобильный транспорт.

Табл. 6 Перевезено грузов железнодорожным транспортом, млн. тонн

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспорт всего	9 432	7 469	7 750	8 337	8 519	8 264	7 853	7 465
в т.ч. железнодорожный	1 304	1 108	1 312	1 382	1 421	1 381	1 375	1 329
доля ж/д транспорта	14%	15%	17%	17%	17%	17%	18%	18%

Источник: Росстат, ГВЦ ОАО «РЖД»

В структуре перевозок железнодорожным транспортом преобладают перевозки во внутреннем сообщении, на долю которых приходится более 60% суммарного объема. Около 30% перевозок составляют экспортные отправки. Импортные и транзитные перевозки совокупно занимают не более 10% от суммарного объема грузоперевозок. При этом транзитные перевозки имеют устойчивую долю, не превышающую 2% от суммарного показателя. Это может служить явным индикатором **крайне низкой реализации транзитного потенциала российской сети магистрального железнодорожного транспорта.**

Табл. 7 Объемы железнодорожных перевозок грузов (с учетом перевозок грузобагажа), млн. тонн

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Всего перевезено	1486,2	1235,4	1345,4	1395,7	1440,0	1396,1	1378,4	1329,0
Внутренние	972,3	767,2	833,8	854,9	875,1	842,9	822,9	803,0
Экспортные	371,7	368,3	385,5	398,6	415,1	405,6	425,2	423,9
Импортные	111,6	77,5	98,5	112,0	116,5	114,8	105,8	81,4
Транзитные	30,5	22,5	27,7	30,2	33,3	32,7	24,5	20,8

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Падение грузовой базы магистрального железнодорожного транспорта, наблюдаемое с 2013 года.

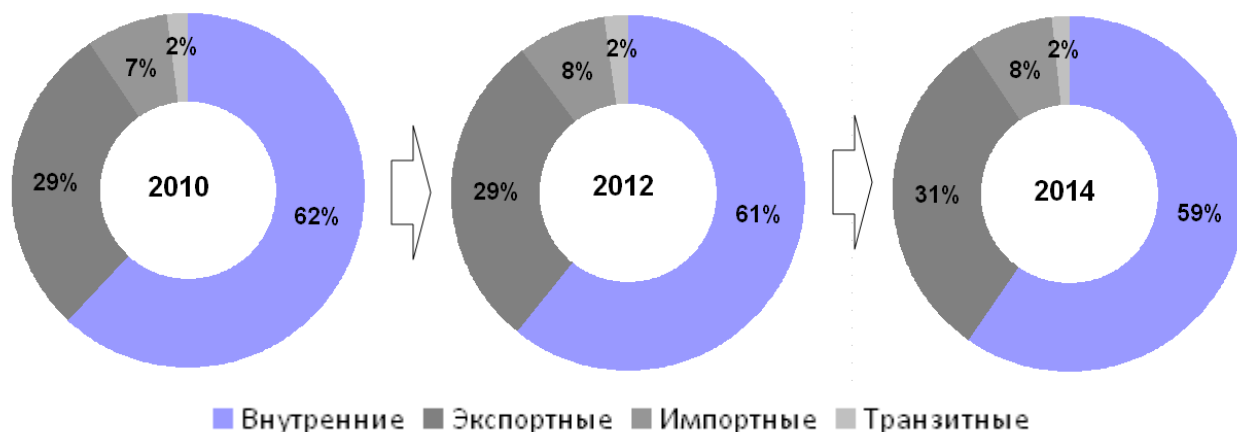


Рис. 2 Изменение структуры перевозок грузов по видам отправки.

Доля железнодорожного транспорта в суммарном, выполненном всеми видами транспорта, грузообороте гораздо выше: она устойчиво превышает 40% и имеет тенденцию к росту. При этом если в 2014-2015 годах перевозки по магистральной сети железнодорожного транспорта снижались, то грузооборот, напротив, имел тенденцию к росту.

Табл. 8 Грузооборот железнодорожного транспорта, млрд. т-км

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспорт всего	4 948	4 446	4 751	4 915	5 505	5 084	5 080	5 090
в т.ч. железнодорожный	2 116	1 865	2 011	2 128	2 222	2 196	2 301	2 306
доля ж/д транспорта	43%	42%	42%	43%	40%	43%	45%	45%

Источник: Росстат

Основной причиной роста грузооборота является рост средней дальности перевозки грузов. Указанную тенденцию мы наблюдаем на протяжении всего современного этапа развития отрасли перевозок грузов железнодорожным транспортом. Так, только с 2011 по 2014 год, рассматриваемый показатель вырос на 143 км или более чем на 9% в относительном выражении.

Тенденция роста средней дальности перевозки грузов на железнодорожном транспорте во многом обусловлена конкурентным давлением автомобильного транспорта, который доминирует на более коротком плече перевозок и также имеет тенденцию к росту средней дальности перевозки²¹.

Заметный на рисунке 3 скачок среднего расстояния перевозки в 2014 году был вызван произошедшим ростом доли экспортных перевозок (обусловленным произошедшей девальвацией рубля). По сравнению с внутренними перевозками перевозки, идущие в экспортном направлении, имеют значительно большую среднюю дальность, что находит свое отражение и в динамике грузооборота.

²¹ <http://urfotrans.ru/articles/article/128>

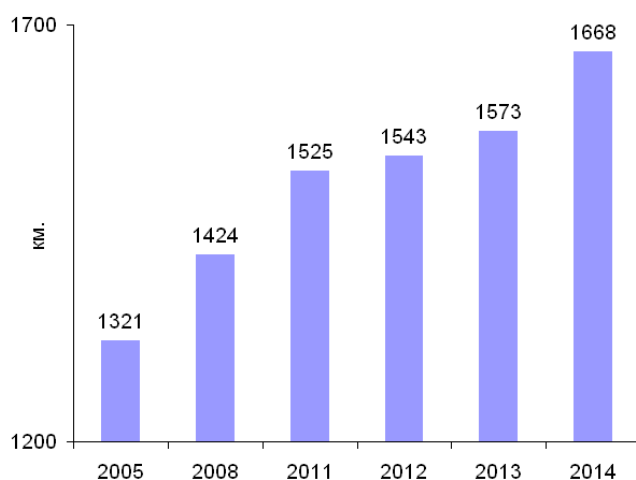


Рис. 3 Динамика среднего расстояния перевозки одной тонны груза, км

С точки зрения структуры перевозимых грузов ее основу составляют всего пять наименований: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы (к ним относят прежде всего песок и щебень), руда железная и марганцевая, а также черные металлы. Совокупно перечисленные позиции превышают 70% суммарного объема перевозок. Лидирующую позицию по объемам перевозок стабильно занимает каменный уголь. При этом его доля имеет устойчивую тенденцию к росту: с 2010 по 2015 год доля перевозок угля выросла с 23,7% до 26,6%. С точки зрения транспортной работы высокая доля угля в структуре перевозок является негативным фактором. Во-первых, каменный уголь относится к низкодоходной группе (понижающий коэффициент к базовому тарифу) и на его перевозку часто предоставляется дополнительная скидка. А во-вторых, технологически процесс погрузки-разгрузки угля отрицательно влияет на состояние вагона, провоцируя его быстрый износ.

Табл. 9 Изменение структуры перевозок в разрезе групп грузов

Наименование груза	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Каменный уголь	23,7%	23,9%	24,2%	25,1%	25,7%	26,6%
Нефть и нефтепродукты	21,0%	20,1%	20,3%	20,2%	20,9%	20,7%
Строительные грузы	11,8%	12,7%	14,2%	13,8%	11,5%	10,8%
Руда железная и марганцевая	8,5%	8,9%	8,6%	9,0%	8,9%	9,0%
Черные металлы	6,0%	5,9%	5,8%	5,7%	5,9%	5,9%
Химические и минеральные удобрения	3,8%	3,7%	3,5%	3,8%	4,0%	4,2%
Лесные грузы	3,4%	3,3%	2,8%	2,9%	3,2%	3,3%
Промышленное сырье и формовочные материалы	3,0%	2,7%	2,8%	2,8%	2,9%	2,9%
Цемент	2,8%	2,8%	2,7%	2,8%	2,6%	2,4%
Химикаты и сода	2,4%	2,3%	2,2%	2,1%	2,1%	2,1%
Грузы в контейнерах	1,5%	1,6%	1,6%	1,7%	1,9%	1,9%
Руда цветная и серное сырье	2,1%	1,9%	1,7%	1,7%	1,6%	1,7%
Зерно	1,2%	1,4%	1,4%	1,1%	1,5%	1,5%
Лом черных металлов	1,7%	1,6%	1,4%	1,3%	1,4%	1,2%
Кокс	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%
Прочие	6,0%	6,0%	5,6%	5,2%	5,1%	5,1%
Общий итог	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Вторая, крупнейшая по объему отправок и относящаяся к среднедоходному сегменту, группа «нефть и нефтепродукты» в перспективе все более будет ориентироваться на трубопроводный транспорт. В частности, этому будет способствовать открытие очередных ответвлений активно расширяющейся трубопроводной системы "Восточная Сибирь — Тихий океан"²².

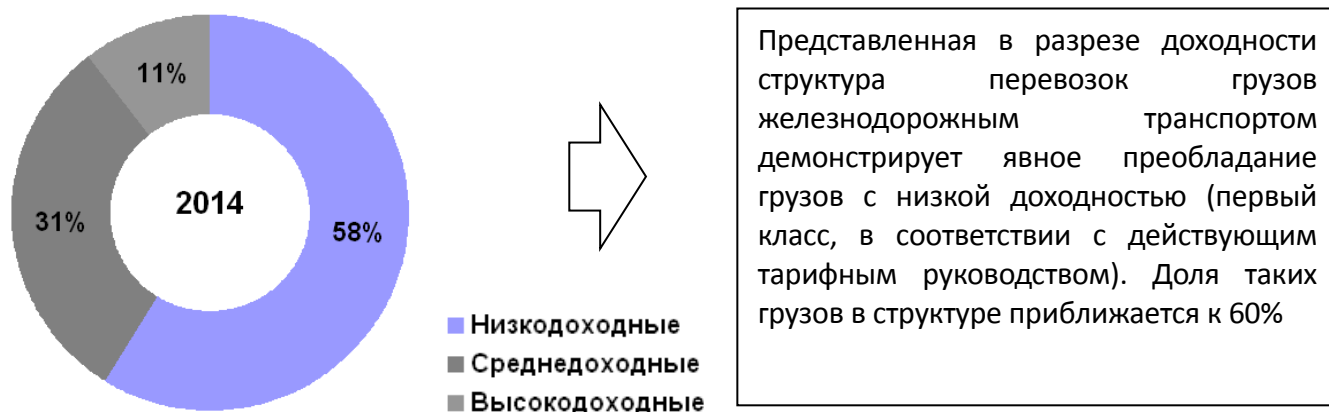


Рис.4 Структура перевозок грузов в разрезе доходности²³

Входящие в ТОП-5 строительные и рудные грузы также относятся к низкодоходному сегменту. И только единственная в крупнейшей пятерке группа - «Черные металлы» - имеет статус высокодоходной. В условиях произошедшей в 2014 году девальвации рубля российские металлурги получили конкурентное преимущество на зарубежных рынках (хотя при этом произошло сокращение спроса на внутреннем рынке), что нашло свое отражение и в структуре погрузки.

Переходя к описанию качественных показателей работы грузового железнодорожного транспорта, в первую очередь мы должны сказать о состоянии средств производства, обеспечивающих транспортную работу. Вопросы протяженности и структуры магистральных путей железнодорожного транспорта в рамках данного отчета мы рассматривать не будем. Ключевым для нас станет вопрос наличия и использования рабочего парка грузовых вагонов. По состоянию на конец 2014 года парк грузовых вагонов в Российской Федерации составил 1 млн. 221 тыс. единиц техники. С 2009 года парк вырос на 230 тыс. вагонов или на 23% в относительном выражении. Однако уже в 2015 году после ряда предпринятых регулятором мероприятий (о чем речь пойдет ниже) парк уменьшился до 1,14 млн. единиц техники.

Табл. 10 Рабочий парк грузовых вагонов в РФ, тыс. шт.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	991	1025	1092	1159	1200	1221	1144

Источник: Росстат, ОАО «РЖД»

Однако рост объемов перевозок был пропорционально ниже: +10% на том же базисе сопоставления. К тому же к 2013 на сети железнодорожного транспорта стало заметно влияние снижения грузовой базы. Помимо перечисленных факторов, играет роль и факт

²² <http://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1302708>

²³ <http://ar2014.rzd.ru/ru/performance-overview/transport/freight-turnover/>

принадлежности вагонного парка разным компаниям-операторам, что создает дополнительные издержки координации в перевозочном процессе.

В результате уже на протяжении ряда лет наблюдается ухудшение показателей использования парка грузовых вагонов. Так, с 2010 по 2014 год на 34% вырос порожний грузооборот.

Табл. 11 Порожний грузооборот вагонов в РФ, млрд. т-км

	2010	2011	2012	2013	2014
	490,5	576,9	560,2	616,9	655,9

Источник: ОАО «РЖД»

При этом показатель оборота грузового вагона в тот же период вырос с 13,4 до 17 суток. Рост средней дальности перевозки пропорционально был существенно меньшим. Поэтому мы можем говорить о снижении средней скорости движения грузовых вагонов по сети.

Табл. 12 Оборот грузового вагона, суток

	2010	2011	2012	2013	2014
	13,4	14,4	15,5	16,7	17,0

Источник: ОАО «РЖД»

Такой вывод подтверждают и данные РЖД о динамике средней технической скорости перевозки грузов²⁴.

Таким образом, идущий сейчас процесс выработки новой модели взаимодействия на рынке железнодорожных грузоперевозок имеет серьезные основания.

С точки зрения анализа финансовых показателей отрасли имеется ряд сложностей, связанных с действующей системой статистического наблюдения. На сегодняшний день в рассматриваемой нами сфере деятельности, помимо ОАО «РЖД» и аффилированных с монополистом компаний, действует значительное число компаний, являющихся независимыми операторами собственного либо арендованного подвижного состава. Однако в существующей системе кодификации отсутствует четкое определение компании-оператора грузовых вагонов. В результате действующие на рынке железнодорожных грузоперевозок компании, как правило, регистрируют свой вид деятельности по коду ОКВЭД 63.4 «Организация перевозок грузов», под который попадает большое количество перевозчиков, занятых исключительно автомобильными перевозками. И гораздо реже указывают в качестве дополнительного вида деятельности код 60.10.12 «Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта». Тем не менее, основной объем затрат и прибыли в отрасли перевозок грузов железнодорожным транспортом приходится на работу инфраструктуры и локомотивного хозяйства, деятельность которых учитывается по коду 60.10.12. Поэтому мы будем рассматривать данные Росстата по коду «Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта» в качестве репрезентативных для отрасли в целом.

В соответствии с данными Росстата, с 2011 по 2014 год число организаций, отчитывающихся по коду 60.10.12, выросло в 2 раза и достигло 34 единиц.

²⁴ http://ar2014.rzd.ru/ru/company-overview/summary-results/key-performance-indicators/index.php?sphrase_id=1106

Табл. 13 Количество предприятий и организаций, предоставивших отчет Росстату по перечисленным видам деятельности, единиц

	2010	2011	2012	2013	2014
Деятельность железнодорожного транспорта	213	217	225	227	242
Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	18	17	24	30	34

Источник: Росстат

Согласно данным Росстата, в 2015 году по коду «Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта» средняя численность работников, включающая в себя как среднесписочную численность сотрудников по полному кругу организаций, а также совместителей и работающих по договору подряда, **превышала 365 тысяч человек**. Это составляет приблизительно 55% от всего числа занятых на железнодорожном транспорте в целом.

С учетом того, что число занятых в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом относительно стабильно, обращающим на себя внимание фактом является снижение расходов на оплату труда, зафиксированное Росстатом в 2013 году. По сравнению с пиковым значением 2011 года расходы на оплату труда были снижены в 5 раз. На фоне роста числа организаций, занятых по виду деятельности 60.10.12 за тот же период, одной из причин подобного рода изменений может быть «переформатирование» рассматриваемого рынка с отделением либо переводением в аутсорсинг части работ, ранее относимых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Табл. 14 Расходы на оплату труда по видам деятельности, млрд. руб.

	2010	2011	2012	2013	2014
Деятельность железнодорожного транспорта	295,9	335,6	334,5	363,1	192,3
Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	52,0	81,4	50,4	15,7	20,7

Источник: Росстат

С точки зрения финансовых результатов кризисные явления в полной мере проявились в отрасли в 2014 году. Так, выручка по коду «Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта» после высоких показателей 2012-2013 годов в 2014 году существенно снизилась. Причем масштаб потерь по выручке был несопоставим с аналогичным показателем по железнодорожному транспорту в целом. Результаты 2015 года только усилили ситуацию, сложившуюся годом ранее.

Табл. 15 Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей), млрд. руб.

	на 1 янв. 2011	на 1 янв. 2012	на 1 янв. 2013	на 1 янв. 2014	на 1 янв. 2015	на 1 янв. 2016
Деятельность железнодорожного транспорта	1 465,5	1 691,9	1 904,6	1 940,0	1 919,6	2 034,2
Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	32,2	83,2	153,9	155,2	95,0	77,8

Источник: Росстат

Мы можем предположить, что такая динамика была обусловлена «заморозкой» тарифов на перевозку большинства грузов железнодорожным транспортом на весь 2014 год, решение о которой было принято Правительством.

Табл. 16 Индексы тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом, %.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	109,39	107,46	105,56	105,44	102,29	112,92

Источник: Росстат

Падение выручки сопровождалось падением чистой прибыли, наблюдаемым с 2013 года и усилившимся в 2014 году.

Табл. 17 Чистая прибыль (убыток) по виду деятельности, млрд. руб.

	2010	2011	2012	2013	2014
Деятельность железнодорожного транспорта	90,8	52,9	63,6	22,3	-38,2
Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	2,3	16,7	27,5	3,5	1,5

Источник: Росстат

В результате после уровня рентабельности в 38,2%, продемонстрированного отраслью по состоянию на 1 января 2012 года, на ту же дату 2014 года убыточность магистрального грузового железнодорожного транспорта составила минус 13,1%. Тем не менее, по итогам 2014 года отрасль смогла выйти на положительный уровень рентабельности, равный +2,25%. В 2015 году результат магистрального грузового железнодорожного транспорта по рассматриваемому нами показателю вновь был отрицательным – минус 2,51%.

