

МОНОПОЛИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И ЕЁ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

К.А. Krivoshepov

MONOPOLIZATION OF TRAINS AND ITS ECONOMICAL CONSEQUENCES FOR THE RUSSIAN ECONOMY

Актуальность данной темы связана с положительным или отрицательным воздействием монопольной власти на экономику страны. Проблемы государственного регулирования социально-экономических процессов напрямую связаны с вопросом регулирования естественных монополий, так как социальная сфера неразрывно связана с экономической составляющей.

Железнодорожный транспорт в России – одна из крупнейших железнодорожных сетей в мире. Эксплуатационная протяжённость сети железных дорог общего пользования составляет 86 тыс. км (2010), электрифицировано 43 033 км. По общей протяжённости железнодорожных путей Россия занимает 3-е место, уступая только США (194,7 тыс. км) и Китаю. По протяжённости электрифицированных дорог Россия занимает 2-е место в мире (1-е место с 2012 занимает Китай).

В табл. 1 отражены основные экономические показатели развития железнодорожного транспорта России. Из таблицы видно, что начиная с 1990 г. отмечается спад показателей пассажирских перевозок. Чем же вызван этот спад?

Таблица 1

Основные экономические показатели развития железнодорожного транспорта в России

	1990	1995	2000	2005	2010
Длина путей общего пользования, тыс. км	87	87	86	85	86
Из них электрифицированных, тыс. км	37	39	41	43	43

¹ Студент НОУ ВПО «Российский новый университет».

© Кривошапов К.А., 2014.

Длина путей общего пользования, тыс. км	73	64	53	42	38
Перевезено грузов, млрд т	2,14	1,03	1,05	1,27	1,31
Грузооборот, трлн т. × км	2,52	1,21	1,37	1,86	2,01
Перевезено пассажиров, млрд	3,14	1,83	1,42	1,34	0,95
Пассажирооборот, млрд пассажиро-км.	274	192	167	172	139

Проблема, на наш взгляд, не столь экономическая, сколько научно-техническая. Дело в том, что затраты железной дороги на пропуск одного грузового поезда, одного пассажирского поезда и одного пригородного поезда примерно одинаковые, а доход может отличаться на несколько порядков. Грузовой поезд везёт несколько тысяч тонн угля, за перевозку которого железная дорога получает значительный доход. В пассажирском же поезде несколько сотен пассажиров, и для обеспечения одинаковой доходности каждый пассажир должен платить за себя как за несколько тонн угля. То есть, каждый пассажир для обеспечения равной доходности должен оплатить перевозку, грубо говоря, вагона угля. Естественно, пассажиры этого не делают, поэтому доходность пассажирских перевозок на порядок ниже грузовых.

Убыточность пассажирских перевозок в значительной степени облагается социальными задачами, т.е. для пенсионеров, студентов предоставляются льготы на проезд, поэтому пассажирский сектор вынужден датироваться за счет грузового. Решение проблемы, с наших позиций, заключается в установлении более высоких тарифов на железнодорожные перевозки. Так как

цены регулируются государством, а государство у нас, в соответствии с Конституцией РФ, социально ориентированное, то резкого повышения тарифов за пользование услугами железной дороги видимо не произойдет.

В настоящее время железные дороги России эксплуатируются тремя группами «игроков». В первую группу входят компании холдинга ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Вторая группа – это независимые или условно независимые от ОАО «РЖД» операторы, владеющие как собственной инфраструктурой (железнодорожные пути, сигнальная аппаратура и т.д.), так и парком вагонов. Третья группа состоит из компаний, владеющих только подвижным составом.

Дадим характеристику монополисту на рынке железнодорожных услуг – ОАО «Российские железные дороги».

ОАО «Российские железные дороги» – национальная вертикально интегрированная железнодорожная компания, монополист на рынке грузовых и пассажирских перевозок в РФ. Входит в тройку крупнейших транспортных компаний мира. Управляет сетью железных дорог России протяженностью 85,2 тыс. км, то есть 99% всех магистралей страны. Около половины этих линий (43,3 тыс. км) электрифицированы – по этому показателю РЖД занимают первое место в мире.

Доля РЖД в грузообороте транспортной системы России составляет около 44%, в пассажирообороте – около 33%. Организационная структура холдинга состоит из материнской компании ОАО «РЖД», 65 дочерних (с долей участия более 50%) и 62 зависимых обществ (с долей участия от 20 до 50%).

