



Роль инфраструктуры для взаимодействия субъектов рынка



Наталья ТЕРЁШИНА
Natalia P. TERESHINA

Мария НИКИТИНА
Maria A. NIKITINA



Терёшина Наталья Петровна – доктор экономических наук, профессор, член-корреспондент РАЕН, заведующая кафедрой «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Никитина Мария Анатольевна – аспирант кафедры «Экономика и управление на транспорте» МИИТ, Москва, Россия.

В период преодоления последствий мирового финансового кризиса темпы восстановления экономических связей и товарообмена в России, а следовательно, и динамика спроса на перевозки массовых грузов отстают от прогнозируемых оценок. Не являются позитивными и общие тенденции стабилизации и роста мировой экономики. Ухудшение конъюнктуры в Китае, продолжение рецессии в экономике Еврозоны, снижение уровня цен на энергетический и коксующийся уголь, зерно, а также цветные металлы приводят к ослаблению позиций грузообразующих хозяйствующих субъектов транспортного рынка. В то же время эффективность взаимодействия крупнейшей инфраструктурной единицы – ОАО «РЖД» с грузообразующими компаниями на этом фоне приобретает новое, приоритетное значение.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инфраструктура, грузообразующая компания, экономика, взаимодействие, тарифы, государственное регулирование, конкурентоспособность.

От состояния инфраструктуры и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но и возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, создание условий для выравнивания условий для регионов, повышение ресурсной независимости и глобальной конкурентоспособности России.

I.

Ведущее положение железных дорог определяется их возможностями осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. Особое значение инфраструктуры при этом объясняется, кроме прочего, большими расстояниями перевозок, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов.

Большинство железных дорог мира еще в последней четверти XX века столкнулось с тем, что темпы углубления проблем, стоящих перед ними, стали опережать темпы обновления и развития отрасли. Быстрое накопление внутрисистемных нарушений угрожало лавинообразным нарастанием различных дефектов (технологических сбоев, аварий, снижением качества предоставляемых услуг), что могло обернуться потерей привычного образа, надежности, безопасности и эффективности функционирования железных дорог. Кризис усугубился также со сменой технологической парадигмы, многократным ростом расходов на поддержание и обновление дорожной инфраструктуры.

В большинстве зарубежных стран первым шагом для решения возникших проблем была структурная реформа железнодорожного транспорта.

Для реализации мероприятий реформы, в частности, странами Европейского союза разработан стандартизованный набор инструментов. Этот набор, включающий методы разделения функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью, выделения естественно-монопольных и конкурентных секторов, дерегулирования видов деятельности, не являющихся естественно-монопольными, процедуры перехода от монопольного состояния отрасли к конкурентному и многие другие, с большим или меньшим успехом используется в течение последних 20–30 лет.

Реализация аналогичных мер по реформированию российских железных дорог проводится по инициативе и под контролем правительства с 1998 года. Однако принятые усилия и организационно-экономические последствия преобразований оказались недостаточными, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники внутриотраслевого развития, позволившие бы обеспечить масштабное финансовое оздоровление и модернизацию отрасли, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

Сегодня наблюдается очевидное отставание Российской Федерации от стран Европейского союза и Азиатско-Тихооке-

анского региона в решении проблем, стоящих перед национальными железными дорогами.

Возрождение рельсового транспорта в Европе на новой технологической основе, усиление государственного участия в инвестировании инфраструктурных проектов, а также уникальные по своим масштабам темпы модернизации и нового строительства железных дорог в Китайской Народной Республике ставят Россию перед фактом риска потери в ближайшие 5–10 лет лидирующих позиций по количественным показателям развития и невозможности достичь в обозримом будущем паритета с ведущими странами по качественным показателям (уровень технологий, эффективность функционирования, качество услуг и пр.).

II.

