

Некоторые проблемы конкурентоспособности ОАО «Российские железные дороги» в международной среде

- Автор (авторы): Гриванов Роман Игоревич, Шингарева Анна Александровна
- Дата публикации: 13.01.15
- ВУЗ ИЛИ ОРГАНИЗАЦИЯ: Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

УДК 338.4 + 656.2

**Некоторые проблемы конкурентоспособности ОАО «Российские железные
дороги» в международной среде**

**Some problems of OJSC "Russian Railways" competitiveness on international
markets**

Гриванов Роман Игоревич

канд. полит. наук

доцент кафедры международного бизнеса и финансов

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

grivanov@inbox.ru

Шингарева Анна Александровна

студент, бакалавр,

кафедра международного бизнеса и финансов

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

annette938@gmail.com

Grivanov Roman Igorevich

Ph.D. (Polit. Sci.)

Assoc. Prof, Department of International Business and Finance,

Vladivostok State University of Economy and Service,

e-mail: grivanov@inbox.ru

Shingareva Anna Aleksandrovna

Undergraduate Bachelor

Department of International Business and Finance

Vladivostok State University of Economics and Service

annette938@gmail.com

Аннотация: В настоящее время развитая логистическая система страны означает поддержание роста экономики и обеспечивает выход на международный рынок. Для России это особенно актуально, так как инфраструктура связывает все части страны воедино и позволяет быть конкурентоспособным на международном рынке. Однако,

российские железные дороги, являясь одним из ключевых звеньев этой системы, не могут обеспечить полной конкурентоспособности на мировой арене.

Abstract: Nowadays advanced logistic system of the country means economy growth support and provides entry in international markets. It is especially important for Russia, because the infrastructure connects the whole country and allows being competitive in the international markets. However, Russian railways, being the one of the key parts of this system, cannot ensure full competitiveness on the global stage.

Ключевые слова: железные дороги, инфраструктура, логистическая система, международный рынок, международные перевозки, конкурентные преимущества

Keywords: railways, infrastructure, logistical system, international market, international transport, competitive position

Учитывая современные тенденции развития мирового хозяйства, для экономики каждой страны жизненно важно иметь конкурентные преимущества, благодаря которым она будет развиваться, как на национальном уровне, так и на международной арене. Но развитие производства, а как следствие поддержание роста экономики, и значит выход на международный рынок, немыслимы без развитой логистической системы. Для России этот вопрос особенно актуален из-за особенностей географического положения. Российский транспорт обеспечивает территориальную целостность и единство экономического пространства страны.

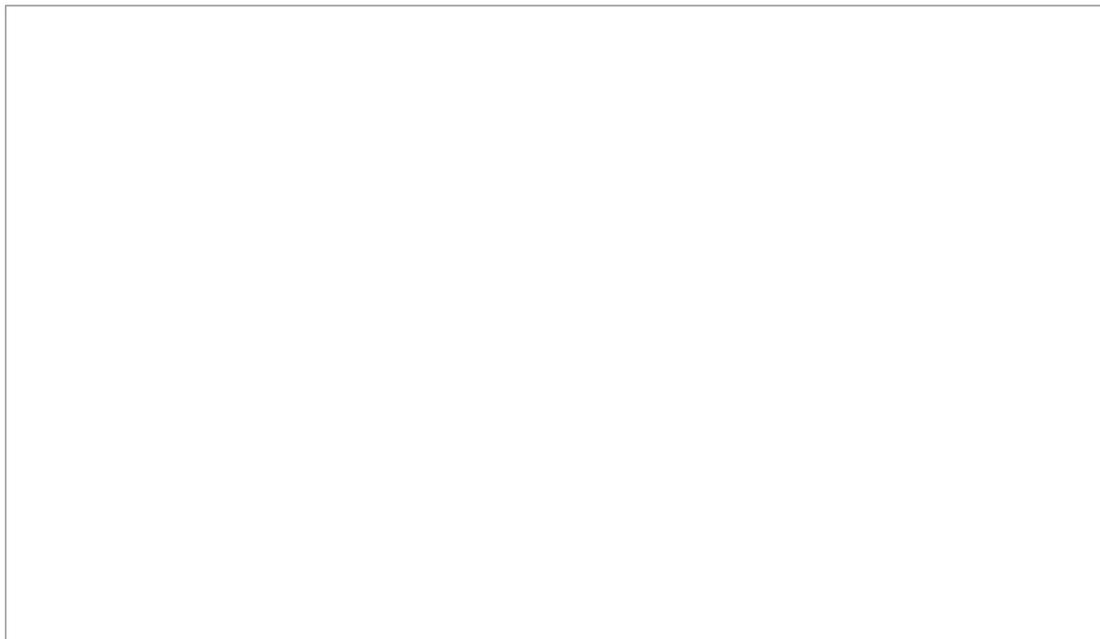
Так, Российские железные дороги, входя в число крупнейших транспортных инфраструктур мира, обеспечивает рыночный спрос на железнодорожные транспортные услуги как со стороны населения, так и бизнеса [1]. Еще несколько лет назад деятельность компании была ориентирована на спрос внутри страны, сейчас же все большую значимость приобретает международная деятельность.