Табл. 18 Рентабельность (убыточность) проданной продукции (товаров, работ, услуг), %

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Деятельность железнодорожного транспорта	7,38	5,19	3,26	1,42	2,13	4,17
Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	3,56	38,16	22,21	-13,06	2,25	-2,51

Источник: Росстат

До 2013 года инвестиции в основной капитал учитывались Росстатом лишь по укрупненной группировке «Деятельность железнодорожного транспорта». Таким образом, из доступной нам информации мы видим, что начиная с 2013 года становится заметным снижение и инвестиционной активности в отрасли. В частности, после объема инвестиций в 832,6 млрд. рублей, достигнутого в 2012 году, по итогам 2014 года аналогичный показатель составил лишь 553,7 млрд. рублей.

Табл. 19 Инвестиции в основной капитал (значение показателя за год), млрд. руб.

	2010	2011	2012	2013	2014
Деятельность железнодорожного транспорта	488,1	567,5	832,6	774,4	553,7

Источник: Росстат

Доступные нам данные об объемах инвестиций в основной капитал за 2013-2015 годы по отрасли «Деятельность грузового магистрального железнодорожного транспорта» иллюстрируют их сохраняющийся относительно низкий в долевым соотношении уровень по сравнению с инвестициями в основной капитал в деятельность магистрального железнодорожного транспорта в целом. Это связано прежде всего с тем, что идущие в развитие инфраструктуры инвестиции затрагивают одновременно и пассажирский, и грузовой комплекс (например, строительство железнодорожного полотна), и только часть (строительство погрузочно-разгрузочных терминалов и т.д.) может быть адресно отнесена к деятельности именно грузового транспорта.

Табл. 20 Инвестиции в основной капитал (значение показателя за год) с выделением подотрасли, млрд. руб.

	2013	2014	2015
Деятельность магистрального железнодорожного транспорта	233,7	219,7	197,7
Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	20,7	37,8	36,6

Источник: Росстат

Общие выводы по главе:

Из приведенных в главе данных мы можем заключить, что состояние отрасли определяется двумя основными факторами: во-первых, в ней не закончены институциональные преобразования и формирование рынка, а во-вторых, заметно влияние охватившего экономику страны кризиса. Отрасль остается жестко регулируемой со стороны Правительства. При этом в ней развивается рыночный сегмент оперирования грузовыми вагонами. Исходя из динамики качественных показателей работы вагонов, мы вправе сделать вывод, что модель эффективного взаимодействия рыночного и регулируемого (монопольного) сегмента пока не выработана.

Промышленный железнодорожный транспорт как часть обеспечивающей производство инфраструктуры

Отдельного упоминания заслуживает такой сегмент железнодорожного транспорта как предприятия промышленного железнодорожного транспорта (далее – ППЖТ). Основным документом, регламентирующим деятельность ППЖТ, является Федеральный закон от 10

января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации". В законе дается определение **железнодорожных путей необщего пользования**, под которыми понимаются железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд. Владение путями необщего пользования является обязательным признаком отдельного ППЖТ. Исторически датой возникновения промышленного железнодорожного транспорта считается 1995 год, до которого все пути необщего пользования входили в состав МПС РФ. В 90-х годах все они были преобразованы в акционерные общества. Также в 1995 году с целью консолидации деятельности организаций ППЖТ и представления их интересов в законодательных и федеральных органах исполнительной власти, а также для обеспечения равноправного партнерства на рынке транспортных услуг была создана ассоциация «Промжелдортранс». По информации Росстата, на конец 2014 года в Российской Федерации насчитывалось 138 предприятий ППЖТ.

В совокупности всеми предприятиями комплекса ПЖТ выполняется большой объем работы в рамках деятельности железнодорожного транспорта в целом.

Табл. 21 Основные показатели работы ППЖТ.

	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезено грузов на коммерческой основе, млн. тонн	643,2	688,8	714,08	666,88	689,08
Пробег грузов по путям хозяйства на коммерческой основе, млрд. тонно-км магистрального грузового железнодорожного транспорта	6,54	8,47	10,20	8,53	9,13

Источник: Росстат

Так, по итогам 2014 года предприятиями ПЖТ было перевезено 689 млн. тонн грузов, что составляет 56% от всего объема грузов, перевезенных железнодорожным транспортом. При этом суммарный грузооборот (пробег) ППЖТ в тот же период был равен 9,13 млрд. тонн, что составляет лишь 0,4% от всего грузооборота, выполненного железнодорожным транспортом.

Такое соотношение является закономерным и отражает функциональную роль, которую выполняют предприятия ПЖТ в едином комплексе железнодорожной инфраструктуры: на путях необщего пользования силами маневровых локомотивов РЖД либо локомотивов, принадлежащих ППЖТ, происходит **погрузка или сбор вагонов от прилегающих промышленных предприятий**, далее транспортируемых до путей общего пользования, находящихся в ведении РЖД. Транспортировка груза в рамках ППЖТ происходит на гораздо более короткое расстояние. При этом каждое ППЖТ имеет конкретную территориальную локализацию своей деятельности. Иными словами, **услугами ППЖТ пользуется ограниченный круг прилегающих предприятий**, не имеющих иной альтернативы отправки грузов железнодорожным транспортом. Если же говорить о статусе перевозчика по магистральным железнодорожным путям общего пользования, то таким статусом законодатель наделил исключительно ОАО «РЖД». Таким образом, на сегодняшний день **предприятия комплекса ПЖТ не могут рассматриваться в качестве полноправных игроков рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом**, который сформирован совокупностью предприятий – операторов грузовых вагонов. В том случае, если конкретное ППЖТ управляет собственным

или заемным парком грузовых вагонов, допущенных к работе на магистральных линиях, то оно уже выступает на рынке **не в качестве предприятия ПЖТ, а в качестве компании – оператора грузовых вагонов.**

Исходя из вышесказанного, промышленный железнодорожный транспорт «выпадает» из темы обзора, и не будет рассматриваться в нем в более детальном разрезе.

1.4. Конкуренция автомобильного и железнодорожного транспорта в сфере грузоперевозок

В последнее время эксперты все больше говорят о конкурентном давлении автомобильного транспорта, которое он оказывает на железнодорожный транспорт в сегменте грузоперевозок. Это хорошо видно при сопоставлении данных о динамике объемов грузооборота и перевозок грузов этими видами транспорта.

Как видно из таблицы 22, по суммарному объему перевозки грузов автомобильный транспорт в разы превосходит железнодорожный транспорт. Однако динамика последних лет демонстрирует, что показатели автомобильного транспорта так и не смогли достичь уровня 2008 года. В тоже время железнодорожный транспорт полностью восстановил объем перевозок уже в 2010 году.

Табл. 22 Перевезено грузов, млн. тонн

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Железнодорожный тр-т	1 304	1 108	1 312	1 382	1 421	1 381	1 227	1 218
Автомобильный тр-т	6 893	5 240	5 236	5 663	5 842	5 635	5 417	5 039

Источник: Росстат

Сопоставление по объемам грузооборота, напротив, показывает сохранение значительного отрыва по данному показателю у железнодорожного транспорта.

Табл. 23 Грузооборот, млрд. тонно-км

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Железнодорожный тр-т	2 116	1 865	2 011	2 128	2 222	2 196	2 301	2 306
Автомобильный тр-т	215,5	180	199	223	249	250	247	232

Источник: Росстат

Обусловлено это тем, что средняя дальность перевозки грузов по железной дороге значительно превышает аналогичный показатель по автомобильному транспорту. Однако рост средней дальности перевозки автотранспортом становится все более заметной тенденцией. Таким образом, мы вправе говорить о росте конкурентного преимущества автомобильного транспорта в сфере перевозок автомобилепригодных грузов на короткие (100-200 км) и средние (до 1500 км) расстояния.

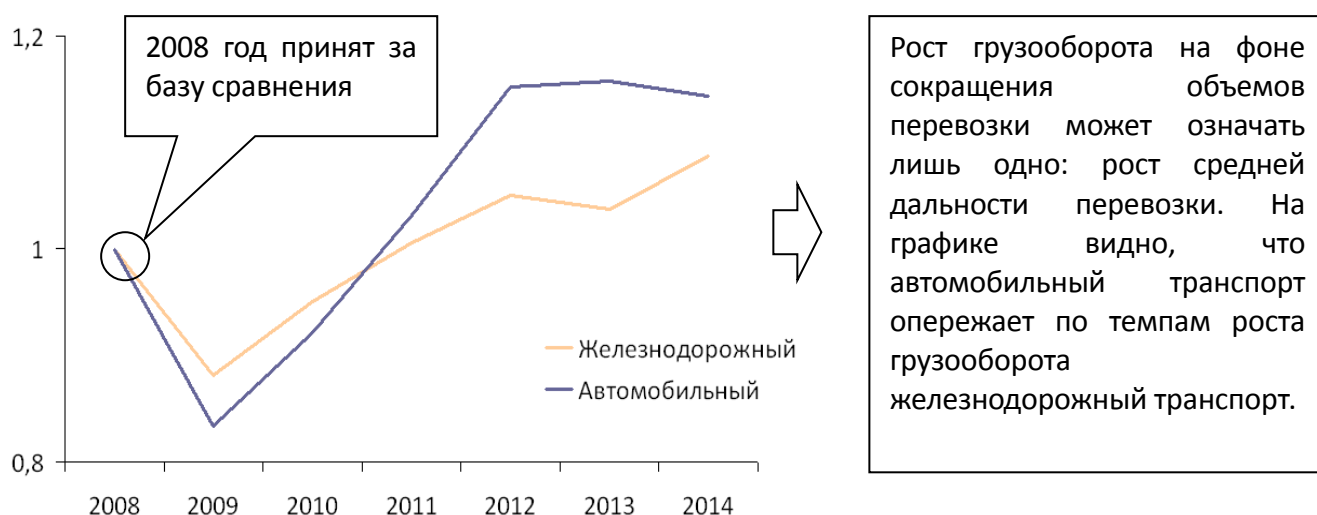


Рис. 5 Темпы роста грузооборота на железнодорожном и автомобильном транспорте.

Такая тенденция носит объективный характер. Во-первых, в сегменте грузового автомобильного транспорта достигнут достаточный уровень технического оснащения и существенно вырос парк автомобилей. Во-вторых, произошло качественное улучшение транспортной инфраструктуры. Как мы можем видеть в таблице 24, автодорожная инфраструктура не просто значительно превосходит железнодорожную, но и росла опережающими темпами: с 2008 по 2014 год протяженность автодорог увеличилась практически в два раза в то время как в протяженности железных дорог общего пользования существенных изменений не наблюдалось.

Табл. 24 Протяженность путей сообщения, тыс. км

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автомобильные дороги общего пользования	754,1	792,7	825	927,3	1 278,3	1 395,6	1 450,3
Автомобильные дороги общего пользования с твердым покрытием	629,1	646,9	664,6	727,7	925,2	984,5	1 023
Железнодорожные пути общего пользования	85,6	85,6	85,7	85,5	85,6	85,6	86,3

Источник: Росстат

При этом не просто выросла протяженность автомобильных дорог, но возникло большое число крупных складских комплексов, имеющих привязку исключительно к автодорожной сети. В-третьих, рынок грузовых перевозок автомобильным транспортом в несопоставимо большей степени по сравнению с железнодорожным транспортом вовлечен в действие механизмов свободной конкуренции. Так, по данным Росстата, по коду ОКВЭД 60.00.09 «Деятельность автопредприятий по перевозке грузов автотранспортом» в 2014 году отчиталось более 1 500 предприятий, что практически на порядок превышает конкурентное поле в сегменте оперирования грузовым подвижным составом на железнодорожном транспорте.

Соответственно, наблюдался и рост количества автотранспортных средств. Так, с 2008 по 2015 год парк грузовых автомобилей в России вырос практически на 900 тысяч единиц техники.

Табл. 25 Наличие парка грузовых автомобилей в РФ, млн. штук.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
5,35	5,32	5,41	5,54	5,71	6,02	6,23	6,23

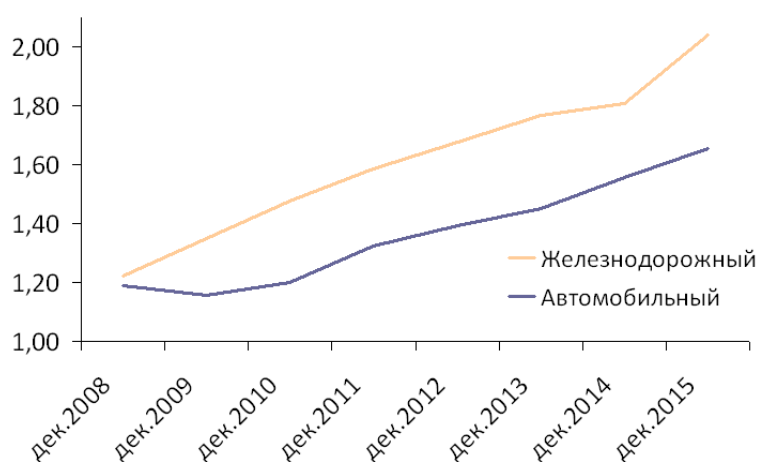
Источник: МВД РФ

Влияние конкурентных механизмов закономерно проявилось в динамике ценообразования, которую мы наблюдаем на железнодорожном и автомобильном транспорте. Как видно из представленных в таблице 26 данных, темп роста цен на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом значительно превосходил аналогичный показатель по автомобильному транспорту.

Табл. 26 Индексы тарифов на грузовые перевозки (в % к декабрю предыдущего года).

	Дек. 2008	Дек. 2009	Дек. 2010	Дек. 2011	Дек. 2012	Дек. 2013	Дек. 2014	Дек. 2015
Железнодорожный тр-т	122,14	110,59	109,39	107,46	105,56	105,44	102,29	112,92
Автомобильный тр-т	118,76	97,5	103,68	110,19	105,3	104,18	107,19	106,41

Источник: Росстат



Если принять показатель тарифа в декабре 2007 года за 1, то видно, что тариф на железнодорожные перевозки рос опережающими по отношению к автомобильному транспорту темпами на протяжении всего приведенного на графике периода.

Рис. 6 Темпы роста тарифов на грузовые перевозки на железнодорожном и автомобильном транспорте

Еще одним важным моментом является сопоставление времени подачи подвижного состава под погрузку. Если говорить об автомобильном транспорте, то он имеет очевидные преимущества и в этом конкурентном компоненте. Развитость автодорожной инфраструктуры, отсутствие зависимости от локомотива при транспортировке, подача автомобиля сразу к точке погрузки (в случае с железнодорожным транспортом это возможно только тогда, когда железнодорожные пути непосредственно примыкают к территории грузоотправителя), отсутствие необходимости в дополнительных коммуникациях (на железной дороге это будет означать, например, согласование между оператором грузовых вагонов и перевозчиком) – все это говорит о несравненно большей мобильности автоперевозчиков. Соответственно, в случае, когда нам нужно срочно отправить автомобилепригодный груз, автомобильный транспорт будет иметь явный приоритет.

Приведенных данных достаточно, чтобы сделать вывод о росте конкурентных преимуществ автомобильного транспорта. Однако его возможности по «освоению» грузов, ранее

транспортировавшихся по железной дороге, имеют свои границы. Так, наиболее массовые для железной дороги позиции, такие как, например, энергетический уголь или рудные грузы, не могут быть переориентированы на автомобильный транспорт, так как это, как минимум, вызвало бы неоправданное удорожание транспортировки.

К тому же поддержку железнодорожному транспорту оказало введение в ноябре 2015 года Правительством системы взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн, получившую наименование «Платон». В соответствии с этой системой, водители большегрузов в настоящее время должны оплачивать 1,53 рубля за километр пути.

Общие выводы по главе:

С точки зрения конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом на стороне автоперевозчиков однозначно «сыграло» развитие технологий и расширение сети автомобильных дорог. К тому же видна положительная роль того, что рынок перевозок грузов автомобильным транспортом в гораздо большей степени является открытым и конкурентным. Автомобильный транспорт более мобилен. А значит там, где возникает необходимость единичной срочной отправки, он будет иметь очевидные преимущества. Тем не менее, там, где фигурируют массовые навалочные грузы с постоянным грузопотоком, неоспоримым остается приоритет железнодорожного транспорта.

Учитывая имеющийся опыт развитых стран, мы можем говорить о положительной роли межвидовой конкуренции, на стимулировании которой должна быть сосредоточена деятельность Правительства в рассматриваемой нами сфере. Тогда обеспечивается наилучший конечный эффект для общества в целом независимо от улучшения или ухудшения показателей какой-либо отдельной отрасли.

2. ОБЗОР РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Базовые драйверы государственной политики в отношении отрасли перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Правовой аспект и аспект прямого государственного управления являются ключевыми для рассматриваемого нами рынка, причем в гораздо большей степени, чем для многих других рынков товаров и услуг. По сути, сразу же хотелось бы сделать акцент на том, что **российский рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом находится лишь на этапе своего становления**. Поэтому нам потребуется более детальное рассмотрение специфики этой отрасли и связанного с ней рынка в тесной привязке к затрагивающей ее государственной политике.

Во-первых, железнодорожный транспорт (также, как телекоммуникации и связь, электроэнергетика и обеспечение природным газом) с точки зрения государственного подхода (под которым мы понимаем системный, охватывающий интерес всего хозяйственного комплекса страны) должен пониматься прежде всего как **отрасль инфраструктурного обеспечения экономики**, т.е. является жизненно важной отраслью с точки зрения обеспечения нужд граждан Российской Федерации и потребностей народного хозяйства. Помимо обеспечения непосредственно экономических результатов, отрасли инфраструктурного комплекса представляют собой высоко значимый инструмент достижения социальных, внешнеполитических и других целей.

Если говорить отдельно о транспортной отрасли как о части инфраструктурного комплекса, то в силу своей специфики она имеет ряд существенных отличий от деятельности базисных отраслей производства (таких, например, как металлургия, сельское хозяйство и т.д.). Главное отличие заключается в том, что результат функционирования инфраструктуры выступает в виде полезного эффекта, но не непосредственно в виде продукции в материально - вещественной форме, а в качестве услуги. Применительно к сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом конечный эффект деятельности может быть понят либо узко - в качестве конечной доходности данной услуги, либо более широко - в итоговой конкурентоспособности конечной продукции товарных отраслей производства.

Другим важным моментом является то, что магистральный железнодорожный транспорт представляет собой отрасль т.н. **«естественной монополии»**, т.е. «таким состоянием товарного рынка или рынка услуг, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствии конкуренции в силу технологических особенностей производства, а товары или услуги, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами или услугами»²⁵. Иными словами, в условиях естественной монополии мы **в неограниченном виде** наблюдаем эффект масштаба производства, когда при увеличении объемов производства издержки производства единицы товара имеют тенденцию к снижению.

