

УДК 629.45:656.2.003(476)

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор

Белорусский государственный университет транспорта

В. Л. ЖИГАЛОВ

ГО «Белорусская железная дорога»

Н. В. ЗДАНОВСКАЯ

Белорусский государственный экономический университет

ФОРМИРОВАНИЕ РЫНКОВ УСЛУГ ИНФРАСТРУКТУРЫ, УСЛУГ ТЯГИ И УСЛУГ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВАГОНАМИ ДЛЯ ПОЛНОЦЕННОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ

Рассмотрена необходимость совершенствования функционирования железнодорожного комплекса Республики Беларусь в соответствии с основными мировыми тенденциями, выделены основные принципы и направления формирования рынков железнодорожных услуг. Приведено определение понятия «железнодорожная инфраструктура»; предложена классификация ее услуг.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь по праву занимает одно из ведущих мест в транспортном комплексе страны. Он является важной составляющей социально-экономического развития страны, мобильности населения, укрепления экономического суверенитета и национальной безопасности Республики Беларусь, а также повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Согласно Государственной программе развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы в связи с тем, что «Республика Беларусь не обладает достаточными собственными топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, но благодаря развитой инфраструктуре и привлекательности географического положения может стать своеобразным интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, если будет придавать значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной экономики» [1]. Это намечает тенденцию интеграции транспортного комплекса страны, в том числе и железнодорожного транспорта, в международную транспортную систему.

Сегодня решение проблемы совершенствования функционирования железнодорожного комплекса в соответствии с требованиями мирового уровня будет благоприятствовать активному международному сотрудничеству, стабильному росту экономической и политической активности, равноправному партнерству в долгосрочных международных проектах.

Анализ развития железнодорожной отрасли Европейских стран, США, а также некоторых стран СНГ показал, что основные тенденции реформирования связаны с разделением инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозок.

Реформирование железных дорог Европы с целью выделения различных составляющих было положено выходом директив Европейского союза еще в 1991 году. Причинами такого шага стало снижение эффективности функционирования железнодорожного транспорта в европейских странах. Такой подход на начальном этапе предусматривал разделение учета доходов и расходов по выделенным составляющим, для придания этой информации прозрачности. На следующем этапе предполагалось выделение этих составляющих в отдельные компании с последующим изменением их форм собственности, то есть привлечением частного капитала в железнодорожную отрасль и созданием конкурентных условий взаимодействия.

Поставленная задача оказалась непростой, так как процесс железнодорожной перевозки является комплексной услугой, требующей равномерного, взаимосвязанного развития и функционирования всех ее составляющих. Каждая из стран Европейского Союза избрала свой путь развития, обусловленный национальными особенностями отрасли: технологическими, экономическими и прочими условиями функционирования. Однако во всех странах произошло выделение как минимум двух составляющих: инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозок (рисунок 1).

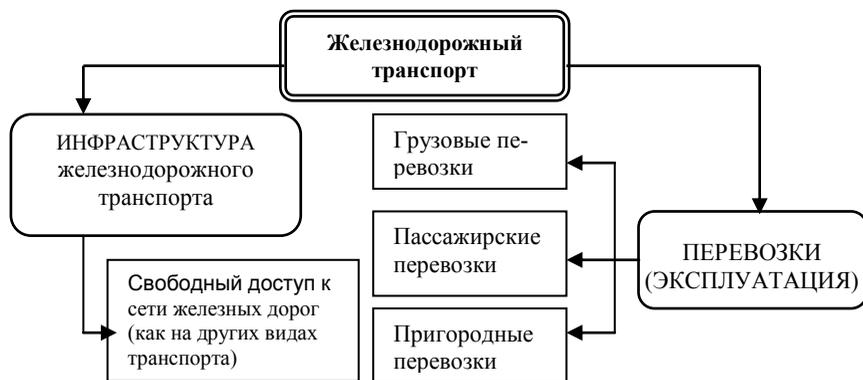


Рисунок 1 – Основные компоненты, выделенные в результате реструктуризации мировой железнодорожной отрасли

Европейский Союз с целью повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта разработал принципы его реструктуризации, предъявляемые к участникам железнодорожного комплекса (рисунок 2).

