

# Альтернативная модель рынка железнодорожных транспортных услуг



**Н. М. Стецюк,**  
канд. экон. наук, доцент  
Дальневосточного  
государственного  
университета путей  
сообщения

Развитие конкуренции на российском рынке железнодорожных транспортных услуг невозможно при сохранении у холдинга «РЖД» монополии на инфраструктуру и перевозки. В сложившихся условиях целесообразна реализация альтернативной модели рынка, которая основана на вертикальном разделении его сегментов. В рамках этой модели корпорация «РЖД», ее дочерние структуры и другие субъекты рынка будут участвовать в схемах конкуренции на равных условиях.



ФОТО: СЕРГЕЙ ГЮРИН

**Ж**елезнодорожный транспорт РФ относится к отраслям, включающим в себя виды деятельности, осуществляемые в условиях как монополии, в том числе естественной, так и конкурентного рынка.

Вместе с тем анализ отраслевого рыночного пространства показал, что при наличии многих аналогий железнодорожного транспорта с другими видами транспорта (единообразие процессов и формы продукции; общность законодательной базы процессов экспедирования, агентирования, перевозки; естественная монополия на объекты инфраструктуры<sup>1</sup> и др.) лишь рынок железнодорожных транспортных услуг организован и действует в условиях, базирующихся на представлении о нецелесообразности отделения инфраструктуры от перевозок.

Между тем закрепление за одним субъектом, а именно за ОАО «РЖД», естественной монополии на объекты инфраструктуры (де-юре) и за дочерними компаниями холдинга «РЖД» монополия на перевозки (де-факто) не способствуют ни ожидаемому в начале реформы отрасли развитию конкуренции, ни, как следствие, существенному повышению эффективности и уровня качества предоставляемых услуг, ни внедрению и распространению инноваций.

В то же время приходится констатировать, что в условиях конкурентного рынка услуг по предоставлению вагонов чрезвычайное количество частных операторских компаний отрицательно сказалось на эффективности исполь-

<sup>1</sup> За исключением автомобильного транспорта.

зования грузового парка вагонов, привело к сложностям в управлении перевозками и регулировании порожнего пробега вагонов, увеличило нагрузку на инфраструктуру [1; 2].

Парадокс ситуации заключается в том, что, с точки зрения теории, в условиях рынка необходимо развивать конкуренцию. Однако, как показывает практика, ее наличие в сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг операторов вагонов дает желаемый результат лишь отчасти, тогда как проблемы, требующие локализации, становятся все более реальными. В частности, ученые и специалисты отрасли [2; 3] пришли к выводу о целесообразности инициировать процесс по сокращению количества компаний-операторов до 3–4, т. е. ввести ограничения в развитии конкуренции (тогда как с точки зрения программы структурной реформы отрасли и организации рыночного пространства конкуренцию необходимо развивать).

Главная причина сложившейся ситуации, как нам представляется, заключается в крайне низкой плотности железных дорог России, которая сдерживает развитие отраслевых видов бизнеса и препятствует созданию условий для развития эффективной конкуренции. По сравнению с другими странами «Большой восьмерки» в России этот показатель является самым низким. В 2006 г. он составлял 5 км на 1 тыс. кв. км [4], и вследствие дефицита денежных средств как в стране, так и у владельца инфраструктуры и естественного монополиста ОАО «РЖД» останется таким на протяжении длительного периода. В частности, согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.», плотность железных дорог России к 2030 г. должна составить от 5,92 до 6,2 км на 1 тыс. кв. км.

