

# РАЗВИТИЕ РЫНКА ОПЕРАТОРСКИХ УСЛУГ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ



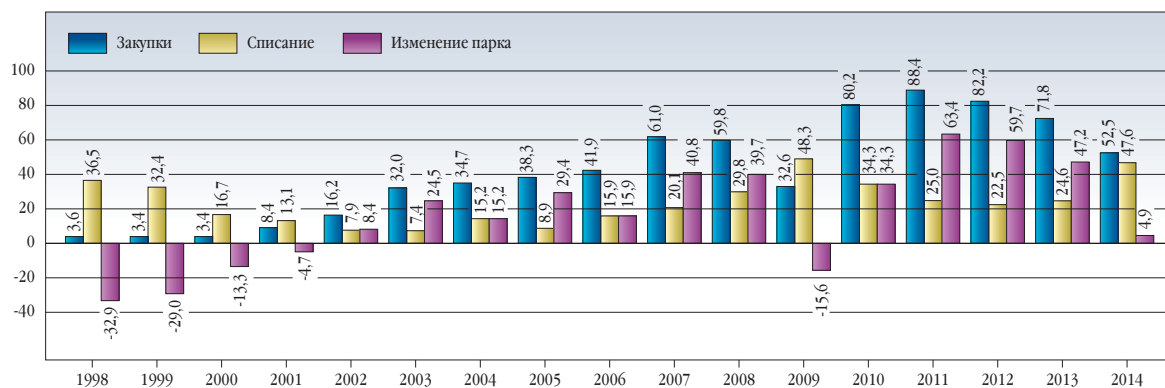
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ООО «ТРАНСОЙЛ»  
Игорь Валерьевич Ромашов

Глобальные экономические и политические вызовы, с которыми столкнулась экономика России, обнажили целый комплекс проблем. При этом наиболее ярко ориентацию на сырьевую модель развития отразила транспортная система – барометр состояния промышленности. Падение объемов перевозок грузов, затронувшее все виды транспорта, вынудило участников рынка перевозок искать источники роста эффективности, оптимизировать собственные бизнес-процессы. Повышение конкурентоспособности – это первый и очевидный шаг. Однако полноценное развитие, формирование новых услуг, улучшение их качества и, как следствие, снижение транспортной нагрузки на грузоотправителя потребуют от каждого участника экономической деятельности ответа на вопросы: каковы цели и задачи развития и за счет каких инструментов предполагается их реализация.

Все эти процессы актуализировали работу над формированием стратегии развития транспортной системы. При ее создании необходимо отталкиваться от потребностей самой экономики и принимать целевые модели не ради самого плана, а в соответствии с задачами развития различных секторов промышленности. В этом процессе государство должно стать квалифицированным заказчиком долгосрочной стратегии развития экономики России на период до 2040 года и далее. Однако важно, чтобы ее разработка шла в процессе активного взаимодействия государства и бизнеса. И уже промышленные сектора экономики на основе своих стратегических планов развития будут генерировать прогнозируемый в среднесрочном периоде поток грузов и запрос на конфигурацию транспортных услуг.

Формирование такой стратегии – не быстрый процесс. А на повестке дня уже стоят вопросы дальнейшего развития: завершилась структурная реформа на железнодорожном транспорте (рис. 1 и 2). Целями реформы были заявлены развитие рыночной конкуренции, разделение видов деятельности на транспорте на естественно-монопольные и конкурентные, создание конкурентно-

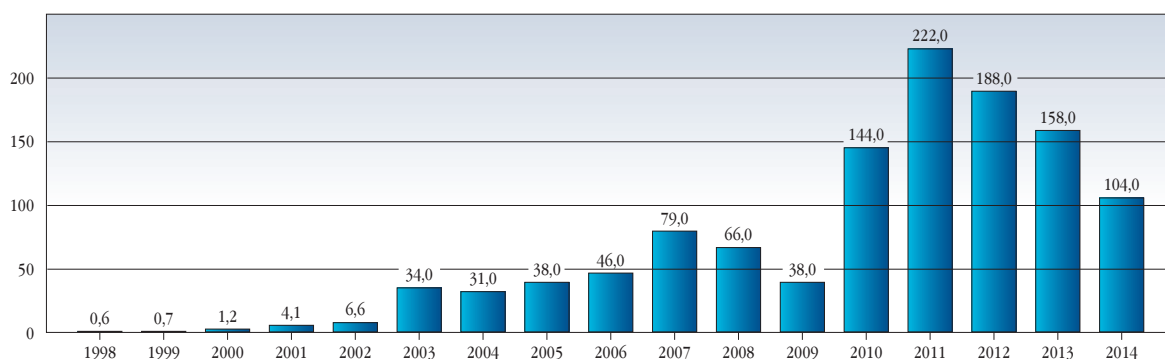
1



ДИНАМИКА ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ОАО «РЖД» В 1998–2014 ГОДАХ, ТЫС. ЕДИНИЦ

Примечание: при составлении рисунков 1 и 2 использованы данные ИА «ИНФОЛайн».