Стратегические задачи развития инфраструктурного комплекса определены правительственными решениями и программными документами, важнейшими из которых являются:

- создание инфраструктурной основы для долгосрочного роста экономики России и повышения качества жизни населения, комплексного освоения новых экономических районов страны и доступа к новым источникам природных ресурсов, особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке;

- получение высокого мультипликативного эффекта за счет реализации комплексной программы строительства железнодорожных линий, значительно превосходящей по темпам показатели советского периода, на основе консолидированного участия государства, регионов и частных инвесторов;

- рост транспортной доступности субъектов федерации и выравнивание их транспортной обеспеченности;

- снижение совокупных транспортных издержек за счет повышения эффективности железнодорожного транспорта и достижения конкурентоспособного уровня транспортных услуг;

- доведение технического и технологического уровня инфраструктуры, подвижного состава, сферы их содержания и ремонта до лучших мировых стандартов;



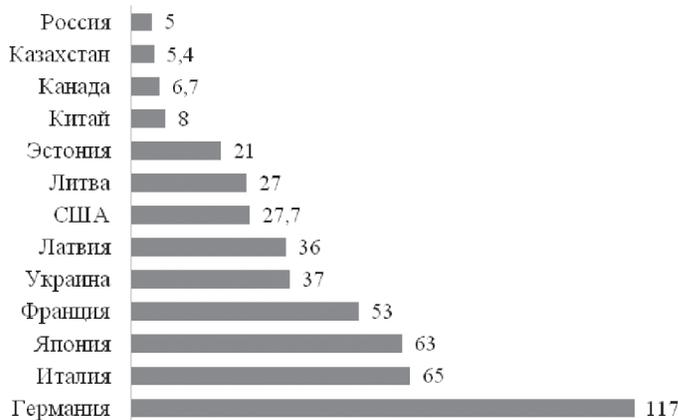


Рис. 1. Средняя плотность железных дорог (км/1000 км²).

— решение системной задачи организации движения тяжеловесных грузовых поездов и пассажирских поездов с высокими скоростями на единой железнодорожной сети, позволяющей оптимизировать себестоимость перевозок и снизить затраты на строительство автодорог для большегрузных автомобилей;

— создание условий для повышения мобильности населения, развития межрегиональных экономических и культурных связей на основе реализации программы развития высокоскоростного и скоростного сообщения между крупнейшими центрами страны, что позволит сделать Россию удобной для туризма, разгрузить автомобильные дороги в междугороднем и пригородном сообщениях и т. д.;

— реализация прорывных решений в области интеграции железнодорожного транспорта в глобальную транспортно-логистическую систему;

— формирование эффективного и многофункционального транспортного кластера и превращение российского железнодорожного транспорта в экспортера транспортных продуктов, технологий и технических решений;

— придание мощного импульса развитию отечественного научно-производственного комплекса на базе долгосрочного платежеспособного заказа на инновационную технику, технологии, материалы, программно-информационные продукты для технического перевооружения и развития железнодорожного транспорта.

Задача достижения технического и технологического паритета с ведущими странами мира в сфере железнодорожного транспорта обуславливает необходимость инновационного прорыва в отечественном машиностроительном комплексе и смежных отраслях промышленности, без чего невозможно повышение конкурентоспособности на внешнем и внутреннем рынках. Актуальны и снижение территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железных дорог, улучшение транспортной обеспеченности регионов.

С одной стороны, четверть железных дорог в развитых центральных районах и крупных городах действует в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки. С другой стороны, существует проблема доступности периферийных областей (значительная часть населения не имеет круглогодичного сообщения с основными транспортными коммуникациями страны).

Кроме того, недостаточная развитость железнодорожного транспорта ограничивает возможности освоения и социально-экономического развития ресурсных регионов Азиатской части России. Среди причин повышенной чувствительности экономики регионов российского Севера, Сибири и Дальнего Востока к состоянию железных дорог можно указать следующие:

- отсутствие или высокая затратность альтернативных видов транспорта;
- низкая плотность и простота конфигурации железнодорожных магистралей на востоке страны, что ограничивает по-

тенциал экономического и социального развития регионов Сибири и Дальнего Востока;

- критическая роль железных дорог и тарифной политики государства в обеспечении и функционировании сибирских и дальневосточных производственных комплексов.

Ряд субъектов Российской Федерации не имели железных дорог вообще (Республика Алтай, Республика Тыва, Ненецкий АО, Магаданская область, Чукотский АО, Корякский АО), а еще в 10 субъектах железнодорожная сеть недостаточно развита для удовлетворения потребностей регионов в транспортном обслуживании. При этом около 25 разведанных крупнейших месторождений природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия транспортного обеспечения.

Средняя плотность железных дорог России составляет 5 км на 1000 кв. км площади страны и не в состоянии обеспечить в перспективе потребности растущей экономики в перевозках. Зарубежный опыт свидетельствует о необходимости расширения сети железных дорог как инструмента экономического роста (рис. 1).