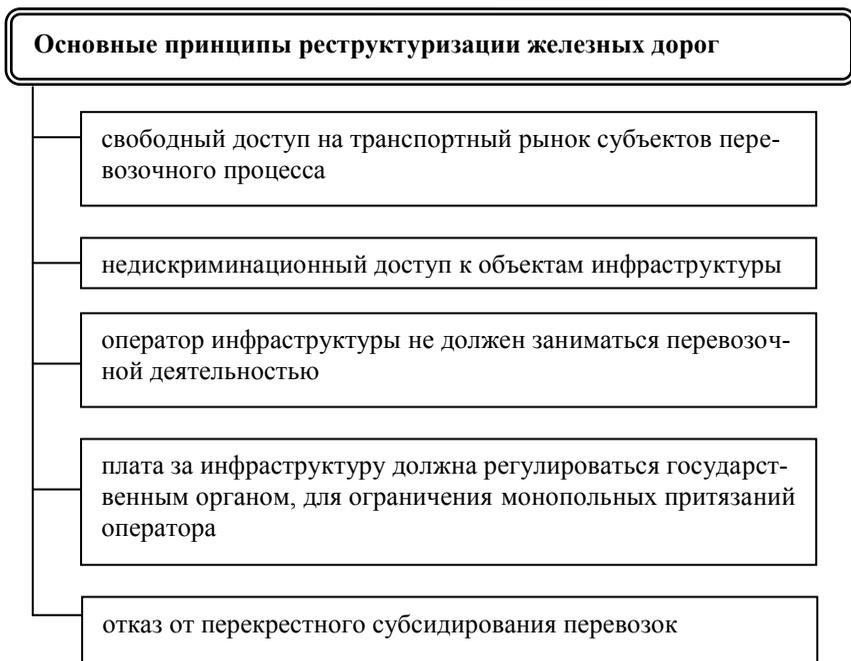


Рисунок 2 – Принципы реструктуризации железнодорожного комплекса, согласно Директивам ЕС

Происходящие изменения в области железнодорожного транспорта не могли не оказать влияние на функционирование Белорусской железной дороги.

Прежде всего, это связано с необходимостью решения проблемы разделения железнодорожных компаний, осуществлявших ранее полностью единый технологический процесс перевозки, на компании, специализирующиеся на определенных группах услуг: компании по организации грузовых перевозок, пассажирских перевозок, вагонные компании, локомотивные, компании по ремонту вагонов, локомотивов и т.д., и, как следствие решения данной проблемы – появление их на международных рынках транспортных услуг.

При этом самым главным и особым фактором, влияющим на формирование «нового» рынка железнодорожных услуг становится проникновение различных форм собственности, в том числе и частной, в область железно-

дорожного транспорта.

Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг Белорусская железная дорога должна учесть мировые тенденции развития железнодорожного транспорта и адаптироваться к сложившимся условиям, что позволит повысить эффективность ее хозяйствования: сохраняя сотрудничество с прежними клиентами, создаст условия к привлечению новых.

Для реализации этих мер Президентом Республики Беларусь 28 декабря 2010 года было ратифицировано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики в рамках формирования Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Казахстана и Беларуси.

Согласно Соглашению на Белорусской железной дороге с 1 января 2015 года должен быть обеспечен свободный доступ перевозчиков государств ЕЭП к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта [2]. В результате появляется ситуация, когда на базе существующего монопольного рынка железнодорожных перевозок возникнут новые рынки железнодорожных услуг: рынков услуг инфраструктуры, услуг тяги и услуг по обеспечению вагонами.

Так как Республика Беларусь является членом Единого экономического пространства, то изменения, происходящие в странах – участницах ЕЭП, должны найти отражение и в экономике Республики Беларусь. А это значит, что выделение обособленных компаний по оказанию формируемых новых услуг в рамках единого технологического процесса перевозки, потребуют соответствующей адаптации в функционировании Белорусской железной дороги.

Важным моментом при последующей адаптации Белорусской железной дороги к новым условиям является то, что компании, создаваемые для оказания услуг будут иметь различные формы собственности, в том числе и частную. Возникновение различных форм собственности будет способствовать повышению эффективности хозяйствования на сложившихся рынках, что является объективным фактором их появления и естественной формой эволюции.