ОАО «РЖД» в рамках международного сотрудничества поддерживает отношения с такими странами как Германия, Франция, Испания, Финляндия, Словакия, Китай, Монголия и осуществляет совместные проекты по строительству и реконструкции железнодорожных линий в Сербии, КНДР, Ливии и Иране. Необходимо отметить трансконтинентальные транспортные потоки, осуществляемые через международные транспортные коридоры (МТК) «Восток-Запад», «Север-Юг», проходящие через Россию [3]. Преимуществами МТК являются снижение транзитного времени до минимального и значительно меньшая стоимость перевозки по сравнению с морским транспортом.

Однако, несмотря на то, что стратегическое развитие компании направлено на повышение глобальной конкурентоспособности российских железных дорог и их интеграцию в Евроазиатскую транспортную систему [9], все еще существует ряд проблем, из-за которых ОАО «РЖД» можно считать слабо конкурентоспособным на международном рынке транспортных услуг.

Рассмотрим одну из них. Большая часть основных фондов железнодорожного транспорта устарела. Так, к примеру, только износ локомотивного парка (вагоны служащие больше 20-30 лет в зависимости от типа) составляет 81% (См. График 1).

График 1[8]



Согласно мнению Сергея Мальцева, генерального директора транспортной компании Globaltrans, износ тягового подвижного состава снижает среднюю скорость перемещения грузов, что приводит к переизбытку вагонов в перевозках. В среднем порожние вагоны ожидают исправного локомотива в течение 80 часов. Вследствие этого происходит сбой в графиках движения отдельных направлений.

Основными партнерами ОАО «РЖД» по поставке техники являются российские компании «Трансмашхолдинг» и «Уралвагонзавод». Так, «Трансмашхолдинг» за год выпускал 1000 пассажирских вагонов, а необходимо 25000. «Уралвагонзавод», в свою очередь, выпускает 26000 грузовых вагонов, но потребность составляет 1000000 [7]. Однако суть проблемы не в том, что машиностроители не могут удовлетворить потребности ОАО «РЖД», а в том, что компания не в состоянии купить необходимое количество техники. Это связано с сокращением инвестиционных программ, а в частности проекта по обновлению подвижного состава ОАО «РЖД» из-за заморозки тарифов в рамках мер по удержанию роста инфляции.

Ведущие аналитики видят выход из сложившейся ситуации в лизинге подвижного состава. По оценкам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), с применением лизинговых схем по 10-летней программе уже в первый год их введения РЖД сможет приобрести 1000 локомотивов [8]. Тем не менее, лизинг железнодорожной техники сейчас переживает трудные времена, так как после кризиса 2012 года закупки вагонов увеличивались быстрее, чем объемы грузоперевозок. Также жестче стали условия финансирования, что сократило возможности для привлечения средств лизингодателям и лизингополучателям.

