Клепикова М.

Особенности функционирования естественных монополий в экономике России: на примере железнодорожного транспорта

В настоящее время естественные монополии существуют практически во всех странах с развитыми рыночными системами. Естественные монополии представляют собой такое состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров1. Их необходимость диктуется, прежде всего, тем, что они способны обеспечить высокую степень надежности, удовлетворение потребностей в тех или иных благах, будь то перевозки или поставки воды, нефти, газа и т. п. Другим их важнейшим преимуществом являются большие объемы и централизация этих поставок, чего нет у множества мелких фирм. С масштабностью связана и ценовая доступность различных благ, позволяющих им иметь более низкие издержки, а тем самым и тарифы. Эти достоинства становятся реальностью для потребителей, потому что данные монополии не могут постоянно безудержно увеличивать цены. Они работают по договору с государством, в нем определены цены, сроки, качество и другие параметры, которые не могут произвольно менять без согласования с заказчиками. В этом преимущество естественных монополий. Их поведение на рынке как монополистов укрощено, вне зависимости от складывающейся рыночной конъюнктуры в определенный момент. Поэтому они и стали потребностью современных рыночных экономик, их необходимостью. Во многих странах сохраняют целостность естественных монополий, не пытаясь их дробить на самостоятельные виды деятельности, поскольку именно с целостностью напрямую связана как надежность, так и эффективность поставок или перевозок.

Одним из главных естественных монополистов на федеральном уровне является ОАО «РЖД» - крупнейшая компания на российском рынке железнодорожных перевозок. Именно она организует весь перевозочный процесс, управляет им, самостоятельно распоряжается производственным потенциалом дорог, внедряет новейшие перевозочные технологии, отвечает за безопасность, надежность, сохранность и своевременность доставки людей и грузов к пунктам назначения. Этим объясняется актуальность темы исследования особенностей функционирования ОАО «РЖД».

Россия занимает первое место в мире по протяженности электрифицированных железных дорог, второе - по эксплуатационной длине, которая сегодня составляет 85,5 тыс. км., уступая лишь Соединенным Штатам Америки (рис. 1), по грузообороту — третье, уступая США и Китаю (рис. 2). Последнее обстоятельство наглядно свидетельствует о том, что железнодорожный транспорт в России используется недостаточно эффективно. Ведь Россия удобно расположена между Востоком и Западом, и железные дороги могут быть использованы для организации международного транзита.

железнодорожный перевозка



Рис.1. Российские железные дороги в мировой железнодорожной системе. Эксплуатационная длина2



Рис.2. Грузооборот3

В I квартале 2010 года отрасль вышла на третье место в России по пассажирообороту, пропустив вперед автобусный и воздушный транспорт. Однако по грузообороту она по-прежнему занимает лидирующее положение на транспорте. На нее приходится свыше 42% грузооборота Российской Федерации (рис.3-4). Хотя в настоящее время на сети дорог курсирует уже 100 фирменных поездов (что составляет 16% от всех поездов), наиболее востребованными по-прежнему остаются перевозки в плацкартных вагонах.

Структура пассажирооборота такова: 56% всех пассажирских перевозок осуществляется в плацкартных вагонах, 28% в купейных вагонах, 14% в общих вагонах и только 1% в СВ4.

 

Рис.3 Структура российского пассажирооборота в I квартале 2010 года5



Рис.4 Структура российского грузооборота в 2009 году6

Современные стандарты перевозок требуют большей безопасности, качества, скорости, однако этому объективно препятствует высокий уровень износа основных фондов компании. В 2009 году у 117 тыс. грузовых вагонов рабочего парка вагонов сети российских железных дорог был просрочен нормативный срок службы, в 2010 году таковых будет 34 тыс. вагонов, 2011 году - 39 тыс., 2012 году - 53 тыс., 2013 году — 55 тыс., 2014-м — 51 тыс. вагонов (рис. 5). Запретительные меры по эксплуатации вагонов с истекшим сроком службы должны обеспечить стабильную загрузку и повышенный спрос на новый железнодорожный подвижной состав, а также стимулировать обновление парка в целом.



