

ЭССЕ

Есть ли смысл в конкуренции между грузовыми железнодорожными перевозчиками?

Вопрос о том, как конкуренция влияет на эффективность, тарифную политику и развитие железнодорожной отрасли, невольно подводит к анализу успешных кейсов из Казахстана и других стран.

В Республике Казахстан существуют 5 видов транспорта, пользующиеся особо активным спросом. Самыми популярными видами транспорта в Республике считаются автомобильный, железнодорожный и воздушный. Хотя между различными видами средств сообщения встречается определенная конкуренция, имеются преобладающие стороны над тем или иным видом транспорта, то внутри этих видов соперничество не так сильно проявляет себя.

За годы независимости в Республике Казахстан конкуренция проявила себя

в авиатранспорте: пассажирском и реже в грузовом;

в автотранспорте: в грузовом и пассажирском сообщении;

в железнодорожном транспорте: идет активная конкуренция в оказании сервиса пассажирам между 14 пассажирскими компаниями.

Мне, как студенту, в будущем решившим связать свою специальность с железнодорожным транспортом, хотелось бы сказать, что, перевозки по железной дороге, конечно, не могут ограничиваться только перевозками пассажиров, поскольку основной задачей этого вида является еще и перевозка грузов. И в этом сегменте присутствуют сотни компаний, у которых имеется собственный парк с разными родами подвижного состава. Это еще раз подчеркивает, что конкуренция в перевозке грузов по железной дороге, особенно в грузовом сообщении, имеет свое место.

И отображается она в разных ценовых диапазонах на определенный род грузового вагона.

На сегодняшний день наш железнодорожный транспорт, как мне кажется, находится в состоянии турбулентности, так как не полностью перешел в конкурентную среду. Если в службе «Л» (пассажирская служба) вместе с национальным перевозчиком существует около 14 компаний, которые так или иначе будут заинтересованы в улучшении сервиса, обновлении своих пассажирских вагонов, в совершенствовании своего обслуживающего персонала путем прохождения курсов повышения квалификации, а в службе «М» (грузовая и коммерческая работа), по оказанию услуг и предоставлению грузовых вагонов по перевозке грузов в которой насчитывается около 300 компаний, то в службе «Т» (тяговая служба) конкуренция существует только лишь в малых количествах и на подъездных путях. Учитывая современные подходы к диверсификации экономики, я думаю, что организация, которая владеет львиной долей рынка не спешно будет сдавать свои позиции для развития малых предприятий. И здесь надо задаться вопросом: а сможет ли без конкурентной среды развиваться транспортная отрасль страны дальше?

Конечно, процесс стагнации на железной дороге сведен к минимуму, так как сегодняшний монополист с учетом устаревание оборудования обязан будет внести нужные поправки в работу производственных узлов, модернизировать рабочие процессы и места. Но вопрос заключается в другом: сколько времени потребуется для того что бы модернизировать рабочий процесс - 5, 10, 20 лет?

Если же на магистральные железнодорожные сети будут допущены иные перевозчики, то в дальнейшем это поможет реанимировать экономику железнодорожного транспорта и страны. Частные перевозчики, заинтересованные в получении прибыли, станут сами совершенствовать, закупать и улучшать инфраструктуру с целью улучшения условий труда рядовым сотрудникам. Я не отрицаю то, что монополист этого не сделает. Ведь у частного перевозчика может находиться лишь небольшая часть инфраструктуры, которая

будет всегда на виду, и от этого ему легче будет управлять ею. И он будет знать, на что нужно потратить денежные средства.

Мне кажется, что при получении доступа на «МЖС» (магистральная железнодорожная сеть) частные перевозчики смогут поменять конъюнктуру тарификации, сделать на маршрутах более гибкие условия тарифов, в дальнейшем это сможет привести к снижению цен для конечного потребителя. Как показывает опыт мировых железнодорожных компаний, разрешение доступа на МЖС для частных перевозчиков позволит оптимизировать рабочие места, что в последующем сократит финансовые издержки. Примером тому могут послужить несколько стран из «Старого света»: Германия, Франция, Швеция и Австрия.

Так Германия, являясь транзитным узлом Европы, после реформы железнодорожного транспорта дала возможность частным компаниям, связанными с железнодорожным транспортом, использовать МЖС наряду с немецкой железной дорогой (DB), что привело к росту конкуренции и улучшению качества услуг. Что интересно, оператором инфраструктуры осталась управлять государственная DB «Netz», а перевозки стали не только государственные, но осуществляться и частными компаниями. Причем это позволило создать более прозрачную систему тарифов и доступа, дало определенный скачок, позволило в Германии появиться более 1500 перевозчикам, способным конкурировать между собой, предоставлять более оптимальные и дешевые маршруты, позволило логистике стать более эффективной и гибкой. Для удобства клиентов железнодорожные перевозчики могут активно использовать комбинированные маршруты, включая железнодорожные, автомобильные и водные перевозки.