По последним прогнозам, после ужесточения правил продления сроков службы вагонов и либерализации рынка локомотивной тяги, в результате которой к 12 маршрутам будут допущены частные компании, ожидается восстановление рынка.

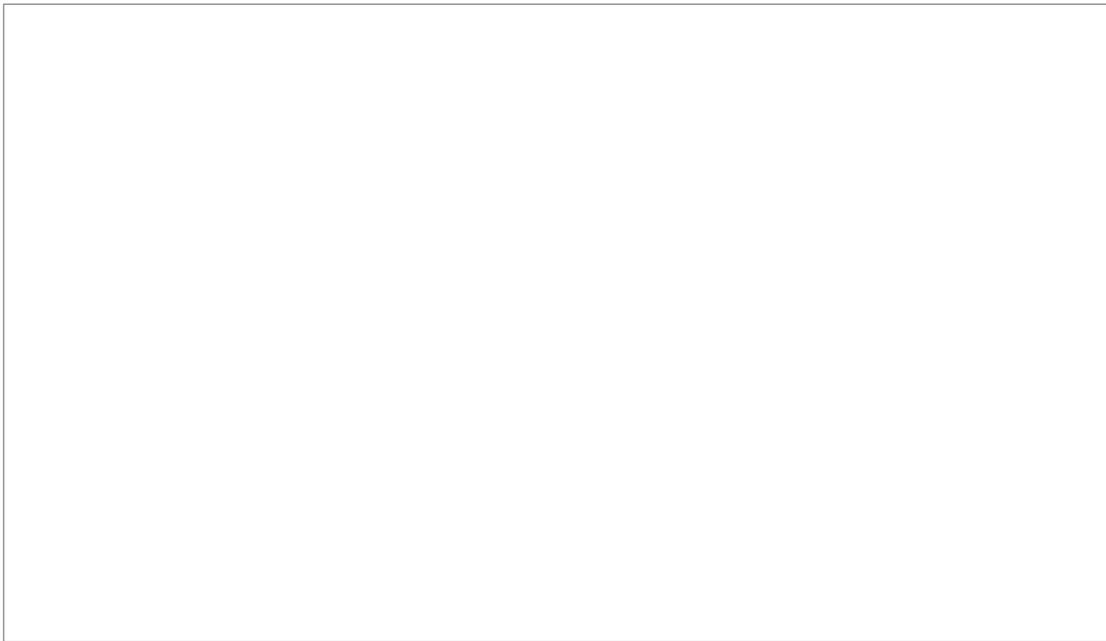
Другой важной проблемой является то, что средняя плотность железных дорог в России крайне мала – 5 км на 1000 км². Для сравнения в Германии – 117 км на 1000 км², в Японии – 65 км на 1000 км² [5]. Данный факт говорит о том, что российские железные дороги значительно отстают в своем развитии. Несмотря на долгую историю существования российских железных дорог, в Магаданской области, Республике Алтай, Камчатской области, Ненецком автономном округе, Корякском автономном округе, Республике Тыва и в Чукотском автономном округе вообще отсутствует железнодорожное сообщение. Также около 25 открытых месторождений полезных ископаемых не используются, так как отсутствуют необходимые подъездные пути.

Более того, остро стоит проблема дефицита пропускной способности железных дорог, в результате которой невозможно справиться с объемами перевозок и перераспределением грузопотоков. Проблема «узких мест» является основной, так как 8000 км или 31% протяженности основных направлений являются этими самыми проблемными местами. Так, например, существуют серьезные ограничения пропускной способности Транссибирского направления (Кузбасс) из-за снижения скорости, вызванных недостаточной эффективностью инженерных сооружений: тоннелей, мостов и т.д.