Таким образом, в перспективе при сохранении нынешней ситуации, т. е. в условиях естественной монополии на инфраструктуру и на перевозки за единственным субъектом — холдингом «РЖД», развития конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг ожидать не следует. Незначительные исключения произойдут, вероятно, на рынке услуг по предоставлению вагонов, но и там лишь в пределах текущих тенденций по укрупнению компаний-операторов при сохранении регулируем



Рис. 1. Неполное отделение инфраструктуры от перевозок (тяги): В/П-1 – компания – владелец инфраструктуры и перевозчик; П-п – компании-перевозчики



Рис. 2. Мнимое (ложное) отделение инфраструктуры от перевозок (тяги): В/П-1 – компания – владелец инфраструктуры и перевозчик (ОАО «РЖД»); П-1 – компания-перевозчик (ОАО «Золотое звено»)

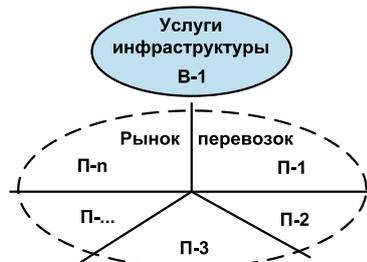


Рис. 3. Вертикальное отделение инфраструктуры от перевозок (тяги): В-1 – компания – владелец инфраструктуры; П-п – компании-перевозчики

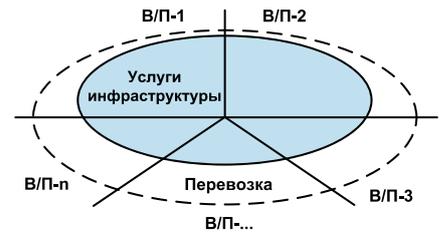


Рис. 4. Горизонтальное отделение инфраструктуры от перевозок (тяги): В/П-п – компании-владельцы инфраструктуры и перевозчики

ых тарифов для ОАО «РЖД» и рыночных для частных операторов.

Вместе с тем в настоящее время у специалистов и ученых в сфере железнодорожного транспорта РФ сформировались две противоположные точки зрения по вопросу о модели рынка.

В соответствии с традиционным подходом, отделение инфраструктуры от перевозок (тяги) считается нецелесообразным. Его реализация, согласно программе реформы отрасли, должна была привести к схеме неполного отделения, т. е. наличию множества компаний-перевозчиков, среди которых одна одновременно является владельцем инфраструктуры (рис. 1). Однако на практике схема трансформировалась в вариант мнимого (ложного) организационного отделения (рис. 2).

По нетрадиционному подходу, целесообразно отделение инфраструктуры от перевозок. Его реализация была бы возможна через схемы вертикального (рис. 3) или горизонтального (рис. 4) организационного отделения сегментов рынка.

Оценить положительные и отрицательные результаты традиционного подхода позволяет реальная ситуация.

Мы, придерживаясь нетрадиционной точки зрения на организацию рыночного пространства, предлагаем:

- на основе гипотезы смоделировать структуру рынка железнодорожных транспортных услуг через реализацию

вертикального отделения сегментов рынка;

- опираясь на субъективное мнение, рассмотреть потенциальные возможности гипотетической альтернативной модели.

Следует отметить, что среди альтернатив нетрадиционного подхода заслуживает внимания точка зрения главного эксперта Ассоциации собственников подвижного состава И. К. Ахполова о выделении из холдинга «РЖД» отдельной компании (государственной) по управлению инфраструктурой отрасли [5]. Эта идея в первую очередь предполагает реализацию схемы вертикального отделения инфраструктуры от перевозок (рис. 3), т. е. присутствие на рынке собственника (акционера в лице государства) инфраструктуры, не принимающего прямого участия в перевозочном процессе, но регулирующего допуск к инфраструктуре компаний-перевозчиков, которые к тому же могут диверсифицировать свою деятельность в других бизнес-направлениях, например быть операторами и т. д. Именно эту схему активно поддерживает Р. Г. Леонтьев [7], а также автор данной статьи.

В развитие идеи об отделении инфраструктуры от перевозок подчеркнем, что в современных условиях реализация горизонтального отделения может быть затруднена в силу технологических возможностей железнодорож-



Рис. 5. Альтернативная модель рынка железнодорожных транспортных услуг (вертикальное отделение инфраструктуры от перевозок)

ной сети России. При этом модель вертикального отделения с участием государственной инфраструктурной корпорации, обеспечивающей регулируемый доступ перевозчикам к инфраструктуре, следует признать потенциально реализуемой.