Недостаточное развитие сети железных дорог не дает специализировать маршруты движения тяжелых грузовых и высокоскоростных поездов. Требуется усиление пропускной способности основных направлений, необходимо строительство недостающих звеньев в инфраструктуре.

При сохранении низких темпов модернизации инфраструктуры протяженность «узких мест» железнодорожного транспорта может составить к 2015 году около 13 тыс. км, что создает инфраструктурные ограничения транспортировке примерно 80% грузов.

Ключевой проблемой, препятствующей ускоренному обновлению и развитию железнодорожного транспорта, остается его хроническое недоинвестирование.

Собственные инвестиционные ресурсы отрасли являются объективно ограниченными, а доля привлеченных вложений невысока вследствие недостаточной привлекательности и неизбежности рисков. Влияют и низкая рентабельность перевозок, отсутствие инвестиционной составляющей в тарифе. В течение всего периода

реформирования отрасли динамика индексации грузовых железнодорожных тарифов значительно отставала от роста цен в промышленности и в особенности от динамики цен в отраслях, продукцию которых использует железнодорожный транспорт (топливная промышленность, черная металлургия, электроэнергетика).

III.

В настоящее время активно дискутируется вопрос о модели структурной организации отрасли. На основе комплексных исследований, выполненных АНО «Институт проблем естественных монополий», проводится мысль, что применение в Российской Федерации европейской модели (разделение инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной деятельности, нерегулируемый доступ иных перевозчиков к инфраструктуре) может привести к негативным последствиям для пользователей услуг, снижению эффективности работы железнодорожного транспорта и дополнительной нагрузке на бюджетную систему [2].

По результатам исследований сделан ряд превентивных выводов:

- отрицательный эффект организационного отделения инфраструктуры от перевозок будет особенно сильным в российских условиях, где загруженность сети существенно превосходит европейские показатели, и значительная часть перевозок сосредоточена на отдельных наиболее грузонапряженных линиях;

- при существенной доле грузовых перевозок в структуре перевозок по сети в целом вертикальное разделение, как правило, ведет к увеличению расходов, что связано со значительно более сложной технологией организации и регулирования данных перевозок на системном уровне (в отличие от пассажирских, организуемых с помощью регулярных расписаний);

- в процессе вертикального разделения перевозочной деятельности и инфраструктуры помимо транзакционных издержек появляются также расходы от несогласованности деятельности обособленных организаций железнодорожного транспорта (оператора/владельца железнодорожной инфраструктуры и перевозочных компаний).





В случае разделения инфраструктуры и перевозочной деятельности и создания ситуации, когда одна компания управляет инфраструктурой, а другая осуществляет грузовые перевозки, издержки от перевозки грузов в целом по отрасли могут вырасти на 20–40% по сравнению с деятельностью единого хозяйствующего субъекта. Кроме этого, если в дальнейшем осуществить разделение единого перевозчика, например, на несколько перевозчиков, перевозящих разные виды грузов, то произойдет дополнительный существенный рост издержек.

Положительную роль в повышении эффективности работы железнодорожного транспорта сыграло разделение учета затрат и формирование системы ценообразования на услуги инфраструктуры и перевозочной деятельности. Целесообразность такой дифференциации для проведения сбалансированной политики регулирования деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры доказаны на практике.

Однако эффективность полного вертикального организационного разделения для крупных железнодорожных систем, имеющих дефицит пропускной способности, на текущий момент однозначно не подтверждена.

В докладе президента ОАО «РЖД» на расширенном заседании научно-технического совета с участием специалистов и ученых Российского союза промышленников и предпринимателей, Российской Академии наук и других организаций прозвучал важнейший тезис о том, что, «как показывает мировой опыт, организация и тем более развитие конкуренции в перевозочной деятельности возможны только в условиях наличия профицита инфраструктурных мощностей. В связи с этим запуску эксперимента по организации конкуренции в перевозочной деятельности в Российской Федерации должно предшествовать совершенствование системы тарифного регулирования участия государства в финансировании содержания и развития инфраструктуры на основе регулярного (сетевое) контракта» [2].

Во всех странах Евросоюза, где внедрена модель вертикального разделения, развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры осуществляется при не-

посредственной государственной поддержке. Ежегодно объем государственных инвестиций в железнодорожный сектор составляет около 50 млрд евро (при общем отраслевом обороте порядка 70 млрд евро).