Особенностью выделения новых организационных структур становится складывающаяся форма конкуренции:

- возникновение рынка услуг инфраструктуры будет характеризоваться возникновением монополии на ее услуги;
- рынки услуг тяги и услуг по обеспечению вагонами будут сопровождаться формированием других форм конкуренции (совершенная конкуренция, монополистическая или олигополия).

Формирование рынка предоставления услуг по обеспечению вагонами в Республике Беларусь будет происходить в тесном взаимодействии с анало-

гичными рынками в странах – участницах ЕЭП – Россией и Казахстаном, а также странами-партнерами БЖД, странами – соседями – Украиной, Литвой и Латвией. Эти страны, уже имеют некоторый опыт по созданию конкурентного рынка вагонов, в том числе и с привлечением частных собственников.

Так на железнодорожном рынке Российской Федерации функционирует около 20 компаний, оказывающих услуги по предоставлению вагонов, крупнейшие из них: Первая грузовая компания (входит в группу ОАО РЖД), Globaltrans "Трансойл" и Независимая транспортная компания. Небольшое количество вагонов осталось и в собственности РЖД, так называемый инвентарный парк. Однако их количество настолько незначительно, что юридически РЖД не является оператором вагонов [3].

Сегодня на рынке Казахстана собственными вагонами владеют всего 180 компаний, из которых 40 имеют более 200 единиц, из них крупнейшей компанией является АО «Казтеміртранс» [3].

Формирование рынка по предоставлению услуг тяги является более сложным процессом. Поэтому некоторые страны отдают предпочтение варианту, когда разделения между услугами тяги и услугами инфраструктуры не происходит. Так, в России основным поставщиком таких услуг является ОАО «РЖД», однако уже теперь такие компании как "Трансойл", "Балттранссервис" и Новая перевозочная компания (две последние входят в Globaltrans), "Нефтетранссервис", "Акрон-Транс" и ЗАО "Путь" осуществляют перевозки вагонами и локомотивами, принадлежащими им на праве собственности или ином праве. Причем по данным годового отчета ОАО «РЖД»: «холдинг начал терять монопольные позиции в сегменте грузовых локомотивов, где появление частных локомотивов (около 3 % от парка) оказало существенное влияние на денежную долю рынка (оценочно до 7 %)» [4].

Ситуация, сложившаяся в Российской Федерации по демонаполизации рынка железнодорожных перевозок, заслуживает особого внимания. Особенности единого технологического процесса перевозки несколько изменились с выходом на рынок новых операторов-собственников вагонов, что сразу сказалось на использовании порожних вагонов:

– порожние вагоны, принадлежащие операторам на праве собственности, либо на ином праве, для повышения качественных показателей использования вагонов, не перемещаются, а ждут загрузки. Для условий России процесс загрузки может наступить не скоро (например, вывоз продукции добывающих отраслей);

– собственник ждет «выгодного» для него грузоотправителя.

Учитывая, что новый механизм взаимодействия компаний еще не отлажен, и инфраструктура не адаптирована к таким условиям, это создает определенные трудности в организации перевозочного процесса на железных дорогах России.

Нерешенность проблем на рынке предоставления услуг по обеспечению

вагонами наталкивает руководство РЖД на мысль о том, что демонополизация рынка услуг тяги может создать в совокупности с существующими препятствиями новые проблемы.

В Республике Казахстан оказанием услуг локомотивной тяги занимается АО «Локомотив», однако возможность выхода на рынок других операторов данного вида услуг не исключена [4].

Монополизация рынка услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта является логическим и естественным процессом, обусловленным территориальным размещением сети железных дорог. И даже наличие нескольких компаний – собственников инфраструктуры (Великобритания, Эстония), на наш взгляд, свидетельствуют о наличии монополии, например, на определенных участках. Исключением становятся страны, где территориальное размещение (параллельные ветви) железнодорожных путей позволяют создавать другие формы конкуренции, кроме монополии. (США).

В большинстве развитых стран монополистом инфраструктуры железнодорожного транспорта является государство. Это обусловлено некоторыми исторически сложившимися факторами:

- недостаточная рентабельность;
- потребность в значительных инвестициях;
- высокий риск инвестиций;
- широкое государственное вмешательство;
- невозможность импорта инфраструктурных сооружений и их услуг;
- высокая доля в издержках постоянного капитала и т. д.

