

ЭКОНОМИКА

УДК 652.2

Н.В. Гузенко

РАЗВИТИЕ РЫНКА ОПЕРАТОРСКИХ УСЛУГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Рассматриваются актуальные вопросы развития рынка операторских услуг на железнодорожном транспорте. Обосновывается эффективное использование вагонного парка частных операторов, повышение конкурентоспособности предоставляемых услуг.

Ключевые слова: операторы грузовых перевозок; качество предоставляемых услуг; конкурентоспособность; эффективность.

Принятие курса на монополизацию рынка грузовых перевозок на железной дороге привело к возможности появления различных частных компаний-перевозчиков и формирования конкурентной рыночной среды, позволяющей повысить уровень доступности инфраструктуры железных дорог для различных компаний. Намечившаяся тогда негативная тенденция роста перевозок частным парком стала толчком для создания дочерних операторских компаний, которые имели бы возможность предоставлять качественные услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом [1, 2].

Создание рынка операторских услуг в России началось в 1998 г., когда была создана первая коммерческая структура, занимавшаяся контролем перевозок нефтепродуктов на экспорт. Как показала в дальнейшем практика функционирования частного оператора, увеличение объемов перевозок возможно и при снижении количества парка вагонов. Также удалось значительно сократить время доставки, что позволяло экономить ресурсы компании-заказчика и получателя груза.

Существенное развитие рынок операторских услуг получает в 2001 г., когда был принят проект Положения о порядке создания компаний-операторов на федеральном железнодорожном транспорте. В тот же год свидетельства получили первые компании-операторы.

Стимулом для развития компаний-операторов и повышением спроса на их услуги послужил дефицит подвижного состава инвентарного парка. Значительное сокращение числа вагонов, увеличение среднего возраста подвижного состава, их плохое техническое состояние – все это привело к снижению доли рынка перевозок МПС. В этот период частные компании-операторы инвестировали средства в расширение собственных парков, тем самым обеспечивая себе выживание на рынке и постепенно увеличивая свою долю в общем объеме грузовых перевозок. Важнейшим фактором повышения конкурентоспособности частных операторов было повышение конкурентоспособности предоставляемых услуг, а именно повышение качества обслуживания грузоотправителей и грузополучателей по сравнению с лидером в области грузовых перевозок – МПС. В основе повышения конкурентоспособности компании лежит уровень качества предоставляемых услуг, которые должны соответствовать ожиданиям потребителей по основным характеристикам, таким как время перевозки, скорость доставки, величина тарифа, сохранность груза и др. Расставленные акценты в

сторону качества услуг помогли коммерческим операторам закрепиться на рынке: в 2002 г. доля грузовых перевозок операторскими компаниями составила 152,9 млн т, или 14,1% от общей погрузки по сети железных дорог.

К тому времени частным подвижным составом перевозились: 35,9% нефтеналивных грузов, 20,7% автомобилей, 20,6% минеральных удобрений, 16% железорудного сырья, 10,7% черных металлов, 4,6% лесных грузов, 3% цветной руды, 2,8% каменного угля, 0,6% строительных грузов. В структуре грузоперевозок частных операторов значительную долю имеют грузы с высокой ставкой доходности. При этом перевозки грузов по низким тарифным ставкам, социальные грузоперевозки, не представляют особого интереса для независимых операторов. Более того, частные операторы предпочитают работать на устойчивых направлениях перевозок, не охватывая сегмент нерегулярных перевозок. Общее число частных операторов на рынке росло, однако часть из них ограничивалась обеспечением потребностей в грузоперевозках компаний, выступавших в роли учредителей.

Снижение доли перевозок ОАО «РЖД» на сегментах рынка, представляющих больший финансовый интерес, приводит к осознанию необходимости изменения стратегии поведения на рынке. За период 2003–2005 гг. в структуре перевозок ОАО «РЖД» сложилась следующая ситуация: доля угольных перевозок составляет 25,8–28,0% от общего объема грузовой работы, минерально-строительных грузов – 19,6–26,3%, нефтяных грузов – 8,4–13,3%, рудных грузов – 7,8–10,9%, черных металлов – 6,9–6,7%. При этом доходы от перевозок грузов инвентарным парком ОАО «РЖД» в разрезе номенклатуры грузов распределяются следующим образом: доля доходов от перевозок угля составляет – 19,5–12,0%, минерально-строительных – 5,2–11,1%, рудных грузов – 4,6–7,2%, нефтяных грузов – 14,1–21,8%, черных металлов – 12,2–18,1%. В связи с этим остро встает вопрос о выходе на рынок операторской компании, которая могла бы конкурировать на рынке частного подвижного состава, но оставаться в структуре железнодорожного холдинга. В 2007 г. создана дочерняя структура ОАО «РЖД» – ОАО «Первая грузовая компания», в пользование которой была передана часть инвентарного парка – порядка 200 тыс. вагонов. Был передан практически весь специализированный подвижной состав (цементовозы, минераловозы, цистерны и т.д.).

ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) в 2008 г. было перевезено 100 млн т грузов. В том числе свыше 34 млн т нефтяных грузов, более 33,4 млн т каменного угля, около 13,8 млн т цемента, свыше 6 млн т строительных грузов, 7,3 млн т руды, 1,3 млн т черных металлов. Доля «Первой грузовой компании» в общем объеме перевозок грузов по сети РЖД в 2008 г. составила 6,8%. В целом доля перевозок в частных вагонах с учётом ПГК к 2008 г. возросла до 44,4% (в том

числе 37,6% в вагонах независимых собственников). Общая структура перевозок грузов по принадлежности вагонов представлена на рис. 1.

В то же время структура по парку грузовых вагонов в 2008 г. насчитывала 1 004 370 единиц, в том числе инвентарный парк ОАО «РЖД» составлял более 404,2 тыс. вагонов, или 40,2% от общего числа вагонов. Общая структура парка вагонов российской принадлежности представлена на рис. 2.

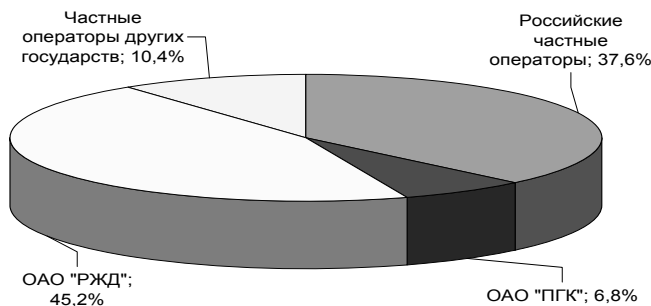


Рис. 1. Структура перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2008 г.

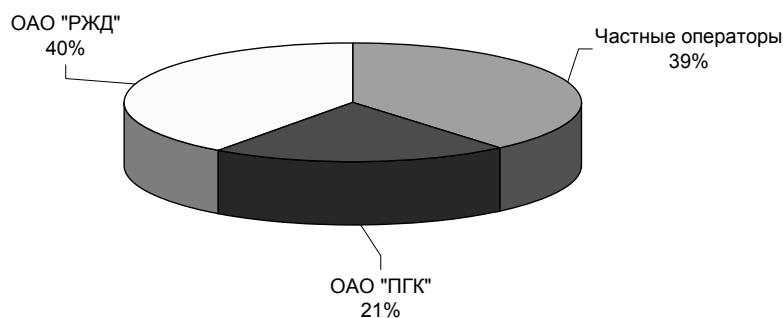


Рис. 2. Структура парка вагонов российской принадлежности в 2008 г.

Таким образом, частные операторы, имея вагонный парк 39% от общего парка, осуществляли перевозку грузов на 37,6%, в то время как ОАО «ПГК», имея 21% парка, осуществляла перевозки лишь на 6,8%. Видимо, такое соотношение связано с тем, что в первые годы своего функционирования ОАО «ПГК» передавала большую долю рабочего парка в ОАО «РЖД» на условиях аренды. Постепенно наращивая клиентскую базу и долю рынка, «Первая грузовая компания» забирала в оперирование подвижной состав, владельцем которого она являлась.

Наступивший финансовый кризис негативно сказался на объемах перевозок на железнодорожном транспорте. По данным Росстата, в 2009 г. общее количество перевезённых грузов равнялось 1108 млн т, что по сравнению с предыдущим годом ниже на 15% и примерно эквивалентно уровню перевозок на железнодорожном транспорте 2003 г. Динамика рынка железнодорожных грузоперевозок с момента появления частных операторов представлена в таблице.

Однако по итогам 2009 г. объем перевозок ОАО «Первая грузовая компания» вырос по сравнению с 2008 г. в 1,9 раз и составил 231,8 млн т. Рост произошел, прежде всего, за счёт увеличения грузовой базы ПГК. В реальном выражении ПГК перевезла в 2009 г. 76,5 млн т каменного угля (+129,0%), 62,1 млн т нефтяных грузов (+58,8%), 22,5 млн т руды (+212,5%), 14,8 млн т строи-

тельных грузов (+135,0%), 12,2 млн т цемента (–15,9%), 10,8 млн т чёрных металлов (+111,8%), 5,0 млн т химических и минеральных удобрений (+85,0%), 1,2 млн т цветных металлов (+140,0%). В 2009 г. доля ОАО «ПГК» в объеме перевозок грузов по сети российских железных дорог составила 18,8%. Несмотря на негативную рыночную ситуацию, благодаря грамотным решениям менеджмента компании удалось не только сохранить рыночную долю недавно созданного оператора, но и значительно ее увеличить по сравнению с предыдущим годом. В январе–августе 2010 г. ПГК увеличила перевозки в 1,3 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года до 193,8 млн т. В январе–августе 2010 г. доля ОАО «ПГК» в объеме перевозок грузов по сети российских железных дорог составила 22,0% (+ 3,6% к аналогичному периоду прошлого года). В августе текущего года объемы перевозок ПГК выросли по сравнению с июлем на 4,1% и составили 27,0 млн т.