Таким образом, мы должны зафиксировать, что отрасль железнодорожного транспорта в качестве производственной инфраструктуры и естественной монополии требует отличного от прочих, условно «стандартных» отраслей, подхода к оценке эффективности ее работы. И с точки зрения системного подхода качественными критериями такой оценки будут, прежде

²⁵ ст. 3 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях».

всего, **минимизация совокупных общественных издержек, связанных с функционированием отрасли перевозок грузов железнодорожным транспортом, и максимально полное и качественное удовлетворение потребностей в его услугах со стороны всего народнохозяйственного комплекса.**

Вплоть до произошедших в начале 90-х годов реформ, изменивших уклад экономики России с планового на рыночный характер, железнодорожная отрасль функционировала в качестве единого субъекта – Министерства путей сообщения Российской Федерации (далее МПС РФ), находящегося под прямым государственным управлением. В силу целого ряда причин, к которым следует отнести и наблюдавшееся в 90-е годы хроническое недофинансирование отрасли, было принято решение о реформировании железнодорожного транспорта. Сначала в 1996 году на Всероссийском съезде железнодорожников были приняты «Основные направления развития железнодорожного транспорта». Затем 15 мая 1998 года постановлением Правительства Российской Федерации № 448 была утверждена Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта. И, наконец, 18 мая 2001 года **постановлением Правительства Российской Федерации № 384** была утверждена **Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте**, в соответствии с которой начиная с 2003 года магистральный железнодорожный транспорт перешел в ведение единого хозяйствующего субъекта – ОАО «Российские железные дороги» (далее ОАО «РЖД»).

В соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте основными, стратегическими целями реформы, в частности, были названы повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом и удовлетворение растущего спроса на услуги, оказываемые на железнодорожном транспорте. При этом озвученные цели предполагалось достичь путем решения задач, связанных с созданием в сфере железнодорожного транспорта конкурентного рыночного сегмента (прежде всего в сфере перевозок) и привлечение в отрасль значительного объема частных инвестиций.

Одновременно Постановлением было определено, что проведение реформы на железнодорожном транспорте РФ будет происходить в три этапа:

- Первый этап – 2001-2002 годы;
- Второй этап – 2003-2005 годы;
- Третий этап – 2006-2010 годы.

Основными задачами первого этапа реформы железнодорожного транспорта являлись создание нормативно-правовой базы, регламентирующей новый порядок хозяйствования в рассматриваемом отраслевом сегменте, а также введение в нем системы отдельного финансового учета всех видов хозяйственной деятельности в рамках отрасли, что должно было обеспечить максимальную их финансовую прозрачность.

На втором этапе реформы, согласно Программе, должно было произойти окончательное организационно-правовое обособление самостоятельных структурных образований, осуществляющих отдельные виды деятельности.

В рамках реализации третьего этапа реформы должен быть окончательно сформирован развитый конкурентный рынок железнодорожных перевозок. При этом предполагалось, что вся железнодорожная отрасль в целом получит широкий приток инвестиций для собственного

развития за счет продажи принадлежащих государству пакетов акций, выделенных на втором этапе реформы отдельных структурных подразделений.

В то же время другой ключевой задачей структурной реформы железнодорожного транспорта являлся перевод отрасли от системы жесткой централизации к децентрализации и системе поощрения государством **развития конкуренции**. Так, в соответствии с существующей программой структурной реформы на железнодорожном транспорте было предусмотрено разграничение предприятий и производств железнодорожного транспорта на монопольный (или естественно-монопольный) и конкурентный сектор. При этом под монопольным понимался сектор, в котором отсутствует конкуренция и для которого предполагалось сохранение государственной собственности и ее преобразование в рыночные организационно-правовые формы, а под конкурентным – сектор, в котором развитие конкуренции всячески стимулируется и предполагается частичная приватизация железнодорожных активов.

Таким образом, решением задачи снижения совокупных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом, а также повышение его экономической доступности было выбрано повышение эффективности хозяйственной деятельности на основе развития конкуренции. Удовлетворение же растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта, согласно этому плану, должно быть обеспечено, в том числе и за счет появления и развития новых предприятий.

При этом государственное регулирование в области предупреждения, ограничения и пресечения монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции вменялось МАП РФ²⁶ (в настоящее время – ФАС России²⁷), а руководство в сфере тарифной политики – Федеральной энергетической комиссии (ФЭК) России (впоследствии – Федеральной службе по тарифам - ФСТ²⁸).

Таким образом, мы можем сказать, что непосредственно сам рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом начал формироваться одновременно с реформой МПС РФ, и его суть состояла в появлении независимых от владельца железнодорожной инфраструктуры компаний–операторов грузовых вагонов.

Однако, решив первичную задачу привлечения в отрасль сторонних инвестиций, «насытивших» парк грузовых вагонов, государство в лице регуляторов сферы железнодорожного транспорта столкнулось с необходимостью более четкой формулировки «правил игры» на рассматриваемом рынке.

Так, если на первом этапе реформирования железнодорожной отрасли активно декларировались цели по максимальной либерализации рынка, отказа от системы льготирования и возможности предоставления специальных тарифных ставок, то, по факту, уже к началу третьего, предусмотренного Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, этапа стало ясно, что достичь изначально декларируемых целей не получается. ОАО «РЖД» начало сразу формироваться в качестве вертикально-интегрированного холдинга, совмещавшего в себе как функционал и владельца инфраструктуры, так и оператора грузового парка.

²⁶ Министерство антимонопольной политики Российской Федерации

²⁷ Федеральная антимонопольная служба

²⁸ в 2015 году ФСТ присоединена к ФАС.

Наиболее показательным, с точки зрения рассматриваемого нами рынка, фактом, иллюстрирующим рост противоречий в отрасли, стало создание в 2007 году путём выделения подвижного парка из состава ОАО «РЖД» Открытого акционерного общества «Первая грузовая компания» (далее ОАО «ПГК»). Основным учредителем и владельцем обыкновенных акций ОАО «ПГК» выступило ОАО «РЖД». При этом ОАО «ПГК» получило в капитал 200 тыс. грузовых вагонов, что сразу сделало компанию явным доминантом на рынке. Таким образом, в результате реформ **произошло усложнение института функционирования железнодорожного транспорта**. А в результате произошедшего разделения прав собственности резко выросло число транзакций в рамках самого процесса перевозки грузов, а, следовательно, и связанных с ними издержек. В итоге Правительство оказалось не готово к полной либерализации рынка, желая сохранить в своих руках рычаги влияния на рассматриваемую сферу деятельности. Все перечисленные проблемы вылились в задачу разработки Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, предложения по которой должны были внести все регуляторы – Минтранс, ФАС, ФСТ и т.д.

К этой работе было привлечено авторитетное международное консалтинговое агентство McKinsey, которое в 2009 году представило на рассмотрение общественности и Правительству подготовленный вариант рыночной модели²⁹. В ней было заявлено, что прописанная Программой реформы железнодорожного транспорта в рамках ее третьего этапа **задача окончательного формирования рынка грузоперевозок фактически не решена, действующая система тарификации перевозок имеет существенные недостатки, а изначальная ориентированность на максимальный уровень конкуренции требует пересмотра**.

После всех этапов обсуждения и согласования 13 апреля 2011 года на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи был утвержден План по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.

Применительно к рынку перевозок грузов основными постулатами модели стали **вывод из владения РЖД всего инвентарного парка грузовых вагонов** и передача большей их части в создаваемую Вторую грузовую компанию (далее ОАО «ВГК») с перспективой привлечения в нее частных инвестиций путем продажи пакетов акций (таким образом формально решался вопрос разделения инфраструктуры и деятельности по грузоперевозке) и переосмысление модели конкуренции в сфере грузовых перевозок. В частности, в модели вводились понятия «конкуренции за маршрут» и «конкуренции на маршруте». Суть новой концепции состояла в том, (в случае **конкуренции «за маршрут»**), что на отдельных участках инфраструктуры ОАО «РЖД» по результатам государственного конкурсного отбора исключительное право осуществлять все грузовые перевозки должны передаваться локальному перевозчику на срок 5-10 лет. А сам такой отбор будет проводиться по критериям «цена и качество» для пользователей услуг. При **конкуренции «на маршруте»** на отдельных участках и маршрутах сети российских железных дорог параллельно с ОАО «РЖД» на публичной основе должны были осуществлять деятельность несколько локальных грузовых перевозчиков. При этом ОАО «РЖД» сохраняло на данном участке свой статус общесетевого перевозчика. Локальные перевозчики, согласно модели, должны были конкурировать между собой и с ОАО «РЖД» за привлечение клиентов по критериям цена и качество услуг на равных экономических условиях³⁰. Иными словами, ставка делалась, с одной стороны, на окончательное разделение сферы обслуживания инфраструктуры (остается за монополистом) и сферы оперирования

²⁹ <http://www.myshared.ru/slide/80854/>

³⁰ Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года

парком грузовых вагонов. А с другой стороны, должен был начать формироваться институт независимых перевозчиков – владельцев собственного парка локомотивов.

Принятие Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года повлекло за собой ряд дальнейших шагов, менявших конфигурацию рынка. В феврале 2011 года начала операционную деятельность ОАО «ВГК». А в октябре 2011 года основной пакет акций ОАО «ПГК» был продан Независимой транспортной компании³¹. Т.е. были сделаны дальнейшие шаги по отделению управления инфраструктурой и ее содержания от непосредственно работы с вагонным парком. Однако в дальнейшем со стороны ОАО «РЖД» последовали действия, направленные на изменение принятых в целевой модели положений. Так, письмом ОАО «РЖД» в адрес Правительства³² декларировалось следующее: «Приведенные результаты исследования показали значительное количество рисков и ожидаемых негативных последствий появления института локальных перевозчиков (компаний, управляющих собственным парком локомотивов) на железнодорожном транспорте в условиях значительных инфраструктурных ограничений, существующей регуляторной модели и общеэкономической ситуации в российской экономике. Признать необходимым проведение дополнительного исследования с целью определения возможности отнесения перевозочной деятельности к потенциально конкурентной, а также необходимых условий и оценки целесообразных границ развития конкуренции в деятельности транспортных отраслей на основе зарубежного и отечественного опыта».

Не связанные с РЖД участники рынка увидели в этом угрозу развития конкуренции на рынке, о чем, в частности, говорилось в письме Национальной ассоциации транспортников в адрес Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича (№ 03-03-1859 от 09.02.2013).

Другой, относящейся к области рассматриваемого нами рынка, проблемой стал избыток парка грузовых вагонов на сети железнодорожного транспорта. Всерьез заговорили об этом уже в 2013 году. Через год РЖД уже делало официальные заявления о критичности проблемы профицита вагонов³³. Проблема избытка вагонов при этом сопровождалась, с одной стороны, снижением грузовой базы перевозок, а с другой стороны, профицит парка вызвал серьезное падение спроса на новые грузовые вагоны, что стало еще одной проблемой для Правительства, вынужденного обратить внимание на растущие проблемы в отрасли грузового вагоностроения. В результате начали предприниматься шаги по сокращению действующего парка. Сначала, в июле 2014 года, вышло Постановление Правительства «О внесении изменений в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации»³⁴. При этом в августе того же года был принят технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава»³⁵. Оба документа вводили новые регуляторные ограничения на продление срока службы вагонов, которое теперь могло осуществляться лишь через модернизацию.

До этого момента действовало положение Минтранса России, по которому собственники вагонов могли продлевать срок их службы на пять лет после деповского и капитального

³¹ <http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2011/11/03/rzhd>

³² ОАО «РЖД» № ИСХ-197 от 10.01.2013

³³ http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&id=84909

³⁴

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=166598;fld=134;dst=1000000001,0;rnd=0.08767277376015747>

³⁵ <http://docs.cntd.ru/document/420210502>

ремонта. Запрет распространялся на грузовые вагоны, построенные ранее 1964 года. Подвижной состав, выпущенный ранее 1997 года, должен был пройти экспертизу, по итогам которой принималось решение о возможности продления сроков службы вагонов.

Еще одним аспектом этой же проблемы стал вопрос простоя грузовых вагонов на путях общего пользования: в силу значительного профицита парка он стал скапливаться в местах преимущественной погрузки. В результате Государственной Думой РФ был принят Законопроект о внесении изменений в Устав железнодорожного транспорта РФ и федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ», содержащий положение «закрепить принцип платности занятия путей общего пользования сверх нормативного времени» и тем самым «усилить ответственность пользователей услугами железнодорожного транспорта за обеспечение своевременной уборки с путей общего пользования порожних вагонов после выгрузки»³⁶.

Очевидно, что принятые решения меняли конфигурацию конкурентного поля в сфере грузовых железнодорожных перевозок, давая преимущество более крупным и финансово устойчивым компаниям.

К концу 2015 года, когда стало ясно, что результат деятельности российских вагоностроительных предприятий будет провальным, Правительством было принято решение о запрете на продление срока службы определенных типов грузовых вагонов³⁷.

При этом важно отметить, что крупнейшие российские вагоностроительные предприятия – Тихвинский вагоностроительный завод и Уралвагонзавод – имеют аффилированные с ними операторские компании (т.е. в рамках единых групп юридических лиц выступают, в том числе, и в качестве игроков рынка грузоперевозок).

Нарастающие среди игроков рынка противоречия привели к необходимости формулирования новой модели функционирования рынка, проект которой был подготовлен Министерством экономики.

Важно, что подход Минэкономразвития фактически отменяет декларировавшиеся предыдущей моделью задачи по либерализации рынка. Так, в предложенном Министерством экономики проекте модели был сделан вывод о том, что «особенности структуры и технологии организации грузовых перевозок в общесетевом масштабе требуют сохранения в ОАО «РЖД» единства общесетевых грузовых перевозок и их интеграции с инфраструктурой общего пользования». Таким образом, до 2020 года предлагается сохранить статус РЖД как "общесетевого публичного перевозчика грузов на всей принадлежащей ему инфраструктуре". "(Компания) остается единым хозяйствующим субъектом, включающим в себя функции владельца инфраструктуры и общесетевого перевозчика, а также расширяющего спектр оказываемых услуг в сфере транспортной логистики".³⁸ Дополнительно, часть вагонов предлагается вернуть в управление холдинга, давая при этом ему право заключать долгосрочные контракты с грузоотправителями по фиксированной стоимости в заранее определенных ценовых пределах.

Параллельно формулировкой тезисов новой модели рынка занимался Совет потребителей РЖД.

³⁶ <http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnaia-infrastruktura/vvedenie-platy-za-prostoi-vagonov-na-putiakh-obshchego-pol'zovaniia/>

³⁷ <http://www.forbes.ru/news/307993-putin-zapretil-ekspluatatsiyu-starykh-gruzovykh-vagonov>

³⁸ http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&id=289496

Рассмотрение подходов к формулированию новой конфигурации рынка прошло в Аналитическом центре при Правительстве РФ на круглом столе «**Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года**»³⁹ в октябре 2015 года.

Обсуждение выявило серьезные противоречия у заинтересованных сторон. Таким образом, участники обсуждения сошлись на необходимости продолжения работы над моделью с переносом дальнейших дискуссий на 2016 год.

Дополняя вопрос государственного регулирования отрасли, считаем необходимым более детально рассмотреть аспект финансовой поддержки железнодорожного транспорта. Как это уже было сказано, изначальный план реформы российского железнодорожного транспорта предполагал полный переход на финансирование отрасли за счет собственных средств вновь создаваемого инфраструктурного монополиста и за счет привлечения частных инвестиций. Достичь этой задачи не удалось. До сих пор осуществляется активная финансовая поддержка отрасли со стороны государства. При этом она имеет как прямой, в виде целевого финансирования, так и косвенный характер. В качестве примера косвенной поддержки железнодорожной отрасли следует назвать согласование со стороны правительства РЖД повышения тарифов на услуги компании. В особенности, когда рост тарифа превышает инфляцию. С другой стороны, целевые субсидии на перевозку груза железнодорожным транспортом может получать грузоотправитель. Так, в частности, в федеральном бюджете 2014 года было предусмотрено выделение «бюджету Ленинградской области на оказание финансовой поддержки закрытому акционерному обществу "БазэлЦемент-Пикалево" для частичной компенсации затрат на перевозку железнодорожным транспортом нефелинового концентрата»⁴⁰ 290 млн. рублей (исполнен на 100%).

В целом, основной объем государственного финансирования железнодорожной отрасли осуществляется в настоящее время в соответствии с подпрограммой "Магистральный железнодорожный транспорт" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы". Суммарный объем предусмотренного подпрограммой финансирования составляет 413,15 млрд. рублей и предусматривает поэтапные выплаты в 2013-2020 годах. Запланированное финансирование имеет следующее распределение по годам:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Запланированное финансирование, млрд. руб.	106,45	86,73	58,57	28,05	33,32	33,33	33,35	33,36

Источник: Электронный фонд научно-технической документации

Основными статьями подпрограммы, по которым осуществляется текущее финансирование, являются «взнос в уставный капитал открытого акционерного общества "Российские железные дороги"» и «Капитальные вложения в объекты государственной (муниципальной) собственности». По итогам 2015 года, в качестве вноса в уставной капитал РЖД из федерального бюджета было перечислено 71,2 (изначально планировалось 61,2) млрд. рублей. В качестве капитальных вложений из бюджета было выделено 1,6 млрд. рублей. Отдельно, также по статье «капитальные вложения» было выделено 422 млн. рублей на создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Забайкальского края.

³⁹ <http://ac.gov.ru/events/06598.html>

⁴⁰ <http://www.roskazna.ru/ispolnenie-byudzheto/federalnyj-byudzheto/>

Дополнительно, помимо озвученных бюджетных вливаний, большой объем финансирования идет отдельно на развитие и поддержку **отдельно** пассажирского железнодорожного комплекса. Так, самыми большими, относящимися к пассажирскому комплексу статьями трат остаются «Субсидии организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах» (в истекший год по ней было выделено 25 млрд. рублей (2014 год – 23,6 млрд. рублей)), «Субсидии открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении» (объем дотаций – 33 млрд. рублей (2014 год – 24,4 млрд. рублей)) и «Субсидии организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий» (1,7 млрд. рублей). Если же говорить о капитальных вложениях. Отдельно осуществляется финансирование капитального строительства, касающееся исключительно пассажирского железнодорожного комплекса: по итогам 2015 года по статье «организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги» было выделено 1,7 млрд. рублей. Субсидирование выпадающих доходов по деятельности перевозки пассажиров организациям железнодорожного транспорта является постоянной статьей федерального бюджета, имеющую при том явную тенденцию к увеличению.