Другой страной, которая стала знаменита своими высокоскоростными электропоездами TGV, а также крупным конгломератом ALSTOM, стала Франция. Являясь второй по счету страной после Японии-колыбелью

высокоскоростных электропоездов, тоже модернизировала подход к грузовым перевозчикам. Во Франции железнодорожный рынок постепенно открывался для частных перевозчиков. Магистральная железнодорожная сеть для грузовых перевозок управляется «SNCF Fret», а также частными операторами, такими как «VIA», «Captrain», «Naviland Cargo» и «Forwardis. Подход оператора «SNCF» здесь является контролируемой либерализацией. Это означает, что частники могут использовать МЖС, но основные условия доступа определяются государственными нормами, тарифами и прочими особенностями технических требований. В этом имеется положительная сторона, так как обеспечиваются равные условия для всех операторов.

Третью строчку занимает Швеция, которая смогла либерализовать железнодорожный рынок одной из первых, путем допуска частных операторов на МЖС. В 2010 году Швеция отдала управление единой администрации «Trafikverket», которое позволило эффективно координировать разные виды транспорта. На шведской железнодорожной магистрали действуют как государственные, так и частные перевозчики. Главным оператором остается «SJ AB». У частных компаний имеется разрешение на аренду доступа к инфраструктуре, оплачивают сборы за использование путей, а это стимулирует конкуренцию и повышает качество услуг.

Отличительным примером модели либерализации грузовых перевозок могу отметить и Австрию. В этой стране основным оператором инфраструктуры считается «ÖBB Infrastruktur», который полностью контролирует МЖС и станции, а частные грузовые перевозчики используют сеть для своих маршрутов. Такая модель привела к росту конкуренции, она повлияла на положительную эффективность логистики и предоставила клиентам большой спектр выбора операторов грузоперевозок.

Стоит также отметить, что тарифная система в Австрии претерпела ряд изменений, с 2024 года плата за использование МЖС стала состоять из нескольких факторов, а именно:

- расстоянии: чем больше пройден путь, тем выше стоимость;
- конфигурации осей: тарифы отличаются для тягового подвижного состава от количества осей;
- класса выбросов в окружающую среду: тяговый подвижной состав с низким уровнем выбросов CO₂ получает льготные ставки;
- видами тягового подвижного состава: электровозы, водородные, тепловозы и др.

Со дня обретения суверенитета, так сложилось у нас исторически, по мнению многих, что единственным перевозчиком является АО «НК «КТЖ», и грузы по железной дороге кроме него больше никто не перевозит, хотя это далеко не так. На сегодняшний день существуют свыше 50 компаний, которые могут осуществлять перевозочную деятельность, хотя и не на магистральных, но на подъездных путях.

Сегодня я вижу, что наша страна тоже пытается приспособиться к современным реалиям, нынешним условиям рынка. Уже сейчас, наряду с национальным грузоперевозчиком ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки», в нашей стране активно ведут работу на МЖС такие операторы, как «Silkwaytransit» и «DAR Rail Operator». Они активно конкурируют в сфере грузовых железнодорожных перевозок совместно с «Ассоциацией казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков».

Конечно, если на железной дороге появятся другие игроки, это станет ничем иным, как импульсом конкуренции. Хотя, на мой взгляд, система европейской конкуренции в Казахстане на сегодняшний день еще не подходит, так как имеются некоторые нерешенные проблемы, как в экономическом, так и в политическом плане.

Если взять железные дороги таких стран, как Польша, Германия в качестве примера, то можно увидеть, что их частные перевозчики могут заходить и пользоваться инфраструктурой других стран, входящих в ЕС, так как в союзе действуют принцип «единого железнодорожного пространства», что позволяет частным компаниям осуществлять перевозки на территории другой страны ЕС. На пространстве 1520 действует иная система конкуренции, зачастую конкуренция развита в логистическом секторе, но не в перевозочном процессе. Нужно учесть тот факт, что все железнодорожные администрации бывшей советской колеи являются вертикально интегрированными компаниями, которые выполняют роль

- владельца и оператора железнодорожной инфраструктуры (пути, станции, сигнализация);
- оператора перевозок (грузовых и/или пассажирских);
- дополнительных сервисов (ремонт, логистика, управление объектами).

У европейских же железных дорог более мягкая вертикальная интеграция. Это связано с тем, что в 2001 году начала действовать директива ЕС по либерализации железных дорог. В ней было указано, что управление инфраструктурой и операции перевозок следует разделить как юридически, так и организационно. Ниже я привел сравнительную диаграмму частного сектора в грузовых перевозках Европейских железных дорог (рисунок 1.1) и железных дорог колеи 1520 (рисунок 1.2).