На примере европейских железных дорог можно сделать вывод о том, что государственное финансирование инфраструктуры является необходимой системой составляющей модели даже частично-вертикального разделения, и соответствующие мероприятия по внедрению элементов подобной модели в российских условиях должны сопровождаться бюджетной поддержкой в целях минимизации возможных негативных последствий для транспортной системы и экономики страны.

С точки зрения повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, снижения совокупных транспортных затрат грузовладельцев и нагрузки на бюджетную систему оптимальной для РФ стоит считать модель, в которой перевозочная деятельность и управление инфраструктурой интегрированы в рамках единого хозяйствующего субъекта.

Более 80% мирового грузооборота и более 50% мирового пассажирооборота железнодорожным транспортом выполняются интегрированными системами.

Исследования показали, что мероприятия по отделению железнодорожной инфраструктуры, созданию недискриминационного доступа к инфраструктуре и стимулированию конкуренции между перевозчиками *не дали ощутимого результата* в части повышения конкурентоспособности железных дорог на рынке транспортных услуг.

Результаты разных исследований свидетельствуют, что на конкурентоспособность отрасли на внутреннем и мировом транспортных рынках и рост железнодорожных перевозок в значительно большей степени по сравнению с организационной моделью рынка оказывают влияние другие факторы: географическая привлекательность железнодорожной сети, интегрированность железнодорожного транспорта в транспортную систему страны, качество государственного регулирования, поддержка государством инвестиций в инфраструктуру и финансово-экономическая

устойчивость национальных перевозочных и инфраструктурных компаний, сбалансированная политика по распределению транспортной работы между видами транспорта.

IV.

Повышение эффективности взаимодействия крупнейшей инфраструктурной железнодорожной компании — ОАО «РЖД» с грузообразующими компаниями — пользователями перевозочных услуг приобретает ныне новое, приоритетное значение. К такому классу пользователей относится в том числе и российский производитель и экспортер алюминиевой продукции — *объединенная компания «РУСАЛ»*. Активы ее располагаются в 19 странах на пяти континентах. В компанию входят: 16 алюминиевых заводов (два из них крупнейшие в мире — Братский и Красноярский), 12 глиноземных предприятий, 7 бокситодобывающих, нефелиновый рудник, карьеры по добыче известняка, кварцитов, три фольгопрокатных завода, по два катодных и криолитовых.

В распоряжении «РУСАЛА» 423 млн т доказанных и возможных запасов бокситов и 2083 млн тонн ресурсов (около 100 лет производства глинозема). В Казахстане существует совместное предприятие (50/50) с «Самрук-Энерго» по добыче угля на Экибастузском месторождении (разрезы «Богатырь» и «Северный»). В апреле 2008 года «РУСАЛ» приобрела 25% акций ГК «Норильский никель», крупнейшего в мире производителя никеля и палладия.

Уникальность железнодорожных перевозок «РУСАЛ» состоит в том, что:

- основная часть грузов обеспечивает загрузку железнодорожной инфраструктуры в направлениях, обратных массовым экспортным потокам;

- на 1 тонну алюминия приходится 3 тонны сырья, ввозимого компанией в Россию;

- перевозки в комбинированных вагонах дают снижение коэффициента порожнего пробега;

- рост перевозок содействует смягчению неравномерности грузопотоков по направлениям.

Сложившаяся рыночная конъюнктура требует размещения около 1,0–1,5 млн

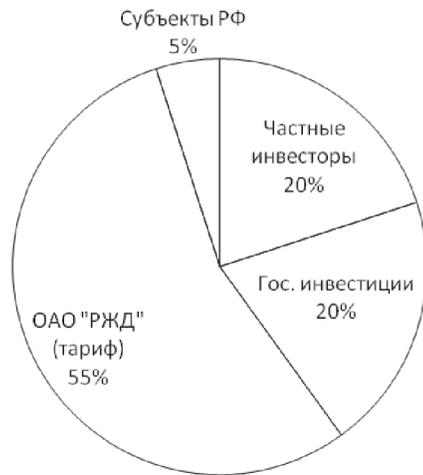


Рис. 2. Долевое участие в финансировании программы развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

тонн алюминия на долговременное хранение (3–5 лет) на складах вне таможенной территории РФ, что также обуславливает устойчивый рост перевозок алюминиевой продукции в международном сообщении.

Смещение начала реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры без изменения источников финансирования может привести:

- к ежегодному росту тарифов на 30–40%;

- к угрозе недообеспеченности промышленности (грузообразующих компаний) в перевозочных мощностях.