С учетом текущих тенденций к укрупнению частных компаний-операторов, а также ввода схем конкуренции «за маршрут» и «на маршруте» (но не на локальных участках, а по всей сети) мы построили структуру такой модели (рис. 5).

Данная модель предполагает создание на базе части расприватизированного имущества ОАО «РЖД» государственной инфраструктурной корпорации, которую мы условно назвали «Инфраструктура железнодорожного транспорта РФ». Ее функционирование на условиях, определенных законодательной базой государства [6], будет аналогично функционированию Росатома, Роснао, Фонда содействия реформирования ЖКХ и ряда других организаций. Эта структура должна:

- управлять, в том числе финансовыми потоками;
- осуществлять контроль за деятельностью участников рынка, которые вступают с корпорацией в договорные отношения по поводу объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта РФ;
- проводить политику государства и в соответствии с программными документами государства определять основные направления развития инфраструктуры;

- выполнять другие функции в отношении объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта РФ в соответствии с наделенными государством правами и обязанностями.

Собственность государства в данном случае следует признать целесообразным фактом вследствие значимости железных дорог для экономики страны и ее безопасности.

Юридическое обособление госкорпорации, которая управляет инфраструктурой железнодорожного транспорта и не принимает участия в перевозочном процессе, должно способствовать ее объективному отношению к участникам рынка (как к действующему перевозчику, так и к тем компаниям, которые будут созданы), а также соблюдению всеми участниками правил недискриминационного доступа. Кроме того, это позволит расширить рыночное пространство для потенциальных предпринимателей через организацию трех конкурентных видов рынка:

- перевозки (локомотивная тяга);
- предоставление вагонов;
- обслуживание объектов инфраструктуры.

В основу функционирования рынка перевозок (локомотивной тяги) можно положить концепцию схем конкуренции «за маршрут» и «на маршруте», а рынок по предоставлению вагонов может развиваться по принципу укрупнения частных операторов. Гипотетическая модель данных рынков с учетом текущих тенденций и приближения к

модели неполного отделения инфраструктуры от перевозок (рис. 1) представлена в работе [7]. В то же время полагаем, что дочерние и зависимые общества холдинга «РЖД» должны участвовать в схемах конкуренции подобно другим субъектам и на равных с ними условиях.

Рынок обслуживания объектов инфраструктуры — это новый сегмент, заключающий в себе широкие возможности: от текущего обслуживания и капитального ремонта до проектирования и реализации проектов по возведению новых объектов, в том числе с помощью концессионных договоров, что должно способствовать повышению инвестиционной привлекательности отрасли и снижению износа подвижного состава.

Таким образом, при создании альтернативной модели рынка железнодорожных транспортных услуг инфраструктура будет выступать не как инструмент в конкурентной борьбе, а как инструмент для развития конкуренции и, следовательно, повышения эффективности и качества предоставляемых услуг, а также внедрения и распространения инноваций. ■

**Литература**

1. Щербанин Ю. А. К вопросу о результатах реформы, проводимой на железнодорожном транспорте // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2010 г. № 3 (11).
2. Эксперты: Итоги реформы железнодорожной отрасли России неоднозначны. URL: <http://top.rbc.ru/economics>.
3. Реформа железнодорожного транспорта достигла не всех заявленных целей. URL: <http://top.rbc.ru/economics>.
4. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.: распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 г. № 877.
5. Ахполов И. К. Состояние и стратегические направления реформирования отечественного железнодорожного транспорта: аналитическая записка. URL: <http://strategy2020.rian.ru>.
6. О некоммерческих организациях: федер. закон [принят Государственной Думой 8 декабря 1995 г. № 73 с изменениями от 01.12.2007 г. № 317].
7. Леонтьев Р. Г., Стецюк Н. М. Гипотетическая модель рынков грузовых вагонов и тяги // Транспорт, наука, техника, управление. 2012. № 2.