Монополизация рынка услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в Республике Беларусь обуславливается технологическими особенностями и территориальным размещением железнодорожных линий.

Под инфраструктурой следует понимать все то, что обеспечивает процесс передвижения подвижного состава по территории Республики Беларусь, а также процессы обслуживания подвижного состава, грузов и пассажиров. Однако такое понятие слишком широко. Так как, например, в странах Европейского Союза в отличие от Российской Федерации и Республики Казахстан под услугой инфраструктуры понимают услуги, связанные только с непосредственным продвижением подвижного состава (предоставление в пользование железнодорожных путей и вспомогательного оборудования: контактных сетей, сигнализации, автоблокировки, связи и т.д. При этом, например, предоставление электроэнергии для нужд тяги не всегда входит в состав услуг инфраструктуры, а выделяется как дополнительная услуга).

Следовательно, для того чтобы охватить весь спектр услуг инфраструктуры, на наш взгляд, целесообразно данное понятие рассматривать в широком и узком смыслах.

В широком смысле под услугами инфраструктуры, по нашему мнению, следует рассматривать весь перечень услуг по обеспечению процесса пере-

возки за исключением услуг по обеспечению вагонами и услуг тяги. *В узком смысле*, целесообразно понимать перечень услуг, связанных с обеспечением возможности пропуска по территории Республики Беларусь сформированного (без переработки в пути) магистрального (транзитного) подвижного состава, то есть минимальный набор услуг (рисунок 3).

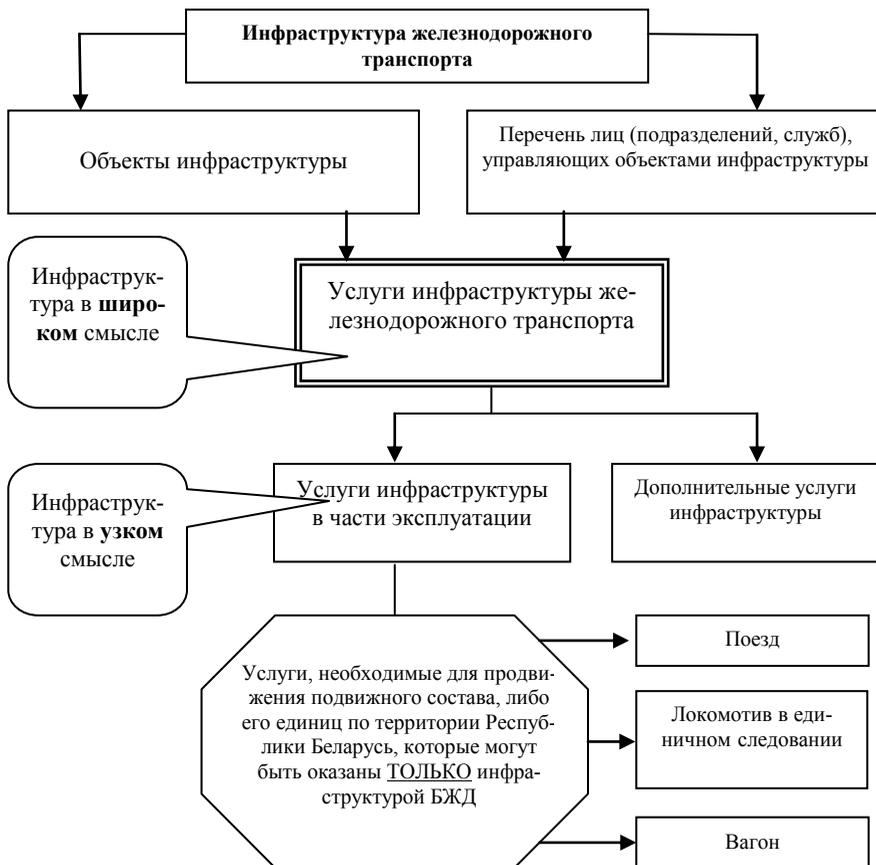


Рисунок 3 – Виды услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта

Так как услуги инфраструктуры не всегда оказываются только сформированному подвижному составу (возможны варианты оказания услуг одному вагону или их группе, единичному локомотиву, поезду, требующему переработку на сортировочных станциях и т.д.), то есть необходимость кроме основной предоставлять дополнительные услуги инфраструктуре перевозчикам по необходимым операциям.