Рис.5. Наличие вагонов с просроченным сроком службы7

В 2008 году объемы производства подвижного состава почти в два раза увеличились по сравнению с 2006-м. В 2009 году заказы на вагоностроительных заводах подтверждены контрактами только на 21,5 тысячи вагонов, что составляет лишь 45% уровня производства 2007 года (рис. 6).



Рис.6. Приобретение новых вагонов в 2006-2009гг.8

Другая проблема состоит в том, что на рынке железнодорожных перевозок появились конкуренты компании ОАО "РЖД", которые привлекают в свой актив быстровозрастающий объем самых доходных перевозок. Им это удается, поскольку они располагают постоянно увеличивающейся долей специализированных вагонов. Это и позволяет им привлекать растущую долю высокодоходных грузов. Структура перевозок независимых компаний показана на рис.7. Большая часть перевозок компаний-операторов приходится на нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения и автомобили.



Рис.7. Доля компаний-операторов9

Сегодня в собственности частных компаний не менее 30% вагонов, и перевозят они в них более трети грузов. К 2011 г. объем их перевозок может сравняться с объемами компании ОАО "РЖД". Только за последние пять лет они увеличили свой объем перевозок в 1,5 раза10. Компании-конкуренты находятся в разной ответственности за состояние и воспроизводство перевозок. ОАО «РЖД» должно воспроизводить и наращивать перевозочный потенциал с учетом последних достижений науки и техники. Это касается не только вагонов и локомотивов, но и железнодорожного пути, мостов, тоннелей, ремонтных депо, строительства подъездных путей к портам и терминалам, прокладки на ряде участков вторых линий и других работ. Забота же частных компаний - наращивание своего вагонного парка и поиск наиболее доходных клиентов, т. е. масштабы решаемых ими проблем несопоставимы. В заключении необходимо отметить, что железнодорожный транспорт является стержневым видом транспортного комплекса России. Его дальнейшее развитие позволит вовлечь в систему хозяйственных связей новые малоосвоенные районы, имеющие значительные ресурсы, увеличив в них уровень занятости населения и его доходы, развить социальную сферу, увеличить совокупный спрос и общий объем BBП. Конкурентоспособность железных дорог во многом зависит от степени совершенства их основных производственных фондов. Главной проблемой, сдерживающей рост эффективности перевозок, является высокая степень износа локомотивов, вагонов. Хотя за последние два года в связи с заменой старого подвижного состава на новый средний уровень их износа снизился, но большая его часть устарела не только физически, но и морально. Его технико-экономические характеристики не соответствуют современным стандартам. Необходимо ускорение темпов его обновления. Это диктуется задачей повышения конкурентоспособности железных дорог. Нынешний рынок железнодорожных перевозок является конкурентным. Кроме ОАО «РЖД» на нем работают частные операторские компании. Конкуренция может быть как созидательной, так и разрушительной силой, стимулировать развитие и сдерживать его. Конкуренция между ОАО «РЖД» и операторскими компаниями в ее сегодняшнем варианте имеет много противоестественного, не соответствующего объективным условиям работы одних и других. Частные перевозчики необходимы в их нынешней организации, но в статусе не конкурентов, а союзников в борьбе за более высокий уровень российских железных дорог по отношению к железным дорогам других стран и других видов транспорта.

Библиографический список

1 Закон РФ от 17 августа 1995г. «О естественных монополиях»: http://www.consultant.ru

2 3 9 Нуреев Р.М. Россия: особенности институционального развития. – М., 2009. С.223-224.

4 Орлов А., Орлов В. О мерах по улучшению железнодорожного транспорта // Экономист. 2009. №8. С.41.

5 Статистическое обозрение- 2010г.: <http://www.gks.ru>

6 Россия в цифрах- 2010г.: http://www.gks.ru

7 8 Терешина Н.П. Механизм государственной поддержки вагоностроения // Мир транспорта. 2010. №2. С.72, 74.

 10 Орлов А., Орлов В. Железнодорожный транспорт: необходимость опережающего развития // Экономист. 2010. №5. С.48.