2



ОБЪЕМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И Ж/Д ТРАНСПОРТА В ЦЕЛОМ В 1998–2014 ГОДАХ, МЛРД РУБЛЕЙ

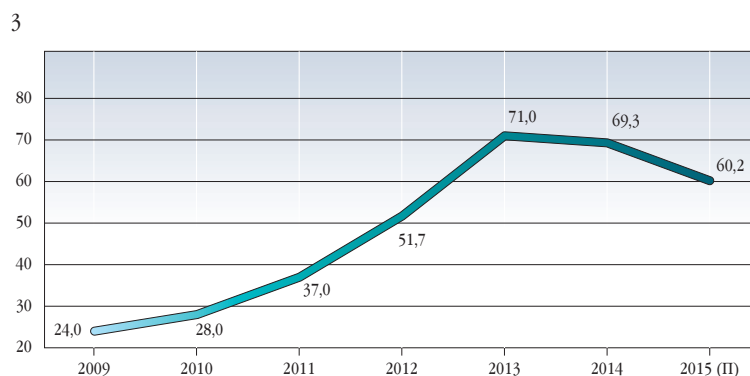
го операторского сегмента, организационно-правовое разделение инфраструктуры общего пользования и перевозочной деятельности, создание конкурентного перевозочного сегмента. С конца 1990-х годов идет процесс постепенной перестройки, и для осмысления результатов уже реализованных мероприятий реформы и понимания дальнейшего вектора движения в логике плана долгосрочного развития экономики страны до 2040 года необходим переходный период. В первую очередь следует дать ответ на вопрос: а что было сделано за эти годы? – и провести анализ, дать оценку совершённым преобразованиям.

По итогам реформирования системы железнодорожного транспорта в отрасли был создан, по сути, только один рыночный сегмент – рынок операторских услуг. За 13 лет операторы железнодорожного подвижного состава ушли от простого предоставления вагонов по заявкам грузовладельцев. Совершенствование конкурентного рынка потребовало от его участников сначала формирования справедливой цены на услугу, а потом, когда этот резерв оказался исчерпан, постоянного повышения качества услуг и формирования новых, уникальных. Постепенно операторы переключили на себя большую часть функций из перечня услуг для грузовладельцев. На сегодняшний день любой крупный оператор является вертикально интегрированной группой компаний с замкнутым технологическим циклом, оказывает широкий спектр транспортных услуг и выступает активным участником транспортного рынка, формирующегося в России. Деятельность эта имеет производственный характер и не может быть ограничена сферой сдачи вагонов в аренду или посредничества.

Оператор как равноправный участник перевозочного процесса несет ответственность – экономическую, социальную, публичную, репутационную:

- перед клиентами-грузовладельцами – за полное и своевременное удовлетворение их потребностей в предоставлении исправного подвижного состава и стабильном вывозе всех объемов грузов при одновременном систематическом внедрении новых технологических решений;





ИНВЕСТИЦИИ ОАО «РЖД» В ОБНОВЛЕНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА (БЕЗ НДС),  
МЛРД РУБЛЕЙ

Таблица 1

### ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЙ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ В 2013–2014 ГОДАХ, ЕДИНИЦ

Показатель	2013	2014
Эксплуатируемый парк локомотивов	14380	13990
Грузовые	7133	7331
Пассажирские	1639	1531
Маневровые	2135	3325
Хозяйственные	3473	1803
Физический износ локомотивного парка, %	72,5	72,5

- перед акционерами и инвесторами – за принимаемые стратегические решения по расширению и модернизации основных фондов, формированию клиентской и грузовой базы, диверсификации видов деятельности и т.д.;
- перед сотрудниками, жителями региона присутствия – за выполнение всех взятых на себя социальных обязательств;
- перед всеми участниками перевозочного процесса – за соответствие подвижного состава и других применяемых технических средств установленным требованиям, нормативам и стандартам;
- перед всеми участниками рынка – за качество и своевременность нормативного регулирования отрасли, в разработке нормативных актов для которой операторы принимали реальное участие.