Официальный отчет ОАО «РЖД» за 2014 год содержит детальное описание размеров финансовой поддержки компании со стороны государства, Согласно отчету, из бюджетов различных уровней РЖД было получено финансирование в объеме 112,2 млрд. руб., в т. ч. размер субсидий из федерального бюджета составил 110,7 млрд. руб.

В частности, в 2014 году продолжилась реализация государственных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, механизм финансирования которых осуществлялся через бюджет ОАО «РЖД» посредством вноса в уставный капитал. Сумма взносов в уставный капитал Компании в 2014 году составила 29,8 млрд. руб., в т. ч.:

- на реализацию мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона – 18,4 млрд. руб. (в т. ч. из бюджета Москвы – 12,1 млрд. руб.);
- на развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Междуреченск – Тайшет – 8,5 млрд. руб.;
- для создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Казань – 0,02 млрд. руб.;
- на комплексную реконструкцию участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла – 2,9 млрд. руб.

Дополнительно, в 2014 году государством была оказана поддержка грузоотправителей и граждан через бюджет Компании в виде субсидии в размере 0,5 млрд. руб. а компенсацию выпадающих доходов ОАО «РЖД», связанных с перевозкой грузов в пострадавшие от широкомасштабного наводнения районы Дальнего Востока без взимания провозной платы.

В 2014 году Компанией получена государственная поддержка из региональных бюджетов и внебюджетных фондов в размере 1,5 млрд. руб., в т. ч.:

- 1,0 млрд. руб. получены в рамках соглашения с городом Москва на возмещение затрат на проведение работ, связанных со строительством объектов Малого кольца Московской железной дороги;
- 0,09 млрд. руб. – субсидии, предоставленные в связи с регулированием тарифов на электроэнергию и тепловодоснабжение;
- 0,09 млрд. руб. – субсидии из бюджета Краснодарского края на возмещение недополученных доходов от государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;
- 0,003 млрд. руб. – субсидии, полученные на обеспечение устойчивого функционирования коммунального хозяйства;
- 0,02 млрд. руб. – субсидии, полученные на содержание малодетальных участков железной дороги;
- 0,3 млрд. руб. – финансирование, полученное из Фонда социального страхования на планово-предупредительные мероприятия по травматизму.

Таким образом, прямая поддержка государством только ОАО «РЖД» составила по итогам 2014 года 80,9 млрд. рублей. Дополнительно, на сумму 29,8 млрд. рублей была осуществлена реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД».

В 2015 году ОАО «РЖД» из бюджетов различных уровней получена государственная поддержка в объеме 157,9 млрд. руб., в том числе размер субсидий из федерального бюджета составил 105,8 млрд. рублей. Таким образом, **размер государственного финансирования компании вырос за год на 40,7%**. Среди прочего, в 2015 году на финансирование программы развития Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей **из Фонда национального благосостояния** ОАО «РЖД» было получено 50 млрд. руб. по договору передачи привилегированных акций. Сумма в **300 млн. рублей была направлена на компенсацию потерь в доходе по перевозке отдельных грузов**. При этом важно отметить, что в 2015 году РЖД был на 10% проиндексирован тариф на грузовые и пассажирские перевозки (о тарифах речь пойдет ниже).

На текущий год ОАО «РЖД» был согласован рост тарифов на грузовые перевозки на 9% и на 4% по пассажирским перевозкам. Субсидии для инфраструктурного монополиста в 2016 году были предусмотрены лишь на покрытие убытков пассажирского комплекса (предварительно – 60 млрд. рублей). А заявленный ОАО «РЖД» разрыв между планируемыми расходами и доходами компании, оцениваемый в 30 млрд. рублей было предложено компенсировать сокращением расходов железнодорожной монополии. Однако необходимо понимать, что в том случае, если по ходу 2016 года будет складываться значительный отрицательный финансовый результат, решение правительства в отношении ОАО «РЖД» может быть пересмотрено в пользу выделения дополнительных дотаций.

В целом, можно констатировать, что железнодорожный транспорт (прежде всего в лице его основного субъекта – ОАО «РЖД») существует лишь в условиях значительного объема трансфертов из государственного бюджета различных уровней. Но даже при условии того, что участие государства в масштабных инфраструктурных проектах мы признаем оправданным и приемлемым, устойчиво растущая нагрузка на бюджет со стороны железнодорожного транспорта указывает, как минимум, на две проблемы: во-первых, на то, что так и не был

создан механизм привлечения в развитие железнодорожной инфраструктуры частных инвестиций, а во-вторых, на то, что остаются серьезные вопросы к эффективности работы ОАО «РЖД» в части оптимального использования имеющегося у компании ресурса и экономии ее издержек.

Общие выводы по главе:

Как видно из представленного материала, в настоящий момент нельзя говорить о том, что рыночные институты в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом сформированы. Напротив, логика развития ситуации такова, что происходит пересмотр изначальных положений реформы железнодорожного транспорта. Как мы видим, на сегодняшний день сложилась настоятельная необходимость возвращения к вопросу более четкого целеполагания проводимых преобразований. А потом на этом базисе заниматься вопросом баланса интересов заинтересованных сторон.

2.2. Ценообразование и тарифное регулирование на рынке грузовых железнодорожных перевозок

Хотя формально, с точки зрения специфики рассматриваемого нами рынка, вопрос ценообразования в сфере грузовых железнодорожных перевозок относится к механизмам государственного регулирования, он был вынесен в отдельную главу в силу своей исключительной важности. Роль его чрезвычайно важна для понимания перспектив развития рыночных институтов на железнодорожном транспорте, что требует более акцентированного внимания.

Начнем мы с рассмотрения становления действующей тарифной системы. А именно с конца советской эпохи, поскольку с тех пор преобразование тарифа происходило путем добавления новых элементов при сохранении сложившейся ранее базы.

Итак, непосредственно перед кардинальными экономическими реформами, произошедшими в нашей стране в начале 90-х годов, действовал **двуставочный тариф** на грузовые железнодорожные перевозки, суть которого состояла в **разделении единой ставки на две составляющие: ставку за начально-конечные операции, связанные с погрузкой и разгрузкой, и ставкой за непосредственно движущиеся⁴¹ операции**. Данный подход позволял более точно учитывать в стоимости фактические издержки по перевозке и использовался на сети магистрального железнодорожного транспорта СССР с 1974 года.

В 1990 году в сфере тарифообразования были проведены реформы, в результате которых величина тарифных ставок на грузовые перевозки устанавливалась **в соответствии с себестоимостью перевозок в вагонах различного рода** и учитывала нормативную нагрузку используемого при перевозке конкретного вида грузов вагона.

Вплоть до 1995 года, когда была проведена очередная реформа системы тарифообразования, стоимость перевозки грузов железнодорожным транспортом формировалась исходя из себестоимости доставки. Эта ситуация кардинально изменилась с введением новой системы расчета тарифа. В 1995 году все грузы были разделены на 3 класса в зависимости от их рыночной стоимости. К первому тарифному классу были отнесены массовые сырьевые грузы, в стоимости которых высокую долю занимала транспортная составляющая. Вторым тарифным классом формировали грузы с долей транспортных затрат равной 8-15%. К ним, в том числе, были отнесены продукты первичной переработки зерна, минеральные удобрения и т.д. В третий

⁴¹ устоявшийся отраслевой термин, означающий операции с грузом во время нахождения его в пути

тарифный класс попали грузы, транспортная составляющая в стоимости которых не превышала 8%. Прежде всего это черные и цветные металлы, станки и оборудование. От первого к третьему классу ставка тарифа имела повышательный коэффициент. Таким образом, реформой 1995 года был **изменен сам принцип тарификации: подход, базирующийся на себестоимости перевозки, был изменен на подход, учитывающий «платежеспособность» груза.**

Затем, когда было принято концептуальное решение о реформировании единого железнодорожного комплекса страны путем создания института независимых операторов подвижного состава, назрела необходимость внесения очередных изменений в систему тарифообразования.

В результате в 2003 году был введен в действие Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами», в котором **произошло разделение грузового тарифа на вагонную и инфраструктурную составляющие.** В соответствии с новым прейскурантом собственники вагонов получили возможность предоставлять скидку с тарифа на перевозку грузов на величину «вагонной составляющей»⁴², которая была установлена в среднем на уровне 15%. В настоящее время она достигает, по заявлениям РЖД, 20% и более в суммарном тарифе на перевозку.

В процессе работы над новой тарифной схемой активно обсуждалась **идея выделения локомотивной составляющей**, однако на тот момент такое решение было признано преждевременным⁴³. Таким образом, даже технически за РЖД закреплялся статус единственного перевозчика, а вопрос создания рынка локомотивной тяги снимался с повестки на неопределенный срок.

Однако дискуссия о необходимости создания института независимых перевозчиков продолжилась. Тем более что базис для выделения локомотивной тяги в качестве отдельной тарифной составляющей уже давно существует. Так, в 2007 году приказом Минтранса № 124⁴⁴ утверждался отдельный учет расходов и доходов по виду деятельности «предоставление услуг локомотивной тяги»⁴⁵. Новая, датированная 2010 годом, редакция того же приказа сохранила предыдущие, касающиеся вопроса отдельного учета работы локомотивов, положения⁴⁶. В настоящее время действовавший порядок учета расходов, доходов и тарифов признан утратившим силу (Приказ Минтранса России от 15.09.2015 № 271).

Сложившийся на сегодняшний день механизм расчета тарифа (или тарифная схема) аккумулирует практически все базовые постулаты, исторически апробированные в предыдущих схемах: действующий тариф остается двуставочным, учитывает тип используемого подвижного состава и грузы в нем разделены по родам. При этом в нем **заложена формула, предусматривающая скидку на объем (массу) отправки и расстояние перевозки.** Отдельно выведена плата за порожний пробег. В целом **логика построения тарифа такова, что преференцию получает массовый груз, который везут на значительное**

⁴² http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&id=11276

⁴³ http://press.rzd.ru/smi/public/ru?id=26947&layer_id=5050&STRUCTURE_ID=2
<http://www.transrussia.net/new%20pages/tariff/tariff-index2.asp>

⁴⁴ «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества "Российские железные дороги"»

⁴⁵ <http://lawru.info/dok/2007/08/17/n61528.htm>

⁴⁶ http://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99_902257090_XA00LU62M3#XA00LU62M3

расстояние. Дополнительный выигрыш получают операторы вагонов, которым удается избежать порожнего пробега вагонов.

К числу прочих важных для анализа моментов, касающихся вопроса тарифообразования на услуги железнодорожного транспорта, обязательно следует упомянуть **механизм индексации тарифов**, который заключается в ежегодном согласовании Правительством определенного увеличения тарифной ставки. Причиной является инфляция, устойчиво присутствующая в экономике России. Другим значимым фактом сложившейся системы тарифообразования можно назвать наличие **исключительных тарифов**, которые могут устанавливаться на перевозку конкретных грузов в определенных направлениях. В частности, скидку с базовой ставки тарифа практически на постоянной основе устанавливают на перевозку угля в экспортных направлениях⁴⁷. Также тарифную скидку на т.н. инновационные вагоны⁴⁸ получили вагоны производства ТВСЗ и Уралвагонзавода. Важно, что результатом этого решения стало инициированное ФАС возбуждение дела о нарушении антимонопольного законодательства. Формулировка ведомства гласила, что «скидки *устанавливаются не на основе универсального принципа, а в индивидуальном порядке*, чем могут быть созданы дискриминационные условия для операторов железнодорожного подвижного состава, а также производителей подвижного состава»⁴⁹.

К тому же РЖД неоднократно пользовалось своими лоббистскими возможностями для изменения самого механизма тарификации. Так, в 2012 году приказом ФСТ от 4 мая 2012 г. №78-т/1⁵⁰ в действующее тарифное руководство вносились изменения, касающиеся унификации тарифа за порожний пробег частных полувагонов и универсальных платформ независимо от ранее перевозимого в них класса грузов. Такое решение, по оценкам экспертов, увеличило прибыль РЖД и перераспределило тарифную нагрузку, частично сняв ее с грузов 1 класса, перевозимых на дальние расстояния, и увеличив по более дорогим грузам⁵¹. Результатом этого решения эксперты назвали «уход» части дорогих грузов к автоперевозчикам и рост погрузки массовых сырьевых грузов, относящихся к «дешевому» классу.

В целом с 2003 по 2015 год, по оценке авторитетного эксперта в области железнодорожного транспорта Г.Е. Писаревского, с целью достижения лучшего баланса интересов государства, независимых операторов, грузоотправителей и владельца инфраструктуры, в действующее тарифное руководство было внесено 47 изменений⁵².

Как видно из приведенных материалов, **действующее тарифное руководство не ведет к консенсусу интересов на рынке**. К тому же на текущий момент в сфере регулирования тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом проявилось несколько серьезных проблем, имеющих различную природу, но совокупно приведших к тому, что действующая система больше не удовлетворяет игроков рассматриваемого нами рынка.

Во-первых, сразу следует сказать об устойчивой ситуации превалирования грузопотока в сторону Дальнего Востока по сравнению с обратным направлением. Необходимость оплачивать порожний пробег снижает конкурентоспособность и привлекательность операторского бизнеса в этом направлении. В результате, даже при перевозке на такие

⁴⁷ в качестве примера: Телеграмма ОАО "РЖД" от 21.12.2011 № 24780

⁴⁸ основными особенностями инновационного вагона являются меньшее воздействие на железнодорожный путь и роста скорости порожнего пробега

⁴⁹ <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2014/12/18/uvz-dozhdalsya-skidki>

⁵⁰ о внесении очередных изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01

⁵¹ Бюллетень транспортной информации, 2012, №10 стр.3-13

⁵² <http://www.rzdvtv.ru/2016/02/09/tarifnoe-rukovodstvo/>

дальние расстояния, которые традиционно считаются сферой конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта, стало заметным давление со стороны автомобильных перевозчиков.

Во-вторых, в последние годы обострилась проблема волатильности цен на сырьевые товары. А с учетом того, что доля транспортной составляющей в них достигает тридцати и более процентов, «гибкость» тарифа становится крайней важной, и особенно это касается экспортного направления.

Третьей проблемой стало введение платы за отстой вагонов на путях общего пользования. В условиях общего падения грузовой базы большое количество порожних вагонов стало скапливаться преимущественно в точках предполагаемой погрузки, что, по заявлениям РЖД, стало препятствием для технологических процессов владельца инфраструктуры. Решением этой проблемы РЖД совместно с Минтрансом посчитали введение тарифа за отстой вагона (прогрессивная ставка в зависимости от срока отстоя). Это решение было негативно воспринято прежде всего мелкими и средними операторами подвижного состава, не имеющими возможности отстаивать незагруженные вагоны на собственных подъездных путях, как, например, операторы, аффилированные с крупными грузоотправителями.

Общие выводы по главе:

Ситуация с тарифным регулированием отражает общую ситуацию в отрасли, где в настоящее время происходит переосмысление действующей рыночной модели. Как только будет сформулирована новая модель, станет ясно, в какую сторону должно будет поменяться тарифное руководство. Тем не менее, уже сейчас ведутся активные разговоры о необходимости введения в тариф скользящей формулы, которая бы изначально учитывала рыночную цену груза. Также остается проблема с направлениями, хронически страдающими от недостатка грузовой базы. Поэтому новый тариф, возможно, сразу же будет включать и дифференциацию по направлениям перевозки.

2.3. Обзор рынка оперирования грузовыми вагонами в России

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

В структуре компаний–операторов подвижного состава необходимо выделить две основные группы: во-первых, это компании, использующие собственный либо привлеченный подвижной состав исключительно с целью предложения своих услуг на рынке, а во-вторых, это кэптивные компании, основной деятельностью которых является обеспечение транспортных нужд материнской по отношению к ним компании (как правило крупного промышленного предприятия, генерирующего значительный грузопоток).

На рисунке 7 представлена схема возможных вариантов организации доставки груза железнодорожным транспортом. Как видно из представленной на рисунке схемы, существуют три варианта такой организации: первый – взаимодействие грузоотправителя непосредственно со структурами РЖД, второй – работа с компанией-оператором и третий – взаимодействие через экспедитора. Последний случай чаще всего подразумевает, что

доставка происходит сразу несколькими видами транспорта. Компания-экспедитор в этом случае занимается расчетом логистики доставки груза и организацией взаимодействия с операторами подвижного состава и/или перевозчиками.

Для взаимодействия с экспедиторами, операторскими компаниями и непосредственно грузоотправителями в структуре РЖД существует выделенное подразделение – Центр фирменного транспортного обслуживания - филиал ОАО «РЖД» (ЦФТО). Основным функционалом ЦФТО является оказание услуг по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом. Среди них выделены следующие: консультации по вопросам организации грузовых перевозок, заключение договоров на организацию грузовых перевозок, заключение договоров с экспедиторскими организациями, планирование грузовых железнодорожных перевозок, предоставление гибких тарифных условий, информационно-технологическое обеспечение и поддержка взаимодействия с клиентами, отстой порожнего подвижного состава по путях общего пользования ОАО "РЖД"⁵³. ЦФТО имеет предприятия подчинения – территориальные центры фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) на каждой из железных дорог-филиалов РЖД. Они, в свою очередь, обладают разветвленной сетью представительств и агентств, размещенных в основных точках консолидации грузопотоков.

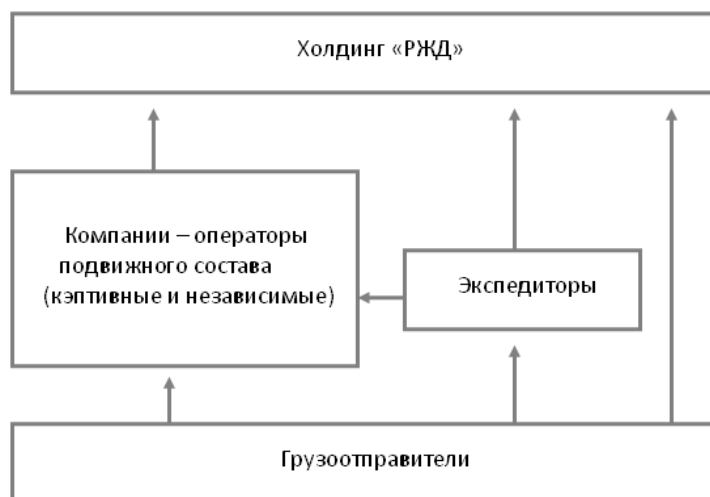


Рис. 7 Схема взаимодействия вовлеченных в рынок железнодорожных грузоперевозок предприятий.