В соответствии с планом реформирования железнодорожной отрасли в октябре 2010 г. создано еще одно дочернее предприятие – ОАО «Вторая грузовая компания», в уставной капитал которой внесены вагоны, оставшиеся ОАО «РЖД». Таким образом, можно говорить об окончательном формировании конкурентного рынка транспортных услуг, на котором функционируют только частные операторы. Теперь, при выборе компании-оператора на железнодорожном транспорте,

грузоперевозчик может исходить не только из наличия вагонов, но и дифференцировать частные компании по

уровню обслуживания и другим параметрам, оказывающим влияние на окончательный выбор.

Динамика грузоперевозок за период 2002–2009 гг. на железнодорожном транспорте [3, 4]

Год	Объём грузоперевозок, млн т	Прирост, %
2002	1 084	2,46
2003	1 161	7,10
2004	1 221	5,17
2005	1 273	4,26
2006	1 312	3,06
2007	1 345	2,52
2008	1 304	–3,05
2009	1 108	–15,03

Таким образом, ОАО «РЖД» оставляет за собой предоставление услуг инфраструктуры и услуг по перевозке грузов. В ее ведении остается малая часть вагонов, которая будет ориентирована на внутренние потребности холдинга в перевозке материальных ресурсов.

Уже созданная ОАО «ВГК» должна будет постепенно принять в оперирование переданный парк. Более того, на компанию ложатся задачи, связанные с обновлением вагонного парка, поскольку средний износ инвентарного парка по некоторым видам подвижного состава составляет до 80%.

В связи с появлением ОАО «ВГК» усилия частных операторов будут направлены на использование гибких механизмов ценообразования; произойдет уменьшение нагрузки на транспортную сеть по мере развития конкуренции среди операторов подвижного состава за счёт оптимизации перевозчиков процесса. Постепенный рост доли долгосрочных контрактов между грузоотправителями и операторами позволит гарантировать обеспечение перевозок рабочим парком и стремится к повышению качества обслуживания потребителей транспортных услуг.

Проводя анализ современной ситуации на рынке операторских услуг, в целом можно выделить следующие негативные тенденции.

1. Наблюдается постоянное увеличение среднего возраста грузовых вагонов. При этом, как показывает статистика, средний возраст подвижного состава частных операторов составляет около 8 лет. Если говорить о состоянии активной части фондов РЖД, то здесь ситуация гораздо тяжелее. Коэффициент износа грузовых

вагонов достиг 85,9%, средний возраст грузовых вагонов – 21 год.

2. Дефицит подвижного состава. Это происходит вследствие ежегодного выбытия подвижного состава, отслужившего срок службы, при этом обновление парка вагонов идет медленными темпами. В 2008 г. частные операторы начали активно обновлять подвижной состав по лизинговым схемам, однако в начале 2009 г. ухудшение экономической ситуации оказало негативное влияние на объёмы перевозок, в результате наблюдалось увеличение показателя простоя вагонов. Положительная динамика грузоперевозок за 9 месяцев 2010 г. позволяет предположить возникновение в будущем дефицита вагонов. При этом неравномерность спроса на определённые виды вагонов (хоппердозаторы, полувагоны) определяется сезонностью. Таким образом, при росте общего количества вагонов на сети железных дорог наблюдается их нехватка под погрузку в требуемых пунктах.

3. Это отсутствие реально действующего механизма взаимодействия ОАО «РЖД» с операторами подвижного состава по эффективному регулированию рабочего парка. Для решения возникшей проблемы, а также для упорядочения управления частным парком предложена модель взаимодействия между железными дорогами, грузоотправителями и операторами с участием координирующей структуры, представляющей интересы участников рынка. При этом основными задачами такого координационного органа является недопущение неразрешимых сценариев развития; прогнозирование, формирование и оценка сценариев развития рынка транспортных услуг; предоставление консалтинговых услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция реформирования железнодорожного транспорта в сфере оперирования грузовым подвижным составом на среднесрочную перспективу (2010–2015 гг.) Утв. 16.10.2009.
2. Хусаинов Ф.И. Демонопользация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Саратов: Новый ветер, 2009. 322 с.
3. Транспорт в России. 2009: Стат. сб. М., 2009. Т. 65. 215 с.
4. Транспорт в России. 2005: Стат. сб. М., 2005. Т. 65. 198 с.

Статья представлена научной редакцией «Экономика» 1 ноября 2010 г.