Схожие проблемы наблюдаются по направлениям Кузбасс (Северо-Запад, Азово-Черноморский транспортный узел), МТК «Север-Юг», Байкало-Амурская магистраль (БАМ). Можно сделать вывод о том, что нагрузка на железнодорожную транспортную систему в России очень высока. Если просчитать количество тонн груза на километр пути, то получается, что на каждый километр пути в России приходится 22,2 тыс. тонн груза, в США – 11,1 тыс. тонн, в Германии – 3,2 тыс. тонн груза. Выше, чем в России нагрузка только в Китае – 40 тыс. тонн груза, но при этом инвестиции составляют 10-15 млрд евро в год [6].

Для решения данных проблем необходимы значительные капиталовложения. И именно в их нехватке заключается третья институциональная проблема железных дорог России. Согласно Графику 2 можно отметить сокращение инвестпрограмм в 2009 году в связи с кризисом, а также их существенное увеличение в 2010 и 2012 годах в связи с такими глобальными международными событиями, как Олимпийские игры, Саммит АТЭС, Всемирная летняя универсиада. В 2013 году сокращение инвестпрограмм наблюдалось в связи с заморозкой тарифов естественных монополий. Данная мера привела к сворачиванию деловой активности. Последствия данного шага Правительства России можно наблюдать в 2014 году. Хотя инвестпрограмма была расширена, но были сокращены программы капитального ремонта, а также под сокращение попали 30000 сотрудников, а ОАО «РЖД» отказалось от индексации зарплаты [2].

График 2



Главными инвесторами в отрасль являются частные российские и иностранные компании, а также само ОАО «РЖД». Но их средств недостаточно для решения всех задач, поставленных «Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года», поэтому ОАО «Российские железные дороги» обращаются к государству за поддержкой. Согласно последним новостным сообщениям, ОАО «РЖД» запросило у государства 1,4 триллиона рублей, что составляет половину всех расходов на капитальный ремонт, модернизацию БАМа и Транссибирской магистрали.

Второй год ОАО «РЖД» страдает от дефицита финансирования, хотя в 2014 году железнодорожная компания получила дополнительно 30 млрд рублей на покрытие дефицита [1]. Однако, ведущие эксперты выяснили, что несмотря на получаемые субсидии железнодорожные фонды с истекшим сроком службы только растут. Представители ОАО «РЖД» утверждают, что причина кроется в том, что вместо обновления существующей инфраструктуры средства идут на строительство новых мощностей.

Четвертой проблемой, которая препятствует ОАО «Российские железные дороги» в полной мере интегрироваться в международный рынок, это разные стандарты железных дорог. В России, как и в странах СНГ, Балтии, а также в отчасти в Словакии, Польше и Германии используется пространство колеи в 1520 мм. Железные дороги, использующие колею в 1520 мм, занимают одно из ведущих мест в мире по объему и дальности железнодорожного сообщения [13]. Страны, связанные пространством 1520, участвуют в Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520», целями которого являются объединение интересов всех сторон логистической инфраструктуры для её развития в общих интересах.

Стоит отметить, что несмотря на проблемы правовой стороны «Стратегического пространства 1520», которые безусловно мешают формированию единого логистического пространства (отсутствие единых стандартов технического регулирования

железнодорожного транспорта, а также необходимость адаптации стандартов под нормы Европейского союза) был подписан протокол, содержащий многостороннее согласие железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии, о применении существующих в России норм технической эксплуатации железнодорожного транспорта.

Однако, в других Европейских странах и КНР стандартом является, так называемая, «узкая» колея 1435 мм, которая наиболее распространена в мире. Два разных стандарта делают сквозное движение через границы стран крайне затруднительным. Чтобы пересечь границу, необходимо закупать дорогостоящие вагоны со специальным уклоном и изменяющейся шириной колеи, менять колесные пары, либо обеспечивать перегрузку на пограничных станциях.

Одной из стратегических целей ОАО «РЖД», согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года», является «создание транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию государств Европы и Корейский полуостров». Грузопотоки Транскорейской магистрали формировались бы из объемов взаимной торговли между Россией, КНДР и Южной Кореей и транзитных грузов в сообщении «Республика Корея – страны Европы» и обратно. К перевозкам по Транскорейской магистрали могла быть привлечена также часть контейнерных грузов из Японии, перерабатываемых в порту Пусан [10].