Помимо прочего необходимо учитывать, что ОАО «РЖД» выступает на рынке не просто как отдельная компания-монополист, предоставляющая прочим игрокам рынка услуги пользования транспортной инфраструктурой (включая услугу локомотивной тяги), но и в качестве холдинговой структуры, имеющей собственные дочерние и зависимые общества (далее ДЗО), которые являются игроками в сегменте оперирования грузовым подвижным составом. Тем самым **в качестве холдинга РЖД выступает и как владелец инфраструктуры, предоставляющий к ней платный допуск, и как самостоятельный игрок на рынке оперирования.**

Так, помимо ЦФТО, представляющего РЖД в сегменте грузовых железнодорожных перевозок, инфраструктурный монополист выступает в качестве игрока на рынке оперирования грузовым подвижным составом и в лице следующих своих дочерних компаний:

⁵³ http://rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&id=877#5760

АО "Федеральная грузовая компания" (ОАО «ФГК») - общесетевой оператор грузового подвижного состава. Компания владеет парком около 150 тысяч грузовых вагонов.

ОАО "РейлТрансАвто" - крупнейший российский перевозчик автомобилей железнодорожным транспортом, специализированное дочернее общество ОАО "Российских железных дорог". Компания оперирует парком около 3000 специализированных крытых вагонов-автомобилевозов и контролирует около 70% российского рынка перевозок автомобилей по железной дороге.

АО "Рефсервис" - крупнейший на территории России и стран СНГ оператор специализированного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки скоропортящихся грузов. Осуществляет ремонт подвижного состава. Парк ОАО "Рефсервис" насчитывает 5180 вагонов.

ЗАО "Русская тройка" - компания работает в сегменте интермодальных контейнерных перевозок и располагает собственным парком фитинговых платформ. По состоянию на начало 2014 года парк подвижного состава компании был равен 1 674 вагонам.

Дополнительно, опосредованно, через созданное 13 ноября 2014 года **АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК)**, одним из учредителей которой является ОАО «РЖД», к холдингу РЖД относятся:

ПАО "ТрансКонтейнер" - ведущая российская компания в области интермодальных контейнерных перевозок. Парк вагонов компании насчитывает около 25 тыс. фитинговых платформ⁵⁴.

ОАО "РЖД Логистика" – выступает на рынке в качестве компании- логистического интегратора, имея возможность привлекать подвижной состав, как с рынка, так и у связанных с РЖД компаний.

Итак, под рынком перевозок грузов железнодорожным транспортом мы будем понимать конкурентное поле, ограниченное теми хозяйствующими субъектами, которые оказывают потребителям услуги по предоставлению под погрузку грузовых вагонов, принадлежащих им на правах собственности либо полученных ими в управление на правах аренды или договора лизинга.

По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), на пике восстановления рынка после кризиса 2008-2009 годов, во второй половине 2012 года, в России функционировало **695 компаний-операторов**, владевших вагонным парком. Из них **на долю 21 крупной компании** (более 7 тыс. вагонов в каждой) приходилось более 600 тыс. вагонов, что составляло **около 72% от суммарного парка**. При этом суммарный удельный вес двух крупнейших операторов – Первой грузовой компании (ОАО «ПГК») и Федеральной грузовой компании – превышал 35%.

К средним операторам (величина парка от 2 до 7 тыс. вагонов) относились 33 компании, совокупно владевшие более чем 130 тыс. вагонов. На долю оставшихся 641 малых компаний-операторов приходилось лишь 106,5 тыс. вагонов. Из приведенного числа небольших компаний-операторов 247 имели на тот период парк в количестве 20 вагонов и меньше (в среднем 7,6 вагона на компанию). Помимо компаний-операторов, по данным ИПЕМ, еще 913 компаний-грузовладельцев имели собственный вагонный парк.

⁵⁴ специализированный подвижной состав для перевозки контейнеров

Таким образом, картину рынка определяет не более чем 50-55 компаний, суммарно управляющие около 90% всего наличного парка грузовых вагонов в России.

При этом необходимо учитывать, что значительное количество грузов перевозится лишь в определенном типе вагона. А компании существенно различаются по структуре своего парка.

Изначально рынок операторов грузовых вагонов в России складывался таким образом, что специализированный подвижной состав (цистерны, хопперы и прочее) аккумулировался у частных компаний-операторов и компаний-грузовладельцев. А универсальный подвижной состав (полувагоны) относился в большей степени к инвентарному парку⁵⁵, а также парку, переданному в собственность дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».

Тем не менее, на сегодняшний день более 50% российского парка грузовых вагонов – полувагоны. Соответственно, в целом работает правило: чем крупнее оператор, тем выше удельный вес универсального подвижного состава в структуре его парка.

К тому же на рынке сразу сложилась ситуация, когда многие маршруты, на которых сосредоточены значительные грузопотоки конкретных видов грузов, оказались тесно связаны с транспортными подразделениями (кэптивные компании-операторы) тех крупных промышленных предприятий, которые и формируют эти грузопотоки.

Иными словами, реальный конкурентный рынок с точки зрения его территориальных и продуктовых границ представляет собой не всю совокупность перевозимых по железной дороге грузов, **а рынки отдельных грузов и маршрутов, в качестве игроков на которых выступает ограниченный круг компаний**. И в этом смысле он имеет значительную дифференциацию, позволяющую говорить не о свободном конкурентном рынке, а, скорее, об олигополии, когда небольшое количество компаний контролирует подавляющую часть каждого рыночного сегмента.

При подобной организации рыночной модели цели и стратегия рыночного позиционирования крупнейших компаний находится в противоречии с малыми и средними игроками. Применительно к рынку грузовых перевозок железнодорожным транспортом это можно проиллюстрировать следующим образом. В условиях, когда существуют очевидные пределы роста рынка в виде ограничений самой грузовой базы и при этом ценообразование на рынке жестко регулируется государством, возможности для роста дохода крупнейшие операторы видят, прежде всего, в «каннибализме» своих менее крупных конкурентов. Под «каннибализмом» мы понимаем создание при помощи лоббистских инструментов таких рыночных условий, при которых для средних и малых игроков наилучшим выходом становится продажа либо сдача в аренду принадлежащего им парка вагонов.

Такое положение вещей подтверждает и сложившаяся на сегодняшний день ситуация, когда интересы компаний-операторов грузовых вагонов представляют две различные лоббистские организации, дифференцированные именно по принципу участия в них предприятий разного масштаба деятельности. Интерес крупного бизнеса представляет Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖТ), а малый и средний бизнес поддерживает Некоммерческое партнерство операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС).

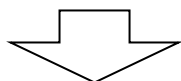
Примером, одновременно иллюстрирующим текущее состояние рынка и деятельность Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава, является

⁵⁵ парк публичного перевозчика (РЖД)

Письмо Партнерства, направленное в январе 2012 года в адрес главы Правительства РФ Владимира Путина. В этом письме НП ОЖДПС выступало с резкой критикой инициативы Минтранса, подготовившего проект Постановления Правительства «Об основах правового регулирования деятельности операторов», в соответствии с которым предусматривалось обязательство железнодорожных операторов подвижного состава «иметь на праве собственности или ином праве» не менее 1 тыс. вагонов. Также документ Минтранса предусматривал создание участниками рынка саморегулируемых организаций (СРО), которые должны контролировать деятельность операторов. По мнению, озвученному НП ОЖДПС в письме, введение ограничения на размер парка должно было практически сразу заставить отказаться от операторской деятельности около 300 небольших грузовых операторов (по оценке НП ОЖДПС, на тот момент всего таких компаний в РФ насчитывалось 340), поскольку им придется продать или сдать свои вагоны в аренду крупным операторам. Также в письме Партнерства указывалось, что в случае ухода малых компаний крупные операторы получат дополнительную возможность поднять цены на предоставляемый подвижной состав, а на рынке останется лишь одна саморегулируемая организация — НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (НП СОЖТ)⁵⁶.



Совет Операторов
Железнодорожного
Транспорта



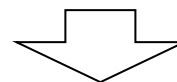
Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов

железнодорожного подвижного состава»

Партнерство объединяет 29 крупнейших рыночных игроков. Как сказано на его сайте: «компании - участники Партнерства в общей сложности контролируют около 70% всего парка подвижного состава, зарегистрированного на территории РФ».

Целями Партнерства заявлены:

- активная работа в части подготовки нормативных документов и конструктивное взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти;
 - сотрудничество с ОАО «РЖД» в рамках совместных рабочих групп;
- активное донесение консолидированной позиции участников партнерства через отраслевые и федеральные СМИ.



Некоммерческое партнерство операторов железнодорожного подвижного состава

Партнерство объединяет 26 мелких и средних собственников вагонов.

В своей деятельности Партнерство ориентируется на отстаивание интересов игроков рынка грузовых перевозок железнодорожным транспортом, масштабы деятельности которых не позволяют охарактеризовать эти компании-операторы в качестве крупных предприятий.

Помимо лоббистских задач Партнерство осуществляет мониторинг законодательной и производственной сферы на железнодорожном транспорте, предоставляя эту информацию входящим в нее организациям.

⁵⁶ <http://www.rzd-partner.ru/press/372962/>

Очевидно, что интересы ОАО «РЖД» как инфраструктурного монополиста и крупнейших операторов подвижного состава во многом совпадают. Косвенным подтверждением такого вывода служит факт наличия в составе НП СОЖТ той же Федеральной грузовой компании, одного из крупнейших в России оператора грузовых вагонов, дочерней компании ОАО «РЖД».

Если перейти к более детальному рассмотрению рынка операторов, то, как мы уже сказали, в целом картину рынка будет определять ограниченный перечень компаний, под управлением которых находится наибольшая доля парка грузовых вагонов.

По доступным данным, к началу 2014 года парк грузовых вагонов в Российской Федерации превышал 1,2 млн. единиц техники. При этом парк, принадлежащий ОАО «РЖД» и его дочерним компаниям был равен 252,9 тыс. грузовых вагонов. Таким образом, **доля холдинга РЖД составила около 21%**. Соответственно, около 80% наличного парка грузовых вагонов в 2014 году принадлежало сторонним собственникам. Непосредственно ОАО «РЖД» к началу 2014 года принадлежало 55,1 тысяч грузовых вагонов (4,6% от суммарного парка)⁵⁷. При этом оставшийся в ведении монополиста парк является высоковозрастным: средний возраст грузового вагона инвентарного парка был равен в 2014 году 28,4 годам, в то время как аналогичный показатель для частного парка составил 13,5 лет. Для справки следует отметить, что нормативный срок службы грузового вагона варьируется от 15 до 32 лет. На наиболее распространенный тип грузового вагона – полувагон - установлен нормативный срок службы, равный 22 годам. Вплоть до 2015 года у владельцев грузовых вагонов существовала возможность продления срока службы грузовых и рефрижераторных вагонов, прописанная в Соглашении о совместном использовании грузовых и рефрижераторных вагонов в международном сообщении между странами СНГ и Балтии.

Как видно из таблицы 27, на рубеже 2013-2014 годов была заметна тенденция роста количества универсальных вагонов (полувагоны и платформы), относящихся к частному парку. Хотя уже в этот период ОАО «РЖД» отмечало **избыток вагонов на сети, оценивая его величину в 290 тысяч единиц техники**⁵⁸.

Среди прочего необходимо отметить тенденцию роста частного парка фитинговых платформ, который является и одним из самых «молодых» среди всех типов грузовых вагонов. Фитинговые платформы относятся к специализированному подвижному составу для перевозок контейнеров. И рост их числа связан с увеличением объемов мультимодальных контейнерных перевозок.

⁵⁷ Напомним, что парк принадлежащий непосредственно РЖД носит название инвентарного.

⁵⁸ <http://ar2013.rzd.ru/ru/performance-overview/freight-transportation/car-fleets/>

Табл. 27 Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России по видам на 01.01.2014 г.

Род вагона	Приватный парк				Инвентарный парк				Парк в целом			
	Количество		Ср. возраст, лет		Количество		Ср. возраст, лет		Количество		Ср. возраст, лет	
	1.10. 2013	1.01. 2014	1.10. 2013	1.01. 2014	1.10. 2013	1.01. 2014	1.10. 2013	1.01. 2014	1.10. 2013	1.01. 2014	1.10. 2013	1.01. 2014
Крытые	66 140	66 262	18,3	18	7 879	7 858	30,5	30,8	74 019	74 120	19,6	19,3
Платформы	40 671	43 101	26,6	26,4	15 578	13 325	28,3	28,5	56 249	56 426	27,1	26,9
Полувагоны	538 572	544 105	11,5	11,5	6 894	6 527	29,2	29,6	545 466	550 632	11,8	11,7
Цистерны	293 396	293 460	16,4	16,1	434	330	29,1	30,6	293 830	293 790	16,4	16,2
Хоппер - ЦМВ	30 592	28 386	14	12,6	10	2	22,3	32,9	30 602	28 388	14	12,6
Минераловозы	35 416	35 234	13,9	13,3	10	8	23,1	22,7	35 426	35 242	13,9	13,3
Окатышевозы	2 283	2 253	15,5	15,6	-	-	-	-	2 283	2 253	15,5	15,6
Зерновозы	39 999	40 848	21,6	21,4	38	13	28	27,5	40 037	40 861	21,6	21,4
Автомобилевозы	5 484	5 499	15,2	15,4	11	11	31,3	31,5	5 495	5 510	15,3	15,5
Фитинговые платформы	44 836	45 896	13,8	13,5	273	109	25,2	28,4	45 109	46 005	13,9	13,5
Остальные ⁵⁹	48 208	48 654	21	20,9	27 701	26 955	27,4	27,4	75 909	75 609	23,3	23,2
Всего	1 145 597	1 153 698	14,7	14,5	58 828	55 138	28,3	28,4	1 204 425	1 208 836	15,4	15,2

Источник: расчеты ИА «INFOLme» по данным номерных баз грузовых вагонов ГВЦ «РЖД».

⁵⁹ В данную группу входят думпкары, хопперы-дозаторы, специализированные платформы, рефрижераторы, термосы, транспортеры

В годовом отчете ОАО «РЖД» наглядно приведена динамика российского парка грузовых вагонов, представленная в разрезе его структуры по типам подвижного состава. Из нее отчетливо видно, что прирост парка в подавляющем объеме был обеспечен ростом числа полувагонов.



Рис. 8 Структура парка грузовых вагонов в РФ, тыс. единиц⁶⁰

Прирост парка грузовых вагонов в России во многом происходил за счет приобретения и вывода на рынок нового подвижного состава лизинговыми компаниями. В качестве самостоятельного вида деятельности лизинг грузовых вагонов на российском рынке существует с 2005 года. Все эти годы рынок лизинга грузового подвижного состава рос быстрыми темпами. В результате, по данным на 2014 год, лизинговым компаниям принадлежало около 420 тыс. единиц подвижного состава – примерно 35% от всего наличного парка вагонов.

Если обратить внимание на динамику присутствия на сети магистрального железнодорожного транспорта принадлежащих крупнейшим лизинговым компаниям грузовых вагонов, то мы можем видеть, что к концу 2013 года три крупнейших лизингодателя - **ОАО «ВТБ Лизинг»**, **ОАО «ВЭБ Лизинг»** и **ОАО «Сбербанк Лизинг»** имели парк, равный **142,5 тысячам вагонов**. При этом с 2010 года парк ТОП-3 лизингодателей вырос более чем на 90 тыс. вагонов.

⁶⁰ Взято из годового отчета ОАО «РЖД» за 2014 год.

Табл. 28 Парк грузовых вагонов крупнейших в России лизинговых компаний, занимающихся сдачей подвижного состава в аренду

Название компании	2008 (на 01.01. 2009)	2010 (на 01.01. 2011)	2012 (на 01.01. 2013)	2013 (на 01.10. 2013)
ОАО «ВТБ Лизинг»	5 383	34 448	54 038	58 878
ОАО «ВЭБ Лизинг»	0	3 782	38 717	45 254
ЗАО «Сбербанк Лизинг»	0	14117	33 083	38 411
ООО «ТрансФин-М»	402	1 558	9 830	14 116
ОАО «ГТЛК»	0	0	8 501	11 617
ООО «Финтрансгрупп»	0	795	10 047	10 659
ООО «Газтехлизинг»	3 643	3 543	9 832	10553
ООО «ИнпромЛизинг ЛК»	11 710	10 825	1 765	632

Источник: Евразийский банк развития.

Среди крупнейших операторов грузовых вагонов лидирующие позиции устойчиво занимают **ОАО «Первая грузовая компания»** и **ОАО «Федеральная грузовая компания»**. Обе эти компании были созданы путем выделения активов из ОАО «РЖД». В 2007 году была создана ОАО «Первая грузовая компания». В 2011 году компания перешла в собственность ОАО «Независимая транспортная компания», которая входит в Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding), а конкретнее – в железнодорожный дивизион холдинга UCL Rail, перестав быть составной частью холдинга РЖД. ОАО «ФГК» (ранее – ОАО «Вторая грузовая компания», переименована в 2012 году.) была создана в 2010 году. На сегодняшний день ФГК – крупнейший оператор вагонов в составе холдинга РЖД. Помимо двух явных лидеров в пятерку крупнейших операторов грузовых вагонов стабильно входят ЗАО «Нефтетранссервис», Globaltrans и группа компаний «РТК» (ГК РТК). К началу 2014 года ТОП-5 операторов управляли парком в **467,5 тыс. грузовых вагонов** (около 39% суммарного парка РФ). При этом ГК РТК занимает по управляемому парку долю в 80% в сегменте вагонов-зерновозов и 50% - в специализированных вагонах-лесовозах⁶¹.

В таблице 29 представлены данные о размерах находящегося в управлении крупнейших в России 15 компаний–операторов парка грузовых вагонов в динамике за 2010-2013 годы.