Уставный капитал монополиста в последние годы стабильно растет. Так, по состоянию на 15 июля 2013 г. он составлял 1 трлн 887 млрд 709 млн 216 тыс. руб.

Чистая прибыль РЖД по МСФО в 2011 г. составила 183 млрд руб. (–12% к 2010 г.) при выручке 1,481 трлн руб. (+9% к 2010 г.) Чистая прибыль РЖД по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в 2011 г. сократилась в 4,5 раз по сравнению с 2010 г. до 16,8 млрд руб., при выручке – 1,288 трлн руб. (+7,78% к 2010 г.). В 2011 г. компания перевезла 992,4 млн пассажиров (рост на 4,8% к 2010 г.). Грузоперевозки РЖД в 2011 г. достигли 1,395 млрд т. (рост на 3,6%).

Вклад РЖД в ВВП России составляет 2,5%. В железнодорожной отрасли России работают 1 млн 200 тыс. человек. Средняя зарплата в компании по состоянию на ноябрь 2013 года – 38,8 тыс. руб. [3].

Федеральная антимонопольная служба подвергла компанию ОАО «РЖД» критике и санкциям за злоупотребление доминирующим положением на рынке и нарушение законодательства о свободе конкуренции, что вызвало со стороны холдинга встречные претензии в чрезмерной зарегулированности многих функций, которые выполняет РЖД, и впоследствии – выигранные судебные иски.

В июле 2013 года глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев констатировал, что тарифы на железнодорожные перевозки в России достигли самых высоких мировых уровней. В результате роста тарифов другие фирмы возят большегрузными автомобилями овощи в Новосибирск из Краснодарского края, поскольку транспортировка по железной дороге оказывается невыгодной: «Это уже до безумства доходящая система. Тарифы, которые сегодня существуют, сделаны под то, чтобы большая монополия могла просто выживать, и всё это за счёт потребителя». По оценке ФАС, ОАО «РЖД», пользуясь положением монополиста, не занимается снижением издержек, не ищет возможностей для внутренней экономии и оптимизации бизнес-процессов. Сама компания, считает руководитель ФАС, остаётся типично советской монополией, в абсолютно советских проявлениях [2].

Мы считаем, что такое заявление не вполне корректно. В 2013 году в США средняя стоимость перевозок составляла 22 доллара за 1000 тонно-километров, в России же – 18 долларов за 1000 тонно-километров. Ситуация, в которой обвиняют монополию, объясняется перераспределением грузопотоков на более дешёвый автотранспорт и использованием там упрощённого документооборота в оформлении перевозки и серых схем в оплате услуг, которые на железной дороге исключены.

Вместе с тем, следует подчеркнуть, что при попытке анализа эффективности функционирования РЖД по сравнению с другими железными дорогами мира в глаза бросается нехватка объективных данных для самого анализа. В подавляющем большинстве стран Организации экономического сотрудничества и развития все данные по деятельности железных дорог имеются в публичном доступе, в России же результаты работы компании отражаются лишь частично. В январе 2014 года ФАС предложила обязать ОАО «РЖД» расширить публикацию хозяйственной отчётности за счёт ряда нефинансовых эксплуатационных показателей, таких, как скорость движения поездов, простои на станциях, произ-

водительность локомотивов и вагонов, объёмы погрузки и выгрузки [4].

Несмотря на то что пассажирские перевозки, в общей массе, являются убыточными, есть и успешные примеры работы в этом секторе. Экспресс в аэропорт «Домодедово» ставит рекорды рентабельности, ненамного отстают аэроэкспрессы и во все остальные аэропорты. С другой стороны, проезд в пригородных электричках для некоторых категорий пассажиров вообще обходится бесплатно.

На рис. 2 дана характеристика тарифов на пассажирские перевозки в России и других странах. Стоит отметить, что в Германии и США, так же как и в России, присутствуют компании, которые обладают монопольной властью на рынке железнодорожных услуг. А в Японии на аналогичном рынке существует более 110 железнодорожных компаний, как частных, так и финансируемых региональными администрациями. На рисунке видно, что стоимость проезда в Японии относительно России значительно выше как на междугородном, так и на внутригородском видах транспорта.