Рассмотрим классификацию услуг инфраструктуры в соответствии с делением оказываемых услуг на основные и дополнительные (таблица 1).

Таблица 1 – Классификация услуг инфраструктуры

Признак классификации	Классификация	Причины выделения классификационного признака
1 По виду движения	- для пассажирских поездов (в дальнем и пригородном сообщении) - для грузовых поездов - для маневрового и хозяйственного движения	Различное воздействие на путь, как правило, из-за разности в скоростях, весе поезда
2 По объекту оказания услуг	- поезд - один вагон либо их группа - единственный локомотив	Различия в технологическом обслуживании
3 По виду оказываемых услуг	- основные - дополнительные	Обуславливаются востребованностью в зависимости от вида поезда (с переработкой или без, сборный или маршрутный) и возможностей клиента

На наш взгляд, целесообразно в рамках основной(-ых) услуги предоставить клиенту некий ограниченный минимальный перечень услуг, который независимо от прочих условий может быть выполнен только силами БЖД. Причины выполнения этих услуг силами БЖД могут быть следующими:

а) обеспечение безопасности движения (например, допуск локомотивных бригад клиента для работы на инфраструктуре БЖД, проверка правильности погрузки и крепления грузов в проходящих поездах и др.);

б) обеспечение непрерывности движения (составление ГДП, прием и отправление поездов, содержание восстановительных и пожарных поездов и др.);

в) технологическая необходимость (обслуживание зданий, сооружений, принадлежащих БЖД, содержание в исправном состоянии и ремонт пути, устройств сигнализации, автоматизации и блокировки, связи, устройств контактной сети, снабжения электроэнергией и др.).

Если же поезвному формированию требуется помимо основной(-ых) услуги еще и другие – дополнительные услуги инфраструктуры, то он в праве осуществлять их выполнение сам, либо обратится к БЖД или третьему лицу для их реализации.

Такая организация процесса оказания услуг инфраструктуры, с экономической точки зрения, позволит клиенту потреблять те услуги, которые он оплатил; и не оплачивать те услуги, которые он не потреблял. Данное обстоятельство позволит сформировать экономически обоснованный тариф,

позволяющий иметь преимущества в конкурентной борьбе за клиента. Наличие же дополнительных услуг инфраструктуры выступит в роли гибкой составляющей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении Государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы : Постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 20 дек. 2010 г. № 1851// Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2012.

2 О ратификации Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики : Закон Респ. Беларусь от 28 дек. 2010 г. № 215-з // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2012.

3 **Ямбаева, Р.** Пути разобщения / Р. Ямбаева // Коммерсант «Business Guide (Железнодорожный транспорт)». Приложение [Электронный ресурс]. – 2011. – № 51 (106). – Режим доступа : <http://www.kommersant.ru/doc/1787041/print>. – Дата доступа : 10.02.2012.

4 **Екимовский, А.** Тяга в будущее / А. Екимовский // Коммерсант «Business Guide (Железнодорожный транспорт)». Приложение [Электронный ресурс]. – 2011. – № 51 (106). – Режим доступа : <http://www.kommersant.ru/Doc/1786935>. – Дата доступа : 10.02.2012.

V. GIZATULLINA, Phd, professor
Belarusian State University of Transport

V. ZHIGALOV

SU «Belarusian railways»

N. ZDANOVSKAYA

Belarusian State Economy University

FORMING OF MARKETS SERVICES INFRASTRUCTURE SERVICES TRACTION AND SERVICES FOR THE WAGON FOR FULL OPERATION OF THE RAILWAY COMPLEX BELARUS TO THE INTERNATIONAL MARKET

Addresses the need to improve the functioning of the railway complex of Belarus in accordance with the major global trends, highlights the main principles and directions of the development of markets of rail services. Is the definition of the term "railway infrastructure", proposed a classification infrastructure services.

Получено 10.10.2012