Обсуждается строительство «широкой» железной дороги по европейскому маршруту (Вена – Братислава – Кошице – Киев – Москва – Комсомольск-на-Амуре – Ныш – Южно-Сахалинск – мыс Крильон – Вакканай (Япония); Роттердам – Москва – Казань – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Хабаровск – Владивосток – Пусан (Республика Корея). Время доставки грузов по этому маршруту из Азии сократится до 15 дней, вместо 30 дней морским транспортом.

Еще одним важным препятствием к международной транспортной интеграции является проблемы в организации трансконтинентальных потоков через международные транспортные коридоры.

Главенствующую роль в МТК «Восток-Запад» выполняет ОАО «РЖД», так как на нее приходится более 80% объема международных перевозок [12]. В основе МТК «Восток-Запад» лежит Транссибирская магистраль. Преимуществом использования является высокая скорость поездов, низкое транзитное время и упрощенный порядок таможенного оформления грузов. Проблемой является недостаточное взаимодействие всех сторон, участвующих в перевозке грузов, так как в отсутствие государственного регулирования данная обязанность возложена на Координационный совет по транссибирским перевозкам.

Следует также отметить, что все описанные выше проблемы влияют на эффективность Транссибирской магистрали, так как необходимы инвестиции на ремонт и обновление железнодорожного фонда Транссиба.

Также препятствием может стать несовершенное взаимодействие железнодорожной

монополии и морских портов. К примеру, в настоящее время происходит увеличение спроса на сырье со стороны стран АТР. Так, в 2013 году экспорт российского каменного угля, нефти и нефтепродуктов, сжиженного газа через морские порты Дальнего Востока увеличился почти в 5 раз по сравнению с показателями 2003 года [4]. Это привело к нарастанию грузопотока дальневосточного направления. Но вот само дальневосточное направление оказалось не готово. Именно неразвитость транспортной инфраструктуры во многом оказывает отрицательное воздействие на инвестиционную привлекательность [11].

Проблема заключается в том, что развиваются только отдельные элементы всей логистической инфраструктуры. Активно расширяются портовые мощности Владивостока, Находки, Архангельска и т.д. Однако никакого роста не наблюдается в развитии железнодорожного сообщения. Практически исчерпана пропускная способность железнодорожной инфраструктуры дальневосточного направления. По оценкам экспертов железнодорожные подходы к портам Ванино и Советская Гавань через несколько лет будут практически полностью исчерпаны. В этих местах даже образуются пробки при плохих погодных условиях и в пиковые периоды.

Данные ситуации применимы ко всем логистическим инфраструктурам «море-суша» в России. Так как из-за нехватки средств не были вовремя заменены вагоны и устранены проблемы «узких мест», вследствие чего сбивается график работы локомотивов, образуются заторы, а грузы остаются в портах или не доходят до них.

Из всего вышесказанного, можно сделать вывод о том, что потенциал российских железных дорог реализован явно недостаточно. От этого страдают, как отдельные регионы, так и экономика страны в целом.

Необходимо отметить, что существует целый ряд проблем, которые необходимо решить ОАО «РЖД» для того, что стать полноценным конкурентом на международной арене. Основными проблемами можно считать: технический износ оборудования, потеря пропускной способности (образование «узких мест»), двойные стандарты железной дороги, плохая организация сотрудничества в рамках МТК, несоответствие развития железнодорожного сообщения существующим потребностям, нехватка инвестирования.

Неоспоримо, что «камнем преткновения» в решении большинства проблем является дефицит капитала. Железные дороги в России являются приоритетным стратегическим объектом для развития, и для того, чтобы ОАО «РЖД» стало неотъемлемой частью мировой логистической инфраструктуры необходимы значительные государственные капиталовложения и хороший инвестиционный климат для привлечения частных инвесторов.