⁶¹ <http://www.gcrtc.ru/>

Табл. 29 Рейтинг ТОП-15 операторов подвижного состава по величине парка в собственности (включая финансовый лизинг) в 2010-2013 гг. (на конец периода), тыс. шт.⁶²

Название компании	2010	2011	2012	2013	Изменение парка, 2013 к 2012 в тыс. ед.	Динамика парка в 2013 к 2012 в %	Место	
							2012	2013
UCL Rail-«ПГК», ОАО ⁶³	196,3	190,4	209,1	207,5	-1,6	-0,8%	1	1
UCL Rail-НГК», ОАО	7,6	7,5	7,5 ⁶⁴	7,5	-	-		
«Федеральная грузовая компания», ОАО	60,8	152,1	153,8	162,6	+8,9	+5,8%	2	2
«Нефтетранссервис», ЗАО ⁶⁵	19,8	35,5	45,1	41,7	-3,4	-7,6%	4	5
«Globaltrans Investment plc.» ⁶⁶	38,1	39,9	58,4	61,4	+2,9 ⁶⁷	+5,0%	3	3
«РТК», ГК ⁶⁸	20,5	25	29,5	48,2	+9,3	+23,9%	5	4
«Трансойл», ООО	14,3	14,3	24,2	24,7	+0,5	+1,9%	10	10
«Трансконтейнер», ОАО	24	24,1	25	26	+1	+4,0%	9	8
«Газпромтранс», ООО	14	15,4	16,7	16,9	+0,1	+0,8%	12	13
Rail Garant ⁶⁹	7,9	23,2	26,6	25,7	-1	-3,7%	8	9
«ХК «Новотранс», ОАО	18	23,4	26,8	26,8	0	0,0%	7	7
«СГ-Транс», ОАО ⁷⁰	24,1	27,5	28,1	31,4	+3,4	+12,0%	6	6
Группа «Трансгарант»	11,5	15,1	15	14,6	-0,3	-2,2%	13	14
«РТ Оператор», ООО	0	3,5	4,5	13,8	+9,3	+206,1%	28	15
«ИСР Транс», ООО	10,1	10,4	11,4	11,6	+0,1	+1,3%	14	16
«СИБУР-Транс», ЗАО	5	5	6,2	6,4	+0,2	+3,0%	22	24

Источник: ИА «INFOLme»

К сожалению, в нашем распоряжении не было развернутой информации о структуре парка грузовых вагонов в разрезе крупнейших операторов в 2014-2015 годах. Однако известно, что динамика парка в 2014-2015 годах показала перелом в господствовавшей до того тенденции к

⁶² Ряд компаний были консолидированы (так, ООО «Независимая транспортная компания» и ОАО «ПГК» представлены показателями холдинга UCL Rail, ООО «Металлоинвесттранс» (в июле 2012 года переименовано в ООО «Ферротранс») и ООО «ММК-Транс» (с апреля 2013 года - ООО «Стилтранс») были приобретены Globaltrans, а ООО «ЕвразТранс» - ЗАО «Нефтетранссервис»), так что данные компании не представлены в Рейтингах. При этом показатели Globaltrans, ЗАО «Нефтетранссервис» и UCL Rail с 2012 года представлены с учетом консолидированных активов. ООО «Транслес» вошел в состав холдинга ГК «РТК», так что по итогам 2013 года ООО «Транслес» не представлен в Рейтинге операторов, а его данные учитываются в ГК «РТК».

⁶³ С 2012 года приведены консолидированные данные ОАО «ПГК» и ООО «НТК» (за 2010-2011 г. приведен парк ОАО «ПГК»). Парк АО «ПГК» за 2010-2011 гг. приведен с учетом полувагонов, сдаваемых в аренду ОАО «РЖД».

⁶⁴ С 1 октября 2012 года весь парк ООО «НТК» передан в аренду ОАО «ПГК», соответственно, данные учитываются в UCL Rail- «ПГК», ОАО.

⁶⁵ С учетом ООО «Транс Интеграция».

⁶⁶ С учетом ООО «Ферротранс» и ООО «Стилтранс».

⁶⁷ Динамика и изменение парка в 2013 году приведены по форме с учетом консолидации ООО «Транслес».

⁶⁸ В 2010-2011 гг. - данные ЗАО «Русагротранс», за 2012-2013 гг. - консолидированные данные по ООО «А-Транс», ООО «Грузовая компания», ЗАО «Русагротранс» и ООО «Транслес».

⁶⁹ С учетом парка ООО «РэйлСпецТранс».

⁷⁰ С учетом консолидации ОАО «СГ-Транс», ООО «Финансовый Альянс» и ООО «Башнефть-Транс».

постоянному увеличению российского парка грузовых вагонов. Так, если на конец 2014 года парк составлял 1 221 тыс. единиц, то к декабрю 2015 года его размер уменьшился до 1 144 тыс. вагонов⁷¹. Таким образом, за год парк сократился на 6% или более чем на 77 тыс. единиц техники в натуральном выражении.

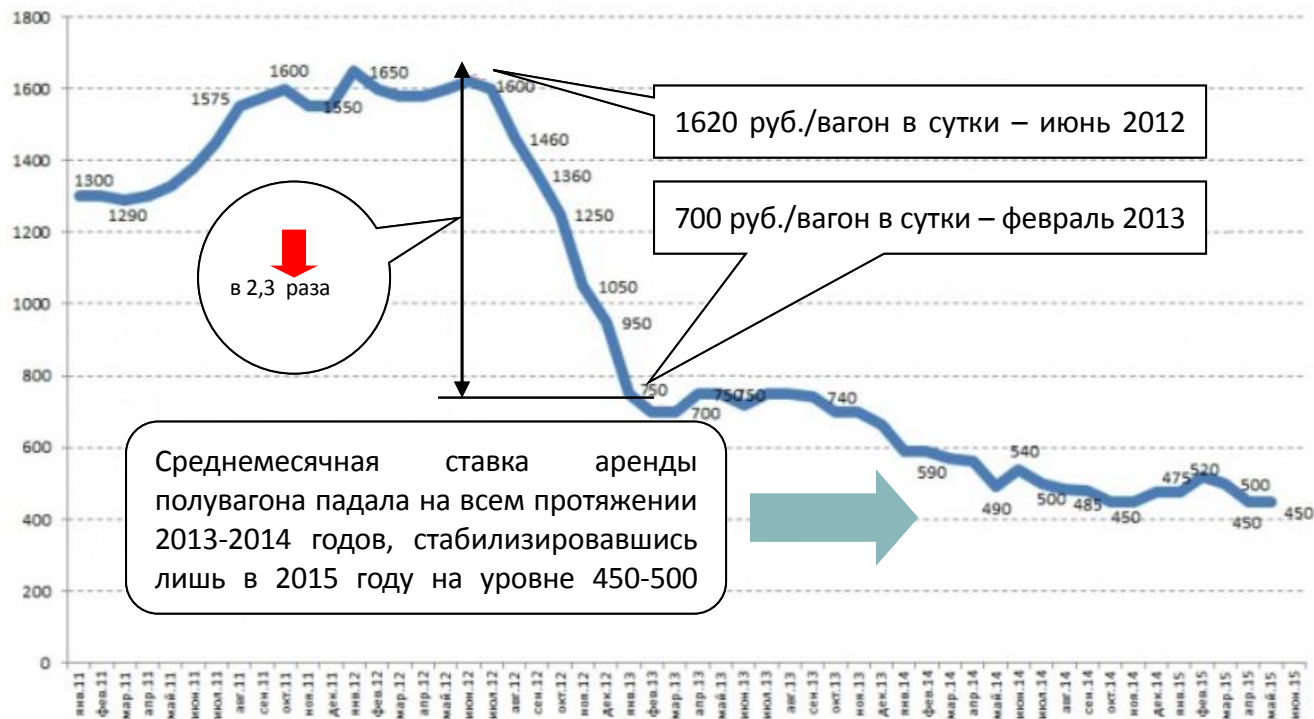


Рис. 9 Помесячная динамика среднесуточной ставки привлечения полувагона в 2011-2015 годах, руб. за вагон в сутки⁷²

Если обратить внимание на динамику среднесуточной ставки аренды наиболее распространенного на сети вида универсального подвижного состава – полувагона, то становится понятно, что избыток парка по отношению к потребностям в перевозке и нарастающий рост конкуренции среди операторов в полной мере проявился уже во второй половине 2012 года. К 2014 году, когда обострились кризисные явления в экономике России, проблема падения доходности операторского бизнеса стала критичной для многих компаний.

По мнению экспертов, на фоне снижения доходности на рынке оперирования грузовыми вагонами и последовавшим за ним сокращением их парка начнется процесс ухода с рынка оперирования небольших и даже средних игроков⁷³.

Сокращение парка затронуло и крупные компании-операторы. Так, если ФГК к началу 2014 года управляла парком в 162,6 тысяч грузовых вагонов, то по итогам 2015 года величина оперируемого

⁷¹ <http://npogdps.com/number-weeks/1149819-;/lkjhgfds/>

⁷² взято на основе: <http://f-husainov.livejournal.com/371252.html?replyto=447284>

⁷³ <http://np-ogdps.livejournal.com/181385.html>

компанией парка уменьшилась до 129,5 тысяч единиц техники⁷⁴. Крупнейший в России оператор ОАО «ПГК» к четвертому кварталу 2015 года сократил свой парк до 170 тысяч вагонов (минус 20 тысяч вагонов с начала года)⁷⁵. Также появилась информация о желании выйти из железнодорожного бизнеса холдинга АФК «Система», ранее планировавшего активно развивать это направление. В настоящее время холдингу принадлежит значительная доля в капитале крупнейшего в России собственника специализированного подвижного состава для перевозки сжиженных углеводородных газов и легкого углеводородного сырья – компании "СГ-Транс", и холдинг активно ищет покупателя.

Как мы уже отмечали в главе, посвященной нормативно-правовому регулированию в отрасли, на общее сокращение парка повлияло декларируемое Правительством решение избавить железную дорогу от большого количества вагонов с истекшим сроком службы. Во-первых, с августа 2014 года **возможность продления срока службы грузовых вагонов стала предоставляться только лишь через модернизацию** на лицензированных предприятиях. Однако сертификация вагоноремонтных предприятий на проведение модернизации по факту началась лишь летом 2015 года, то есть операторы грузовых вагонов почти год не могли продлить срок службы и в итоге были вынуждены отправить часть своего парка вагонов на металлолом. Во-вторых, в конце 2015 года Правительством было принято **решение о запрещении продления срока службы вагонов с истекшим сроком эксплуатации**⁷⁶.

Одновременно, с целью поддержки отрасли вагоностроения, на магистральном железнодорожном транспорте решением ФСТ были установлены скидки на тариф для вагонов нового образца (получили наименование инновационных и отличаются повышенной допустимой нагрузкой на ось вагона) производства ТВСЗ и Уралвагонзавода (эта тема также упоминалось в предыдущих главах). На вагоны производства ТВСЗ скидка начала действовать с апреля 2013 года, а для подвижного состава производства Уралвагонзавода - с декабря 2014 года⁷⁷.

Тем не менее, в условиях сокращения грузовой базы железнодорожного транспорта и наличия устойчивого избытка вагонов на сети ожидаемого роста продаж вагонов нового образца не произошло. Однако производители нашли иной способ воспользоваться полученной льготой.

Уралвагонзавод и ТВСЗ имеют аффилированные с ними операторские компании – **УВЗ-логистик** и **«Восток1520»**, соответственно. УВЗ-Логистик начала операционную деятельность в 2012 году, а «Восток1520» появилась на операторском рынке двумя годами позже - в 2014 году. Очевидно, что **парк обеих компаний пополнялся за счет связанных с ними производителей**. При этом УВЗ-Логистик опиралась в своей деятельности на грузовую базу, формируемую внутри холдинга, которому принадлежит компания - Уралвагонзавод контролирует угольную шахту "Заречная"⁷⁸. Как результат, даже в условиях общего снижения грузовой базы и падения суммарного объема погрузки на железнодорожном транспорте в 2015 году оператор УВЗ-Логистик перевез 39,3 млн.

⁷⁴ <http://ru.railfgk.ru/mediacenter/news/09-03-2016/>

⁷⁵ <http://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=45666&CatalogId=653>

⁷⁶ <http://www.gazeta.ru/business/2015/12/03/7933181.shtml>

⁷⁷ <http://perevozka24.ru/news/innovacionnye-vagony-v-podderzhke-nuzhdayutsya>

⁷⁸ <http://www.aif.ru/money/company/947800>

тонн грузов, увеличив объем погрузки на 23% по сравнению с уровнем 2014 года (в 2014 году компанией было перевезено 32 млн. тонн грузов)⁷⁹.

Ожидаемо, что складывающаяся на рынке ситуация только усилила конкурентные позиции имеющих собственную грузовую базу кэптивных компаний. Имеющие долгосрочные связи с крупнейшими грузоотправителями и обладающие более широкими возможностями по доступу к рынкам капитала самые крупные игроки на рынке оперирования обладают несравнимо большими возможностями для удержания «на плаву» по сравнению с операторами меньшего размера. Тем более это утверждение справедливо в свете принятых решений об обязательном обновлении парка. Модернизация либо покупка новых вагонов становится недоступной для многих компаний. Закономерным результатом всего описанного процесса является **тенденция к консолидации рынка**.

Так, например, в конце 2015 года стало известно о том, что крупнейший на рынке оператор ОАО «ПГК» ведет переговоры об объединении парков с УВЗ-Логистик⁸⁰. Самым же масштабным проектом объединения вагонных парков является проект консолидации грузовых вагонов, обсуждаемый в настоящее время в Правительстве план «Ураган». С таким предложением выступила Государственная транспортная лизинговая компания (ОАО «ГТЛК»). Его суть заключается в идее сосредоточения у одной структуры около 200-250 тыс. полувагонов, принадлежащих лизинговым компаниям, подконтрольным государству: «ВЭБ-лизинг», «ВТБ лизинг», «Сбербанк лизинг», «Газпромбанк лизинг», «ТрансФин-М». Затем вагоны предлагается передать в аренду крупному игроку – ОАО «ФГК», ОАО «ПГК», «Нефтетранссервису» или иному оператору. Тот, в свою очередь, должен будет списать около 100 тыс. единиц старого парка и поднять ставку за предоставление вагона с текущих 550–600 руб. в сутки до уровня, предусмотренного действующим тарифным руководством (около 830 руб. в сутки в 2016 г.). Подобной консолидацией предполагается решить сразу несколько задач. С одной стороны, концентрация вагонов в одних руках даст возможность повысить цены на предоставление вагонов под погрузку (ликвидировав конкурентные механизмы), а с другой стороны, даст возможность оказать централизованную поддержку вагоностроителям за счет искусственного создания для них рынка сбыта.

Переходя к оказанным на рынке оперирования услугам и рассматривая величину находящегося под управлением операторских компаний парка грузовых вагонов в качестве аналога имеющейся производственной мощности предприятия, сравнение результатов их производственной деятельности мы будем производить на основе выполненного компанией грузооборота. Поскольку среди объемных показателей работы именно показатель грузооборота более всего связан с итоговой выручкой компании-оператора.

Однако нужно заметить, что грузооборот компании, как правило, находится в тесной корреляции с величиной ее парка. По крайней мере это справедливо для крупнейших игроков рассматриваемого рынка, имеющих устойчивую грузовую базу. В качестве иллюстрации приведем

⁷⁹ <http://uvzl.ru/press-center/news/141/>

⁸⁰ <http://mcs.su/index.php?id=304>, в марте 2016 года стало известно, что парк УВЗ-Логистик был отдан под управление ФГК.

динамику соотношения грузооборота, выполненного отдельно частным и инвентарным парком (см. рисунок 10).

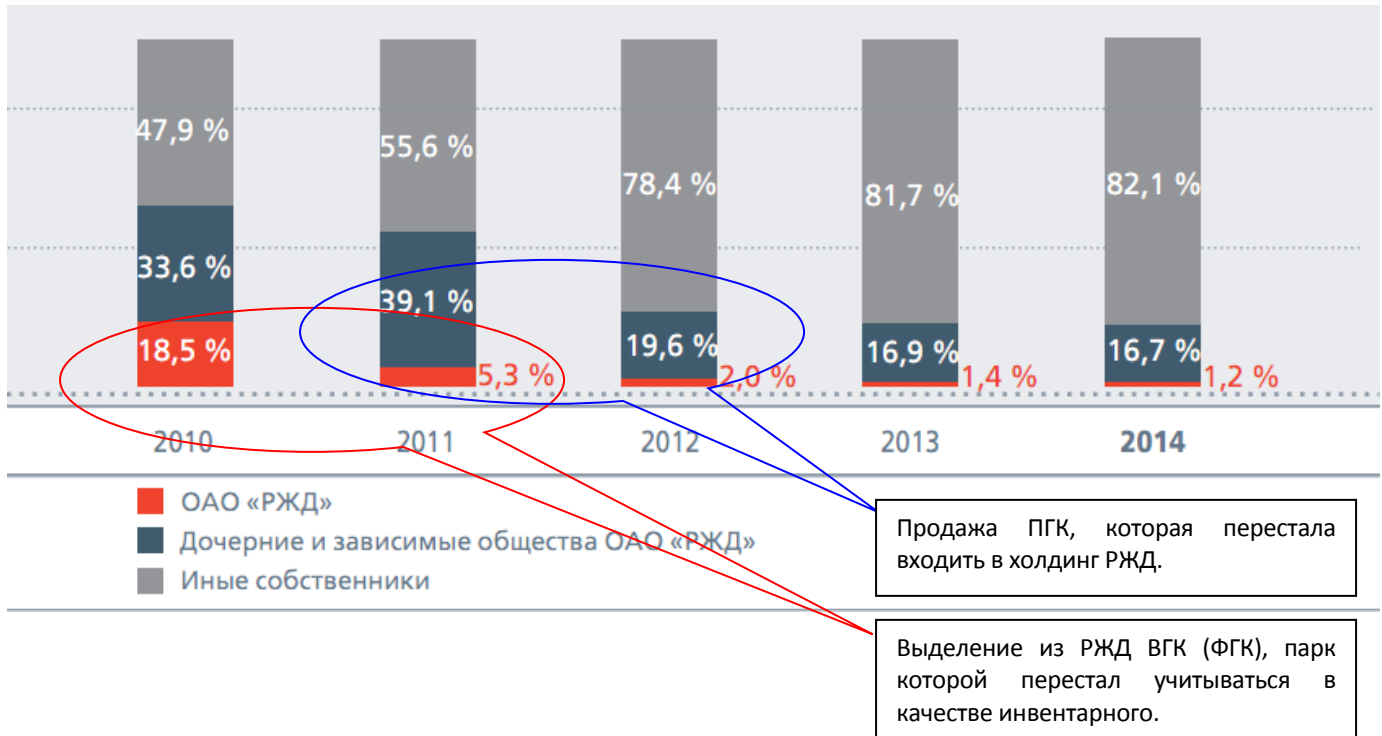


Рис. 10 Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота, %⁸¹

Из представленной на рисунке динамики видно, что качественные изменения в структуре грузооборота в обязательном порядке сопровождались изменениями в структуре владения парком двух крупнейших компаний.

Переходя к анализу грузооборота представленного в разрезе собственников вагонов, мы видим, что первое и второе место по объему выполненного грузооборота за счет собственных вагонов стабильно занимают лидеры по принадлежащему им парку – ОАО «ПГК» и ОАО «ФГК». В целом на ТОП-25 компаний по итогам 2015 года приходилось около 74% всего грузооборота магистрального железнодорожного транспорта России.