Становится очевидным, что приоритетной задачей интенсификации притока инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры является объединение усилий всех инвесторов на принципах софинансирования при реализации проектов, то есть государственно-частного партнерства. Предполагаемая структура инвестиций по источникам приведена на рис. 2.

К числу обязательных антикризисных мер, обеспечивающих рост объемов производства и соответственно спроса на перевозки массовых доходных грузов, следует отнести экстренное тарифное регулирование. Имеется в виду предоставление льготных условий для отдельных грузоотправителей на определенный период, если железнодорожный транспорт в дальнейшем получит рост поступления грузов от пользователей — стратегических партнеров (рис. 3).



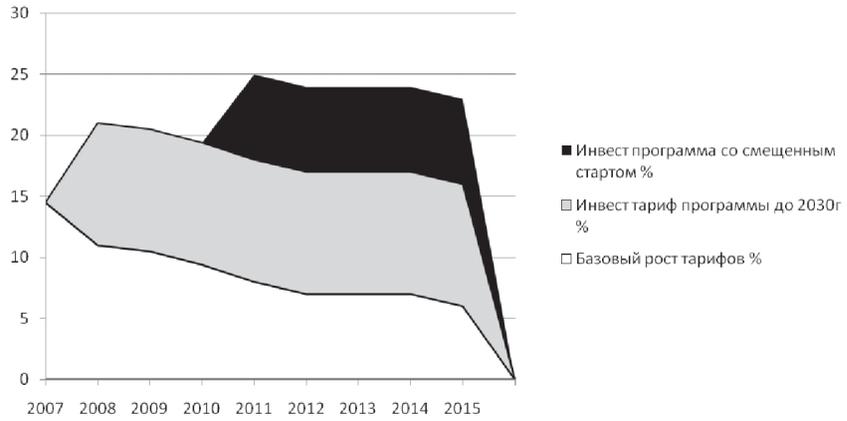


Рис. 3. Сравнение вариантов антикризисных мер с позиции влияния на доходы от перевозок алюминиевой продукции.

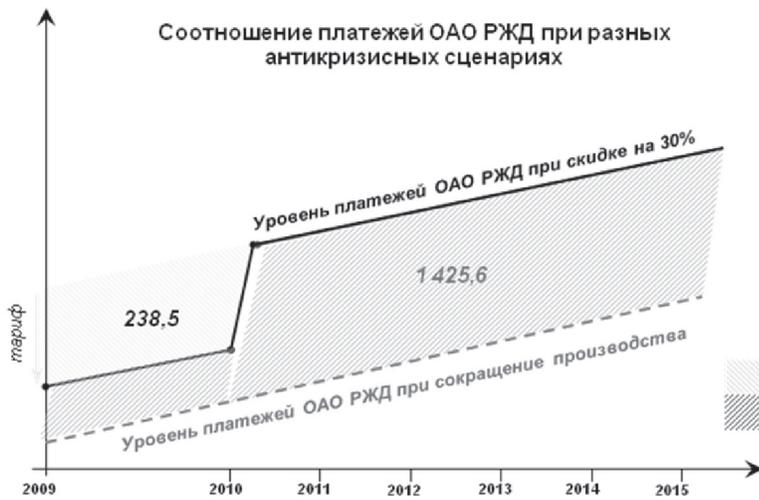


Рис. 4. Соотношение доходных поступлений ОАО «РЖД» при разных антикризисных сценариях.

Введение «экстренного тарифа» (скидка 30%) позволяет:

- сохранить тариф выше среднесетевой себестоимости
- сохранить объемы производства и перевозок рентабельных грузов, на возобновление которых в случае закрытия заводов потребуется минимум 5–7 лет.

Для повышения эффективности взаимодействия владельца железнодорожной инфраструктуры с крупнейшими грузообразующими компаниями потребуются наряду с оперативным тарифным регулированием и свой целевой комплекс мер с системой стимулов для всех участников транспортного рынка. Причем это все должно входить, по нашему мнению,

в приоритетную часть отраслевой стратегии – и не дальней по срокам, а уже периода 2014–2018 годов.