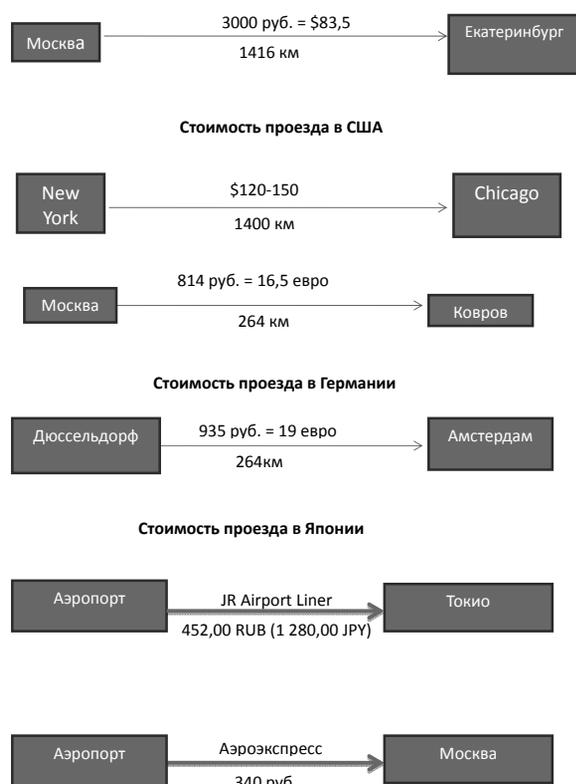


Рис. 1. Характеристика тарифов на пассажирские перевозки в России и за рубежом

Охарактеризуем финансовую поддержку, которую оказывает государство ОАО «РЖД». Как

следует из проекта федерального бюджета, общий объем субсидий железнодорожникам в 2014 году должен составить около 109 млрд рублей, в том числе – в уставный капитал РЖД 43,6 млрд рублей. Из этой суммы около 20 млрд рублей госмонополия получит в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

Речь идет об инвестиционных проектах по развитию Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской (Транссиб) магистралей, пояснили газете «Известия» в Минтрансе.

Как заявил в апреле 2013 года премьер-министр Дмитрий Медведев: «Объемы дополнительного финансирования для преодоления транспортных диспропорций железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2013–2017 годах составят не менее 260 млрд рублей. Признано целесообразным внести их в уставный капитал РЖД».

Позднее стала популярной идея выделить на эти проекты средства из Фонда национального благосостояния (ФНБ). В июне 2013 г. президент Владимир Путин предложил распределить 450 млрд рублей из ФНБ между крупнейшими инфраструктурными проектами. В результате было решено, что для финансирования модернизации БАМа и Транссиба ФНБ купит акции РЖД на 150 млрд рублей (по 50 млрд рублей в год, начиная с 2014 года), а бумаги еще на 110 млрд рублей будут оплачены напрямую из бюджета.

В 2015 году 24,4 млрд рублей государство потратит на поддержку пригородного сообщения. Субсидии РЖД на компенсацию льгот за использование инфраструктуры пригородными пассажирскими компаниями (ППК) будут снижены с 25 до 12,5 млрд рублей при планируемой потребности в 35,4 млрд.

Это объясняется значительными затратами на поддержание льгот для социально незащищенных слоев населения.

Проведенный анализ показывает, что в сравнении тарифов с зарубежными странами, тарифы на пассажирские перевозки в нашей стране относительно невысокие, а в условиях кризиса экономики нашей страны, низких доходов населения, высокого децильного коэффициента развитие такой модели устройства железнодорожного сектора, как, например, в Японии, в ближайшем будущем не представляется возможным. Поскольку убыточность пассажирских перевозок покрывается за счет грузовых перевозок и субсидий из государственного бюджета, и если регулирование цен попадет в руки частных

компаний, то это грозит увеличением тарифов на пассажирские перевозки. Поэтому роль нашего государства в регулировании тарифов на пассажирские перевозки имеет исключительно положительную оценку. Мы сможем перейти к «японской модели» железных дорог только после того, как сможем улучшить экономическую ситуацию в нашей стране, и, как следствие, увеличить доходы населения, чтобы развить конкуренцию среди операторов железнодорожной сети, которые смогут самостоятельно устанавливать тарифы на предоставляемые услуги.

Литература

1. Официальный сайт виртуальной энциклопедии «Википедия» – <http://ru.wikipedia.org/>
2. Официальный сайт «Российской газеты» – <http://www.rg.ru/>
3. Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги» – <http://rzd.ru/>
4. Сайт «Росбизнесконсалтинг» – информационное агентство – <http://www.rbc.ru/>