Среди основных игроков отдельно следует отметить ООО «Нитрохимпром», ООО «ГТИ Менеджмент» и ОАО «НТК-Вагон». Перечисленные организации появились на рынке на рубеже 2014-2015 годов. Однако при этом сразу же оказались в лидерах по объему выполненного грузооборота. Из упомянутых компаний ООО «Нитрохимпром» занято деятельностью операционного лизинга в сегменте специализированных вагонов для перевозки минеральных удобрений, ООО «ГТИ Менеджмент» ранее носило иное наименование - ООО «Севтехтранс», а ОАО «НТК-Вагон» - созданная в 2013 году структура, входящая в холдинг UCL Rail.

⁸¹ <http://ar2014.rzd.ru/ru/performance-overview/transport/car-fleets/>

Особого внимания заслуживает и тот факт, что все большую роль на рынке играют лизинговые компании. Как видно из представленной ниже таблицы, четыре из шести крупнейших грузообороту компаний занимаются лизингом подвижного состава.

Табл. 30 Динамика ТОП-25 собственников подвижного состава по выполненному грузообороту, млрд. тонно-км

Собственник парка	2011	2012	2013	2014	2015
ОАО "ПГК"	439,71	431,32	345,24	300,42	223,09
ОАО "ФГК"	299,74	357,23	284,14	308,48	204,65
ОАО "ВТБ-Лизинг"	129,45	142,29	148,90	170,76	147,87
"Сбербанк Лизинг" ЗАО	52,67	75,07	84,46	93,34	139,69
ТрансФин-М	5,43	12,63	33,20	57,51	120,72
"ВЭБ-лизинг" ОАО	31,53	72,68	82,58	104,33	115,27
Globaltrans	55,97	69,97	81,12	83,91	86,01
Промтрансинвест	3,27	31,33	30,34	46,97	77,48
ООО "ТрансОйл"	18,21	23,04	40,20	42,20	60,69
Группа "Газпром"	24,27	32,48	36,60	44,97	59,52
Брансвик Рейл	32,38	36,57	40,23	50,12	58,66
"Нитрохимпром" ООО				0,40	52,70
ОАО "ТрансКонтейнер"	49,48	50,50	49,09	52,77	51,84
"РЕЙЛ 1520" ООО	1,07	9,58	17,42	43,05	49,76
"ФинансБизнесГрупп"ООО	13,49	13,68	19,08	14,26	44,45
"ГТЛК" ОАО	1,11	5,56	13,77	26,48	32,14
ОАО "РЖД"	127,52	66,08	59,22	41,28	25,52
"Газтехлизинг"ООО	5,99	13,46	15,54	17,97	21,25
"ГТИ Менеджмент" ООО				1,60	20,37
"НПК "Уралвагонзавод" ОАО	29,73	15,73	11,41	36,12	20,26
ОАО "Кузбассразрезуголь"	1,52	6,83	15,87	17,16	19,47
"НТК-Вагон" ОАО				16,04	17,40
ЗАО "Русагротранс"	25,56	32,30	21,99	21,00	16,03
ООО "Альфа-Лизинг"	17,93	16,17	13,96	15,05	15,44
ООО "БалтТрансСервис"	15,20	15,28	14,93	15,28	15,40
Прочие	736,35	681,86	726,92	667,80	600,85
Всего	2117,59	2211,66	2186,20	2289,24	2296,52

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

При этом совокупная доля ТОП-25 компаний за 2013-2015 годы выросла на 7,1 проц. пункта. Это служит лишним подтверждением **усилившейся в последние два года тенденции консолидации рынка** оперирования грузовыми вагонами.

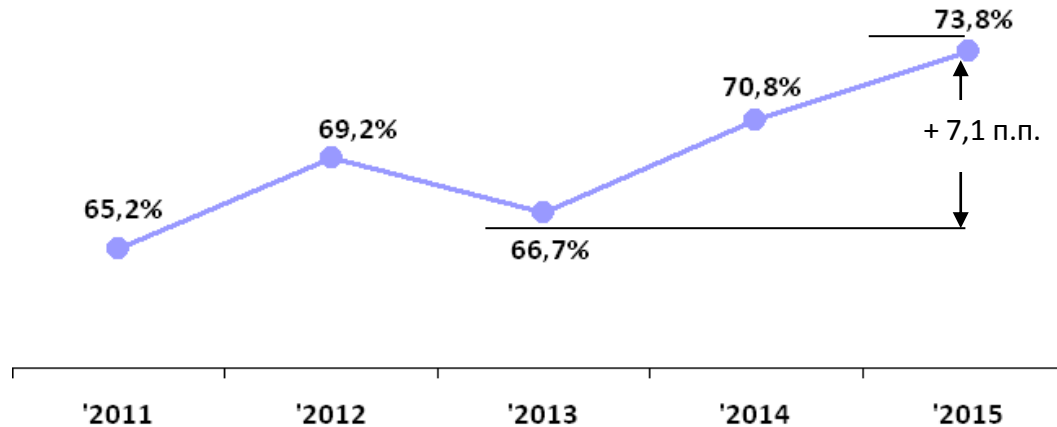


Рис. 11 Динамика доли ТОП-25 компаний - собственников грузовых вагонов в грузообороте, %

Из таблицы 31 даже более наглядно видно, как на протяжении пяти последних лет ускоренными темпами росли объемы работы, выполненные именно за счет парка грузовых вагонов, принадлежащих лизинговым компаниям. Однако нужно понимать, что подавляющее большинство лизинговых компаний, работающих на сети магистрального железнодорожного транспорта, находятся под управлением крупнейших из компаний-операторов. Так, по информации компании ОАО «ВЭБ-лизинг», ключевыми ее клиентами являются: ОАО «РЖД», ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «СГ-транс»⁸². Также известно о тесном сотрудничестве ОАО «ПГК» и ОАО «ВТБ-Лизинг»⁸³. Учитывая то, что все крупнейшие лизинговые компании связаны с подконтрольными государству финансовыми структурами (ТрансФин-М контролируется аффилированным с РЖД НПФ «Благосостояние»), мы можем сделать допущение о том, что финансовый лизинг подвижного состава в настоящее время работает для обеспечения сбыта продукции вагоностроителей и должен иметь заинтересованность в развитии крупнейших операторов.

⁸² <http://veb-leasing.ru/products/stock/>

⁸³ <http://www.uvz.ru/news/1/15>

Табл. 31 Динамика прироста по выполненному грузообороту ТОП-25 собственников подвижного состава, в % к предыдущему году

Собственник парка	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014	2015/2011
ОАО "ПГК"	-2%	-20%	-13%	-26%	-49%
ОАО "ФГК"	+19%	-20%	+9%	-34%	-32%
ОАО "ВТБ-Лизинг"	+10%	+5%	+15%	-13%	+14%
"Сбербанк Лизинг" ЗАО	+43%	+13%	+11%	+50%	+165%
ТрансФин-М	+133%	+163%	+73%	+110%	+2124%
"ВЭБ-лизинг" ОАО	+130%	+14%	+26%	+10%	+266%
Globaltrans	+25%	+16%	+3%	+3%	+54%
Промтрансинвест	+857%	-3%	+55%	+65%	+2267%
ООО "ТрансОйл"	+27%	+74%	+5%	+44%	+233%
Группа "Газпром"	+34%	+13%	+23%	+32%	+145%
Брансвик Рейл	+13%	+10%	+25%	+17%	+81%
"Нитрохимпром" ООО				в 13 раз	
ОАО "ТрансКонтейнер"	+2%	+3%	+8%	-2%	+5%
"РЕЙЛ 1520" ООО	+798%	+82%	+147%	+16%	+4562%
"ФинансБизнесГрупп" ООО	+1%	+39%	-25%	+212%	+230%
"ГТЛК" ОАО	+399%	+148%	+92%	+21%	+2789%
ОАО "РЖД"	-48%	-10%	-30%	-38%	-80%
"Газтехлизинг" ООО	+125%	+15%	+16%	+18%	+255%
"ГТИ Менеджмент" ООО				в 11 раз	
"НПК "Уралвагонзавод" ОАО	-47%	-27%	+216%	-44%	-32%
ОАО "Кузбассразрезуголь"	+349%	+132%	+8%	+13%	+1180%
"НТК-Вагон" ОАО				+8%	
ЗАО "Русагротранс"	+26%	-32%	-5%	-24%	-37%
ООО "Альфа-Лизинг"	-10%	-14%	+8%	+3%	-14%
ООО "БалтТрансСервис"	+1%	-2%	+2%	+1%	+1%
Прочие	-7%	+7%	-8%	-10%	-18%
Всего	+4%	-1%	+5%	0%	+8%

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Если обратить внимание на структуру выполненного компаниями-собственниками грузооборота, то видно, что у подавляющего большинства из них основной объем приходится на оборот полувагонов.

Тем не менее, среди крупнейших по выполненному грузообороту компаний присутствуют узкоспециализированные игроки, такие как ООО «ТрансОйл» и ЗАО «Русагротранс», сосредоточенные исключительно на рынках перевозок нефтепродуктов и зерна, соответственно.

Табл. 32 Структура выполненного компаниями-собственниками в 2015 году грузооборота, в разрезе типов вагонов, млрд. тонно-км

Собственник	Полу-вагоны	Цистерны	Платформы	Крытые	Рефрижераторы	Неопределенные	Прочие	Всего
ОАО "ПГК"	129,6	55,7	4,6	21,6			11,6	223,1
ОАО "ФГК"	178,7	5,0	3,8	17,0			0,1	204,7
ОАО "ВТБ-Лизинг"	121,6	14,6	4,3	0,3			7,1	147,9
"Сбербанк Лизинг" ЗАО	102,4	30,4	0,4	2,5			4,0	139,7
"ТрансФин-М" ПАО	100,1	4,8	2,6	2,6			10,6	120,7
"ВЭБ-лизинг" ОАО	90,0	7,1	1,2	6,6			10,3	115,3
Globaltrans	76,1	9,6	0,1				0,2	86,0
"Промтрансинвест" ЗАО	51,2	15,1						66,3
ООО "ТрансОйл"		60,7						60,7
Группа "Газпром"	37,6	20,9	0,0	0,1			0,9	59,5
"Брансвик Рейл" ООО	38,0	10,2	0,5	0,9			9,1	58,7
"Нитрохимпром" ООО	51,4						1,3	52,7
ОАО "ТрансКонтейнер"							51,8	51,8
"РЕЙЛ 1520" ООО	42,4	3,8		0,4			3,2	49,8
"ФинансБизнесГрупп" ООО	40,4	2,9	0,0	0,1			1,1	44,4
"ГТЛК" ОАО	19,7	7,9	0,9	0,3			3,5	32,1
"Газтехлизинг" ООО	14,4	5,6	0,4	0,4			0,5	21,3
"ГТИ Менеджмент" ООО	19,9	0,1					0,3	20,4
"НПК "Уралвагонзавод" ОАО	18,1	2,0					0,1	20,3
ОАО "Кузбассразрезуголь"	19,4	0,1		0,01			0,0	19,5
"НТК-Вагон" ОАО	17,4							17,4
ЗАО "Русагротранс"							16,0	16,0
ООО "Альфа-Лизинг"	10,4	2,8		0,6			1,6	15,4
ООО "БалтТрансСервис"	1,5	13,9						15,4

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Общие выводы по главе:

Анализ рынка оперирования грузовым подвижным составом однозначно указывает на усиливающиеся процессы консолидации. С одной стороны, складывающаяся в стране экономическая ситуация стимулирует падение общей для рынка грузовой базы и нарастание проблем финансового характера у многих из действующих на рынке игроков. И это подталкивает их либо к уходу с рынка, либо к попыткам объединения парков. С другой стороны, положение, когда на сети присутствует избыток подвижного состава, одновременно стимулирует падение ставок на предоставление вагона под погрузку и катастрофически снижает спрос на новый подвижной состав. При этом Правительство в скрытой или явной форме начинает оказывать давление на рынок, суть которого сводится к угнетению естественных конкурентных механизмов в пользу крупнейших игроков как в среде операторов и собственников вагонов, так и крупнейших вагоностроителей. Одним из инструментов при этом становится институт связанных с государством лизинговых компаний, посредством которого обеспечивается расширение спроса на вагоны и реформирование бизнеса операторов.

3. МИРОВОЙ ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ РЫНОЧНЫХ МЕХАНИЗМОВ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассматривая опыт организации железнодорожного транспорта в виде рыночной, а не находящейся под управлением государства структуры, мы должны обратиться прежде всего к опыту США и наиболее развитых стран ЕС. Во-первых, в этих странах изначально существует высокий уровень развития рыночных институтов, а во-вторых, текущее состояние их промышленности подразумевает наличие значительных грузопотоков.

Тем не менее, необходимо отдавать себе отчет, что система железнодорожного транспорта каждой страны является уникальной в том смысле, что каждая страна имеет свои особенности, связанные с размерами ее территории, ландшафтом и акваторией, а также развитием альтернативных видов транспорта. К тому же при сравнении грузопотоков разных стран мы увидим, что существует значительная дифференциация в объемах и структуре грузов, что также накладывает свои ограничения на возможности адаптации чужого опыта.

Обобщая существующий на сегодняшний день опыт формирования моделей рынка грузовых железнодорожных перевозок, условно **можно выделить «американский» и «европейский» варианты реализации подобной модели.**

Американская модель характеризуется наличием нескольких вертикально-интегрированных компаний, владеющих как инфраструктурой, так и подвижным составом. Европейская модель подразумевает сохранение всей железнодорожной инфраструктуры под единым управлением, а в качестве конкурентного поля выступает рынок оперирования собственными грузовыми вагонами (либо вагонами и локомотивами).

Начнем более детальное рассмотрение с американской модели. На сегодняшний день в рамках единой сети железных дорог США существует деление их на 3 класса. К первому классу причислено семь железных дорог: BNSF Railway, Canadian National, Canadian Pacific, CSX Transportation, Kansas City Southern, Norfolk Southern, и Union Pacific. Кроме перечисленных, существует более 550 дорог второго и третьего класса, к которым относятся линии короткой протяженности и дороги местного значения. Согласно данным Association of American Railroads (AAR), на долю дорог первого класса приходится около 70% всей протяженности железнодорожных путей США и 90% от суммарного числа занятых на железнодорожном транспорте⁸⁴.

К настоящему времени она в полной мере реализовала все преимущества конкурентного рынка: на железных дорогах США одна из самых высоких в мире производительность труда, и одни из самых низких издержки перевозок грузов⁸⁵.

Возможность адаптации американской модели для российских железных дорог рассматривалась в рамках рекомендаций ОЭСР и Всемирного Банка, в т.ч. и известным американским экономистом Расселом Питтманом, который отмечал, что железнодорожная сеть Российской Федерации в ее

⁸⁴ <http://archive.freighttrailworks.org/network/class-i/>

⁸⁵ https://www.hse.ru/data/2014/07/17/1312344119/husainov_tarify_usa_bt6_2014.pdf

европейской части позволяет реализовать схему конкуренции нескольких вертикально-интегрированных компаний⁸⁶.

Однако необходимо отдавать себе отчет в том, что как уровень развития транспортной инфраструктуры в США (густота и протяженность железнодорожной сети, сеть автомобильных дорог), так и возможности водных путей сообщения позволяют иметь несколько вариантов доставки грузов с сопоставимыми затратами такой перевозки. Иными словами, существует непосредственная возможность для конкуренции между различными транспортными инфраструктурами.



Источник: <http://www.mapsofworld.com/usa/usa-rail-map.html>

Рис.12 Сеть железных дорог США

И хотя между российскими и североамериканскими железными дорогами существует близость по объемам перевозки грузов и грузообороту, имеется и большая разница в уровне развития как транспортной инфраструктуры, так и рыночных институтов. И хотя **опыт США показал, что такая модель обеспечивает эффективность для общества в целом, даже в условиях полного государственного дерегулирования тарифов на грузовые перевозки ожидать такого же эффекта в условиях, когда нет реальной «конкуренции инфраструктур», не стоит.**

⁸⁶ Pittman R. Railway Competition: Options for the Russian Federation

С европейской моделью, в силу ее изначального несовершенства, все несколько сложнее. Во всяком случае есть явные негативные примеры опыта реформирования железных дорог по подобной схеме. Наиболее часто при этом вспоминают железные дороги Великобритании.



источник: <http://www.votpusk.ru/story/article.asp?ID=13309#photo>

Рис.13 Сеть железных дорог Великобритании

В 1994 году единый субъект в области железнодорожного транспорта «British rail» был реформирован. На его месте возникла компания-монополист по управлению инфраструктурой – «Railtrack» (которая практически сразу была приватизирована) и шесть компаний-операторов подвижного состава, в чьих руках был сосредоточен парк грузовых вагонов и локомотивов. Однако после первых положительных результатов, связанных с привлечением в отрасль средств за счет проведенного акционирования, возникли серьезные проблемы. Во-первых, несколько

произошедших на железной дороге аварий были оценены рядом экспертов как результат проведенных реформ, что привело к падению стоимости акций «Railtrack» на бирже. Во-вторых, компания устойчиво фиксировала убыток от своей деятельности, а отрасль по-прежнему активно субсидировалась государством. В результате к 2002 году компания «Railtrack» была признана банкротом, а железнодорожная инфраструктура Великобритании перешла под управление находящейся под прямым государственным контролем неприбыльной компании Network Rail. Оперирование подвижным составом осталось в частных руках. Достичь безубыточности деятельности железнодорожного транспорта в Великобритании так и не удалось, объем государственных субсидий в отрасль рос и в последующие годы⁸⁷.