Меры стратегического плана для повышения эффективности железнодорожного транспорта:

- предоставление крупнейшему российскому перевозчику-владельцу железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» достаточных бюджетных субсидий на реализацию инфраструктурных проектов с учетом пропорционального отказа от увеличения тарифов;
- совместное с основными пользователями транспортных услуг определение четкого плана в реализации современного этапа структурной реформы, обеспе-

чивающего снижение суммарных межотраслевых железнодорожных затрат, полное удовлетворение потребностей в перевозках и соблюдение режима безопасности движения;

- совершенствование системы железнодорожных тарифов и оптимизация затрат со стороны пользователей транспортных услуг по полному циклу доставки продукции.

Стимулы к эффективной работе крупных грузоотправителей:

- обеспечение встречной загрузки подвижного состава и других мер, направленных на рационализацию использования инфраструктуры железных дорог;

- четкий график снижения перекрестного субсидирования так называемых малоходных перевозок за счет доходов;

- принятие долгосрочных тарифных соглашений;

- реализация совместных взаимовыгодных инвестиционных проектов, касающихся развития инфраструктуры.

Предлагаемая система мер и стимулов создаст реальную основу для адаптации тарифного регулирования к возможным изменениям ситуации в экономике в рамках общенациональной стратегии развития транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Терёшина Н. П. Демонопользация, дерегулирование и конкурентоспособность железнодорожного транспорта России. – М.: МИИТ, 2009. – 243 с.

2. Материалы расширенного заседания комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре «Определение наиболее целесообразной модели интеграции инфраструктуры и перевозочной деятельности в рамках выполнения целевой модели рынка грузовых перевозок», Москва, 27.05.2013 г., Электронный ресурс [crv.css_rzd.ru](http://css_rzd.ru). Доступ 05.08.2013.

3. Терёшина Н. П., Шобанов А. В., Рышков А. В. Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – 240 с.

4. Колесников М. В. Формирование саморегулируемых организаций отрасли // Мир транспорта. – 2013. – № 1 – С.120–123. ●

ROLE OF INFRASTRUCTURE IN INTERACTION BETWEEN MARKET ACTORS

Tereshina, Natalia P. – D. Sc. (Econ), professor, corresponding member of Russian academy of natural sciences, head of the department of transport economics and management of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

Nikitina, Maria A. – Ph.D. student at the department of transport economics and management of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

During the period of overcoming of the consequences of global financial crisis the rates of economic revival and goods exchange in Russia, and of dynamics of demand for general goods carriage lag behind previous forecasts. General trends towards stability and growth in world economics are neither positive. The worsening of conjuncture in China, continuing recession in

Europe, lowering prices for coal, grain and non-ferrous metals weaken market position of leading actors of transport market who are normally at the origin of important flows of freight. Consequently priority should be given to increasing of efficiency of interaction between largest Russian infrastructure unit which are Russian Railways and the companies who forward their goods.

Key words: railways, infrastructure, economics, interaction, tariffs, public regulation, competitiveness.

REFERENCES

1. Tereshina N. P. Demonopolization, deregulation and competitiveness of Russian railways [*Demonopolizatsiya, deregulirovanie i konkurentosposobnost' zheleznodorozhnogo transporta Rossii*]. Moscow, MIIT, 2009, 243 p.

2. Papers of commission of Russian union of industry and employers on transport and transport infrastructure: Determining most useful model of integration of infrastructure and carriage within achievement of presumed model of freightage market [*Materialy rasshirennoy zasedaniya komissii RSPF po transportu i transportnoy infrastrukture «Opredelenie naibolee*

tselesoobraznoy modeli integratsii infrastruktury i perevozchnoy deyatel'nosti v ramkah vypolneniya tselevoy modeli rynka gruzovykh perevozkov]. Moscow, 27.05.2013. [crv.css_rzd.ru](http://css_rzd.ru). Last accessed 05.08.2013.

3. Tereshina N. P., Shobanov A. V., Ryshkov A. V. Rail traffic competitiveness management [*Upravlenie konkurentosposobnost'yu zheleznodorozhnykh perevozkov*]. Moscow, VINITI RAN, 2005, 240 p.

4. Kolesnikov M. V. Building Railway Self-Regulated Organizations *Mir Transporta* [World of transport and Transportation] *Journal*, 2013, Vol. 45, Iss.1, pp. 120–123.

Координаты авторов (contact information): Терешина Н. П. (Tereshina N. P.) – mtk3403@mail.ru, Никитина М. А. (Nikitina M. A.) – nikitina.ma@bk.ru.

Статья поступила в редакцию / article received 05.08.2013
Принята к публикации / article accepted 26.09.2013