Несмотря на принятую программу развития «Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года», уже сейчас средств на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры не хватает, и ОАО «РЖД» не может следовать ни минимальному, ни максимальному плану развития. И данная ситуация требует пристального внимания как весьма значимая для многих задач стоящих перед российской

экономикой сегодня.

Библиографический список

1. Ведомости - деловая газета [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/36360251/bez-gosudarstva-odni-ubytki> (дата обращения 01.12.2014)
2. Газета.ру: главные новости дня [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.gazeta.ru/business/2014/01/13/5846813.shtml> (дата обращения 01.12.2014)
3. Котляр Н.В. Евразийский транспортный коридор. Международное право или мировые коммуникации? // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. №1. 2010. С. 153 – 167.
4. Латкин А.П., Гриванов Р.И. Инновационная составляющая как ключевой фактор стратегии развития российского Дальнего Востока и интеграции в экономическую систему стран АТР// Экономика и менеджмент систем управления. №4(14). 2014. С. 79 – 86.
5. Морские вести России [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=26384> (дата обращения 01.12.2014)
6. Новостной сайт Пронедра [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://pronedra.ru/traffic/2013/10/23/11000/> (дата обращения 01.12.2014)
7. Российская газета [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.rg.ru/2014/08/01/lokomotiv.html> (дата обращения 01.12.2014)
8. Российские железные дороги [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://inter.rzd.ru> (дата обращения 01.12.2014)
9. Сидорюк И.В., Красова Е.В. Роль международных транспортных коридоров в экономике Приморского края // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. №1. 2012. С. 52 – 63.
10. Титова Н.Ю., Ворожбит О.Ю. Оценки предпосылок кластеризации Приморского края // Региональная экономика: теория и практика. №33. 2014. С. 13 – 20.
11. Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. №10. 2011. С. 43 – 50.
12. Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. – М.: Научный эксперт, 2008. – 224 с.

bibliography

1. Vedomosti - business newspaper [electronic resource] - Mode of access: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/36360251/bez-gosudarstva-odni-ubytki> (date accessed 12/01/2014)

2. Gazeta.ru: top news of the day [electronic resource] - Mode of access: <http://www.gazeta.ru/business/2014/01/13/5846813.shtml> (date accessed 12/01/2014)
3. Kotlyar N.V. Eurasian transport corridor. International law or global communication? // The territory of the new features. Bulletin of the Vladivostok State University of Economics and Service. №1. 2010. P. 153 - 167.
4. Latkin A.P. Grivanov R.I. Innovative component as a key factor in the strategy of development of the Russian Far East, and integration into the economic system of the Pacific Rim countries // Economy and management control systems. №4 (14). 2014. pp 79 - 86.
5. Maritime News Russia [electronic resource] - Mode of access: <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=26384> (date accessed 12/01/2014)
6. News site Pronedra [electronic resource]. - Mode of access: <http://pronedra.ru/traffic/2013/10/23/11000/> (date accessed 01/12/2014)
7. Rossiyskaya Gazeta [electronic resource] - Mode of access: <http://www.rg.ru/2014/08/01/lokomotiv.html> (date accessed 12/01/2014)
8. Russian Railways [electronic resource] - Mode of access: <http://inter.rzd.ru> (date accessed 12/01/2014)
9. Sidoryuk I.V., Krasova E. The role of international transport corridors in the economy of Primorsky Krai // Territory new opportunities. Bulletin of the Vladivostok State University of Economics and Service. №1. 2012. pp 52 - 63.
10. Titov N., O. Vorozhbit Estimates prerequisites clustering Primorsky Krai // Regional economy: theory and practice. №33. 2014. pp 13 - 20.
11. Holopov K.V., Golubchik A.M. Problems and directions of Russia's integration into the international transport system // Russian External Economic Bulletin. №10. 2011. pp 43 - 50.
12. Vladimir Yakunin Problems of international harmonization of railway law in Russia. - M .: The scientific expert, 2008. - 224 p.