Постфактум начали говорить об излишней «зарегулированности» деятельности владельца железнодорожной инфраструктуры как об одной из причин провала реформ. Однако необходимо отдавать себе отчет в том, что ***в условиях, когда экономическая и социальная значимость отрасли сочетается с ее монопольным положением, другой вариант вряд ли является возможным.***

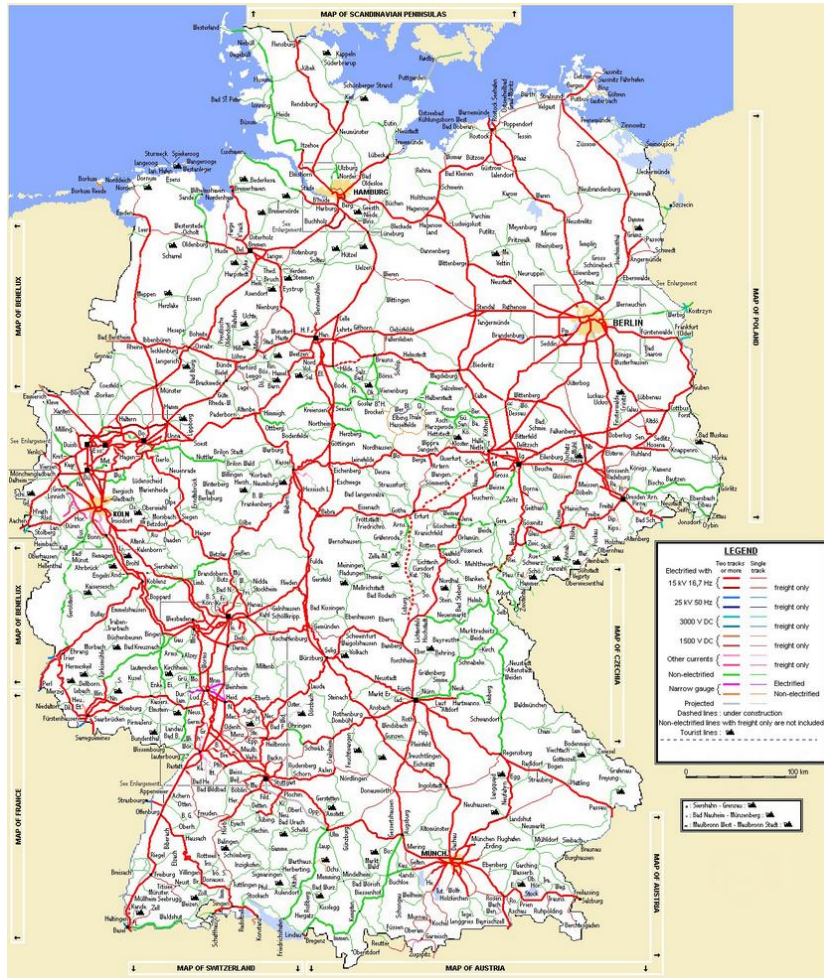
Перейдем к опыту Германии, который признается одним из наиболее успешных в Европе. Реформа железнодорожного транспорта началась здесь, как и Великобритании, в 1994 году.

Но существенным фактом тех преобразований, которые происходили в Германии, было то, что реформа железнодорожного транспорта здесь происходила не просто как акционирование государственного предприятия, но и как слияние в одну компанию Deutsche Bahn AG (DB AG), двух железнодорожных предприятий: Deutsche Bundesbahn (ФРГ) и Deutsche Reichsbahn (бывшей ГДР). Одновременно было образовано Федеральное ведомство железных дорог Германии Eisenbahnbundesamt, которое выдало DB AG разрешение на эксплуатацию инфраструктуры и осуществление пассажиро- и грузоперевозок⁸⁸.

Таким образом, изначально наблюдался эффект масштаба от слияния двух железнодорожных перевозчиков, ранее относившихся к Восточной и Западной Германии. При этом вновь образованный субъект железнодорожной отрасли оставался и владельцем инфраструктуры и перевозчиком.

⁸⁷ <http://cfts.org.ua/articles/43215>

⁸⁸ <http://www.finanal.ru/005/%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D1%8B-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0-%D0%B2-%D0%B3%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8?page=0,1>



источник: <http://klub-knp.ru/karta-zheleznyh-dorog-germanii/>

Рис.14 Сеть железных дорог Германии

При этом основной задачей реформы являлось не развитие конкуренции внутри железнодорожного транспорта, а снижение уровня нагрузки на федеральный бюджет и повышение роли железнодорожного транспорта в интермодальной конкурентной борьбе (конкуренция с другими видами транспорта).

В деятельности общества было проведено разграничение государственных функций. При этом механизм управления и контроля со стороны государства подразумевал предоставление значительной свободы при принятии операционных решений при сохранении контроля над стратегией развития DB AG.

И хотя внедренная в ФРГ модель организации железнодорожной отрасли показала в целом свою эффективность (финансовая нагрузка на государственный бюджет снизилась, выросли показатели объемов перевозок, увеличилась доля железных дорог в интермодальном аспекте), здесь также наблюдались серьезные «проблемы роста». Так, вместо ожидавшегося снижения цен на перевозки они продолжили рост, при этом значительно сократилась общая протяженность путей, часть из которых была закрыта по причине низкой экономической эффективности.

В Германии помимо DB AG действует еще несколько компаний-перевозчиков, использующих инфраструктуру монополиста, но DB AG остается основным игроком, осуществляющим подавляющий объем перевозок.

Во Франции закон о реформировании французских железных дорог был принят в 1997 году. В результате реформ была создана компания «Железнодорожная сеть Франции» («Réseau Ferré de France» (RFF)), которая стала владельцем железнодорожной сети. Функции управления движением остались в ведении государственной железнодорожной компании «*Société Nationale des Chemins de fer Français*» (SNCF) – «Национальное общество железных дорог Франции», которое ранее несло ответственность за работу отрасли в целом. Хотя формально сеть железных дорог находится в собственности RFF обслуживание железной дороги продолжается SNCF. При этом круг задач RFF преимущественно ограничен обеспечением инвестиций в железнодорожную инфраструктуру и взаимодействием с налоговыми органами государства.

France Rail Map



источник: <http://ownplanet.ru/europe/france/150-france-transport.html>

Рис.15 Сеть железных дорог Франции

Опыт Франции интересен с той точки зрения, что в нем можно увидеть попытку снятия внутреннего противоречия с инфраструктурного монополиста, когда перед ним одновременно стоят задачи и операционной эффективности и эффективности в части экономической и финансовой политики. Однако в условиях акционерного общества, когда итоговый финансовый результат является определяющим, с позиции критериев оценки деятельности организации существует угроза, что погоня за лучшими показателями заставит перевозчика изыскивать возможности для неоправданного сокращения эксплуатационных издержек. Кстати, именно с этим фактором эксперты связывают рост аварийности на железных дорогах Великобритании и Франции в последовавшие непосредственно за реформами годы.

Общие выводы по главе:

Приведенных выше примеров достаточно, чтобы сделать ряд важных выводов. Во-первых, «эффект конкуренции» пересиливает «эффект масштаба» лишь в том случае, когда изначально имеется материально-техническая база для конкуренции между различными транспортными инфраструктурами и перевозчиками. Во-вторых, предполагаемый эффект от перехода на рыночные механизмы может быть сильно ограничен сохранением широкого спектра инструментов государственного вмешательства в работу отрасли в силу практически неизбежного возникновения противоречий в интересах государства и бизнеса. В-третьих, важнейшим для отрасли является вопрос баланса финансово-экономической и производственно-операционной эффективности. И этот аспект изначально должен быть продуман при принятии решения о переходе на рыночные механизмы функционирования отрасли.

4. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

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.

Даже визуально, на представленном на рисунке 16 графике видно, что кривая индекса промышленного производства очень близка кривым индекса грузооборота и индекса перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Табл. 32 Динамика индексов промышленного производства в РФ, суммарных объемов перевезенных грузов и грузооборота на железнодорожном транспорте, %

Индексы	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Промышленное производство	108	105,1	106,3	106,8	100,6	89,3	107,3	105	103,4	100,4	101,7	96,6
грузооборот_ жд тр-т	108,0	103,1	105,0	107,1	101,2	88,1	107,8	105,8	104,4	98,8	104,8	100,2
перевезено грузов жд_тр-т	105,2	104,3	103,1	102,5	96,9	85,0	108,8	103,0	102,4	97,2	99,2	99,3

Источник: Росстат

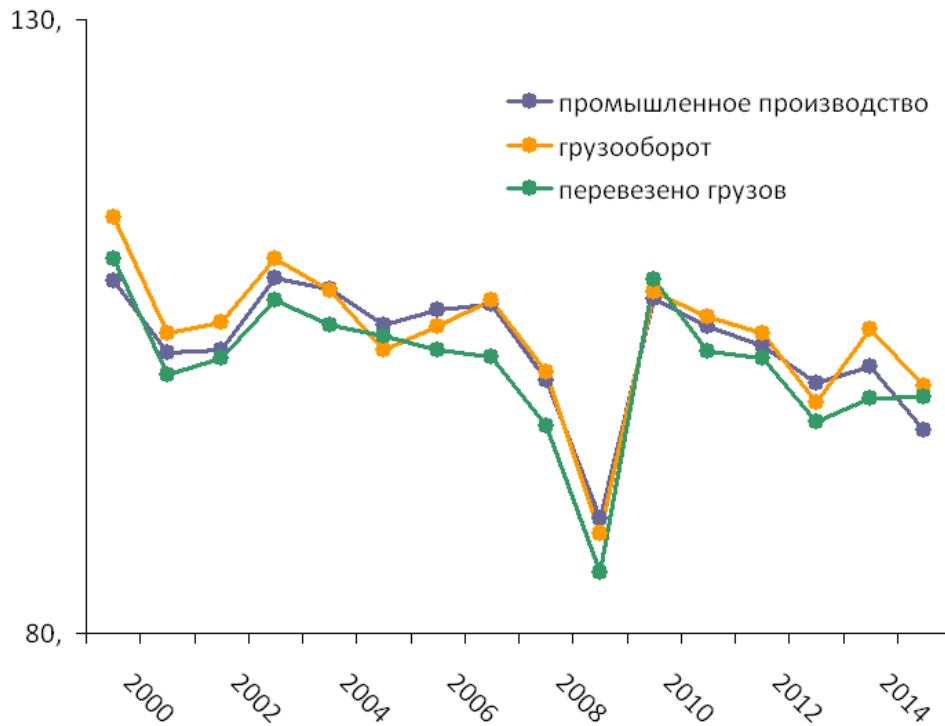


Рис. 16 Динамика индексов промышленного производства в РФ, суммарных объемов перевезенных грузов и грузооборота на железнодорожном транспорте, %

Коэффициент корреляции между индексом промышленного производства и индексом грузооборота, выполненного железнодорожным транспортом равен 0,94, а коэффициент корреляции между индексом промышленного производства и индексом объема перевезенных железнодорожным транспортом грузов - 0,93. Таким образом, мы можем утверждать наличие сильной связи между перечисленными показателями.

Если отдельно рассмотреть график, сопоставляющий тренды индекса промышленного производства и индекса грузооборота, мы можем обратить внимание на заметное их расхождение в 2014 году. Оно было вызвано увеличением средней дальности перевозки, ставшей, в свою очередь, следствием вызванного девальвацией рубля роста экспортных отправок. Соотнеся индекс грузооборота с индексом курса рубля по отношению к доллару США, мы получили среднюю отрицательную корреляцию между этими показателями ($K_{\text{корр}} = -0,42$). Эта связь проявилась более всего именно в 2014 году, когда было наиболее значительное изменение индекса курса российской валюты.



Рис.17 Динамика индексов промышленного производства в РФ и грузооборота на железнодорожном транспорте, %



Рис.18 Динамика индексов промышленного производства в РФ и суммарных объемов перевезенных на железнодорожном транспорте грузов, %

При сопоставлении трендов индекса промышленного производства и индекса объема перевезенных грузов, имевшие место в последнее время расхождения мы можем объяснить фактором конкуренции с автомобильным транспортом. В 2013-2014 годах конкурентное давление на железнодорожный транспорт было наиболее ощутимым, но уже в 2015 году мы видим «перелом» этой тенденции, связанный с произошедшим ослаблением конкурентных преимуществ автомобильного транспорта (причиной этого стало введение дополнительных платежей по системе «Платон»).

В целом же, за исключением описанных нами корректировок, для обоих основных показателей работы железнодорожного транспорта **индекс промышленного производства остается определяющим параметром.**

Институтом «Центр развития» НИУ ВШЭ разработаны два наиболее вероятных сценария развития российской экономики в среднесрочной перспективе. Условно они озаглавлены «сценарий 35» и «сценарий 50», что соответствует ожидаемой цене нефти марки Urals на мировом рынке - 35 долл. США/ барр. и 50 долл. США/ барр. соответственно. Оба сценария предполагают существование российской экономики в ближайшие годы в режиме санкций. При этом прогнозируется сохранение политики инфляционного таргетирования с отказом от масштабной денежной эмиссии. Каждый из прогнозных сценариев предполагает функционирование российской экономики в условиях бюджетного дефицита в перспективе до 2020 года. При этом в течение всего прогнозного периода сохранится отток капитала из страны и низкий уровень инвестиционной активности.

В этих условиях нами прогнозируется отрицательная динамика промышленного производства по каждому из сценарных вариантов. Стагнация либо отрицательные темпы производительности труда, низкий уровень инвестиционной активности, сокращение бюджетных расходов и высокий уровень неопределенности в экономике – все это будет оказывать сдерживающее влияние на рост промышленного производства. Согласно нашей оценке, индекс промышленного производства в перспективе до 2019 года будет иметь следующие значения:

	2016	2017	2018	2019
сценарий «35»	97,0	97,6	97,4	97,5
сценарий «50»	98,1	99,1	98,0	98,2

Оба сценария развития российской экономики не предусматривают в прогнозируемый период значительных колебаний валютного курса. Поэтому мы не рассматриваем этот параметр в качестве значимого с точки зрения наших прогнозов.

В качестве факторов, которые действительно могут оказать влияние на объем погрузки и грузооборот, мы можем назвать следующие:

- вероятное продолжение ухода с рынка компаний-автоперевозчиков вследствие произошедшего удорожания издержек этого бизнеса и сократившейся в кризис целевой для автотранспорта грузовой базы;
- частичный «уход» перевозок нефти в трубопроводный транспорт, который ожидается в связи с планируемым в конце 2018 года подключением к системе магистрального

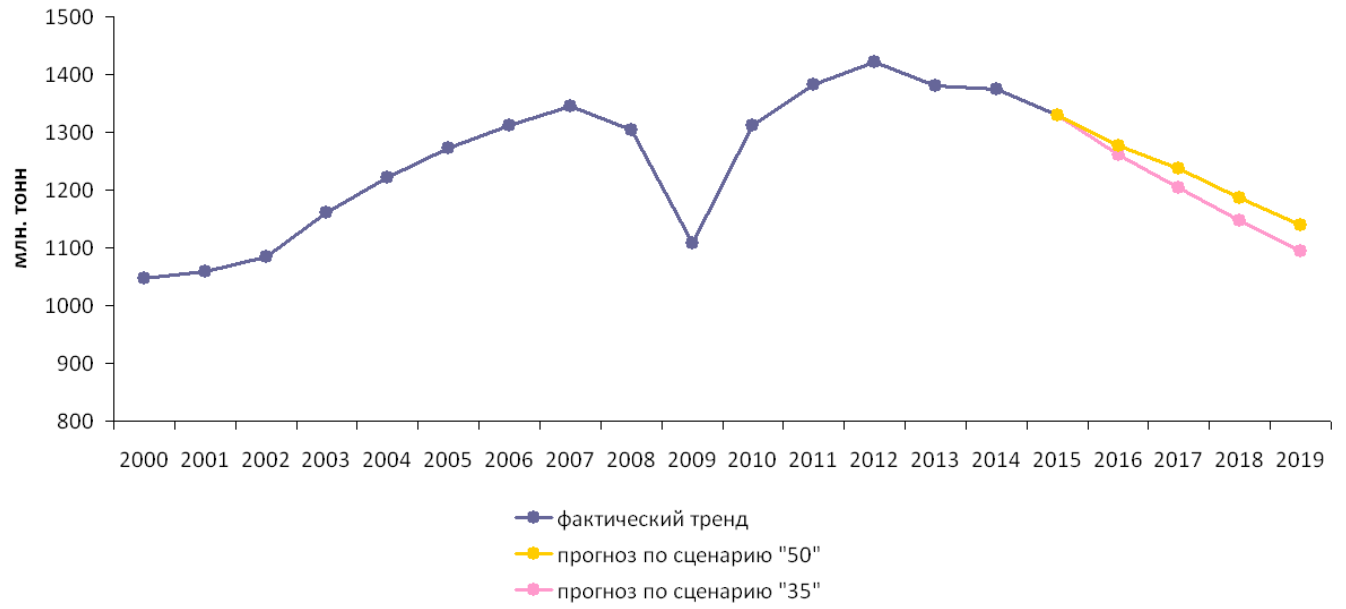


Рис. 19 Перевезено грузов по сети магистрального железнодорожного транспорта РФ, млн. тонн

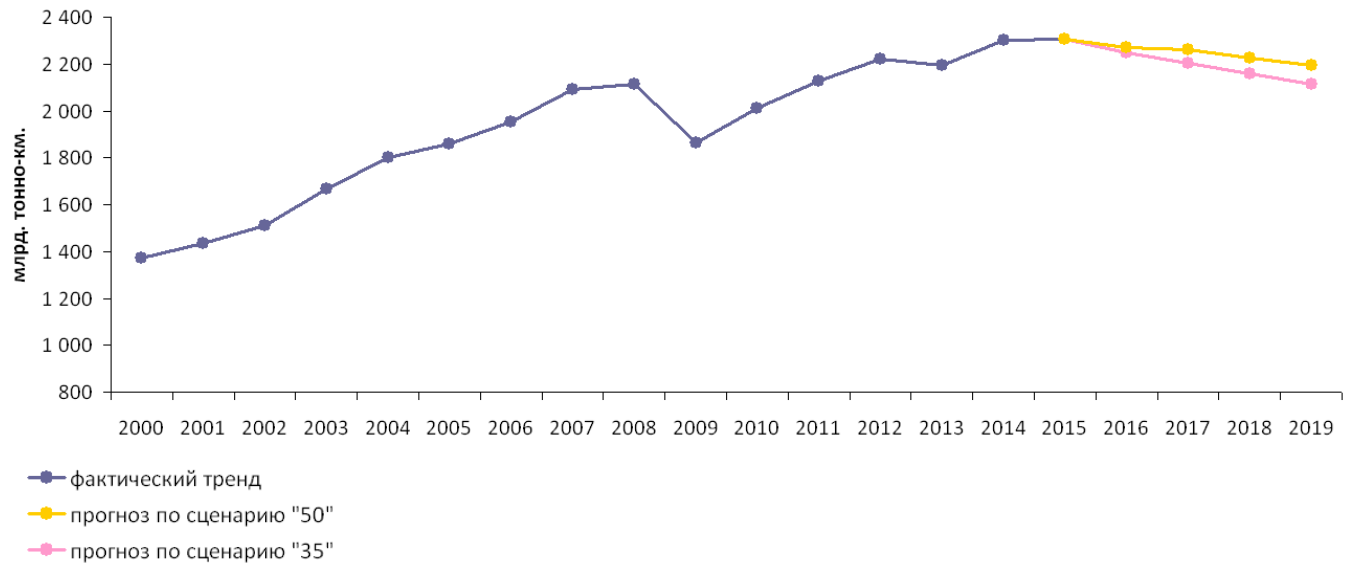


Рис. 20 Грузооборот, выполненный на сети магистрального железнодорожного транспорта РФ, млрд. тонно-км