По факту операторы выполнили поставленные перед сегментом задачи реформы, доказав эффективность выбранного метода. Недостаток инвестиций в обновление подвижного состава в 1990-е годы привел к тому, что одним из важнейших для грузоотправителей стал вопрос транспортной безопасности: для покупки вагонного парка и управления им отвлекались существенные средства промышленных компаний. Вложив более 1 трлн рублей за 13 лет работы, частные операторы полностью ликвидировали дефицит подвижного состава, существенно снизив возраст вагонов. При этом стоимость операторских услуг определяется конкурентным рынком, который задает высокую планку качества сервиса.

Очевидно, что модель развития одного из сегментов грузовых железнодорожных перевозок доказала свою эффективность. Осталось немного: закрепить на законодательном уровне сложившийся организационный и экономический статус операторов железнодорожного подвижного состава.



Немало копий было сломано вокруг другого – потенциально привлекательного для инвесторов – сегмента железнодорожной отрасли, а именно локомотивного. Несмотря на возможность либерализации этого сегмента, предусмотренную структурной реформой, вопрос до сих пор остается открытым, так как он слишком сложный: это и безопасность, и квалификация потенциальных инвесторов, и технологии управления. Возможно, что разговор о либерализации тяги и создании множественности перевозчиков – преждевременный и не соответствует текущему состоянию всего транспортного комплекса. А возможно, мы с этим немного запаздываем. Однако несомненно одно: проблему решать надо, и уже в ближайшее время, ведь при критическом износе локомотивного парка инвестиции сокращаются. И скоро мы столкнемся с серьезными проблемами, если не приступим уже сейчас к ее решению (рис. 3 и табл. 1).

Объективно можно оценить ситуацию, которая связана с отставанием от реализации программы структурного реформирования и приостановкой этого процесса на стадии, когда более или менее сформировался рынок услуг по предоставлению подвижного состава. В принципе, вопрос с локомотивной тягой еще с 2006 года – это некий Рубикон: если мы его перейдем, то вступим в следующую стадию формирования устойчивого конкурентного рынка в перевозочной деятельности.

Вопрос реформирования железнодорожного транспорта, безусловно, сложен и требует принятия решения по выбору модели функционирования рынка перевозок. Нам надо сейчас определиться: если мы выполняем программу реформы до конца и не пересматриваем ту модель, которую уже выбрали и которая зафиксирована в постановлении правительства о структурном реформировании, если мы будем придерживаться тех постановлений, которые были изданы в этой области, то надо признать существующее положение дел нетерпимым в плане работы по обеспечению равного доступа к услугам и развитию локомотивной тяги, деятельности полноценных перевозчиков.

Реформа дала возможность развить рынок предоставления подвижного состава и перевести его на работу с эффективными, антизатратными механизмами, позволяющими наращивать инвестиции, полностью удовлетворять платежеспособный спрос, повышать качество услуг.

Либерализация более широкого сегмента перевозочной деятельности с охватом локомотивной тяги сделала бы реальным обеспечить обновление и локомотивного парка, достигнув при этом более рационального его использования.

Необходимо было бы разделить инфраструктурную и перевозочную деятельность с точки зрения технологии и по балансовому учету, что дало бы истинное понимание состояния в этих сегментах доходов и издержек. А соответственно – и потребностей в использовании тех или иных экономических инструментов для повышения эффективности работы железнодорожного транспорта в целом и по видам деятельности. Решение этих и других вопросов взаимодействия владельца инфраструктуры, перевозчика, оператора и грузовладельца находится, очевидно, в принятии четких правил игры, закрепляющих сложившиеся отношения на рынке грузовых железнодорожных перевозок.

В сегодняшних условиях транспортному рынку нужны четкие вводные по долгосрочному плану развития экономики России, а также по развитию всех российских регионов. Такой план должен быть разработан с участием представителей бизнеса. Но отрасль не должна стоять на месте, и до получения этих ориентиров следует сосредоточиться на решении задач переходного периода ее реформирования.

Основное требование к рынкам с развитой конкуренцией заключается в том, чтобы ее влияние было сбалансировано с реализуемой в стране промышленной и финансовой политикой. Конкуренция не должна препятствовать развитию отраслей и их сегментов, она должна являться драйвером развития экономики в целом. Основная задача поставщиков транспортных услуг – быть готовыми к оказанию как традиционных, так и принципиально новых видов сервиса клиентам, играть ведущую роль в развитии транспортного комплекса, которое определяется, в свою очередь, приоритетами развития отраслей промышленности и сферы услуг на внутрироссийском пространстве и за его пределами.