Доля частного сектора в странах ЕС
(локомотивы)

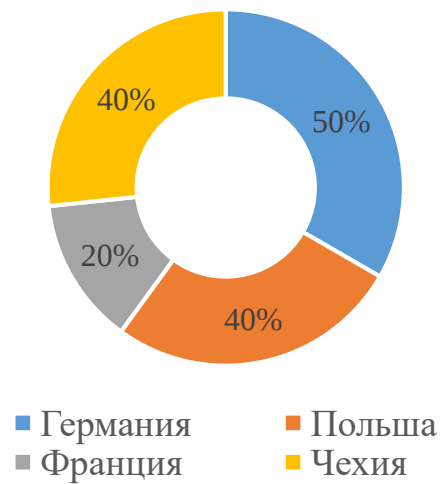


Рисунок 1.1 Доля частного сектора в странах ЕС (локомотивы)

Доля частного сектора на 1520

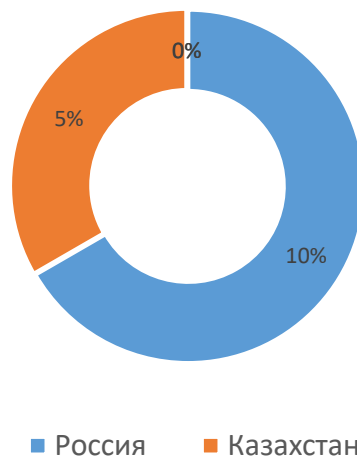


Рисунок 1.2 Доля частного сектора на 1520 (локомотивы)

В Казахстане и в РФ, частные компании, оказывающие услуги по перевозке грузов, в основном выполняют маршрутные отправки, то есть с подъездного пути вытягивают готовый состав, состоящий из одного отправителя, прицепляется

локомотив, везущий этот маршрутный поезд до конечной станции назначения только со сменой локомотивной бригады.

В Европе совсем иначе, частные компании выкупают нитки графика, делают определенный взнос для эксплуатации магистральной железнодорожной сети, так как рынок либерализован.

Исходя из вышесказанного, страны, входящие в ЕС, находятся в единой железнодорожной зоне, и для того чтобы перенять опыт европейской практики на наши железные дороги, стоит учесть тот факт, что в ЕС компании частных железнодорожных перевозчиков могут заезжать в другие страны без смены локомотива, а это значит открытие новых рынков сбыта своих услуг в единой зоне. Если сравнить DB и ҚТЖ, то отличие в них колоссальное, так если ҚТЖ действует и работает в рамках своей сети железных дорог, то немецкая DB имеет ряд своих ведомств на всём пространстве ЕС, что дает ей право осуществлять и управлять перевозками. Так как ҚТЖ является квазигосударственной компанией, то она работает на благо своего государства и будет поддерживаться им. Для того что бы создать благоприятные условия для частного сектора в Казахстане нужно со странами ЕАЭС разработать дорожную карту для осуществления конкуренции на постсоветском пространстве, включая железные дороги Монголии, что позволит разным компаниям из близлежащих стран конкурировать между собой. Самым оптимальным решением для развития конкуренции в Казахстане на сегодняшний день может явиться, говоря языком капиталиста, предоставление локомотивной тяги при ее недостатке у компании «монополиста».

Сегодня локомотивы таких компаний как «DAR RAIL» и «ТТТС» возят в большинстве своём грузы маршрутной отправки, довозят до станции назначения и возвращаются резервом обратно до своего оборотного депо, тем самым передвигая локомотив по схеме «из пустого в порожний», затрачивая как ресурсы, так и финансы. Если компания «монополист» будет использовать при нехватке локомотивной тяги или же локомотивной бригады тепловозы или же

электровозы других частных операторов, то тогда конкуренция будет должным образом существовать, и для стабильной работы частных операторов возможен будет доступ на заезд других железнодорожных администраций.

А есть ли смысл для конкуренции частных перевозчиков внутри страны, если денежные потоки концентрируются в пределах одной страны и не поступают извне?! Я уже приводил примеры выше, как развивается частный сектор железнодорожного транспорта в Европе. DB является таким империалистом в сфере железнодорожных перевозок, оказывая не только услуги железнодорожных перевозок в Европе, но и за ее пределами, проводит консультации и разрабатывает нормы и положения для других железных дорог. Компании Европейских стран руководствуются и работают согласно законодательству ЕС, так как находятся в одном союзе и могут беспрепятственно осуществлять перевозки и конкурировать между странами, при всём этом заезжая на сеть железнодорожных линий иной страны, но такой метод еще в ЕАЭС, к большому сожалению, не внедрили.

Хочу затронуть еще тему о тарифной политике в Казахстане. В нашей стране тарифы регулируются государством, особенно на магистральные сети и локомотивную тягу, для международного транзита действуют другие тарифы, а конкретно- применяется тарифная политика СНГ, с исключениями для стран ЕАЭС и портовых направлений. В основные параметры тарификации на МЖС Казахстана входят

- вес;
- расстояние;
- тип груза;
- ИТЕ- интермодальная транспортная единица;
- локомотивная тяга;
- регулируемые услуги.

Нужно учесть тот факт, что на магистральной сети нету определенных экологических критериев для подвижного состава, что может спровоцировать довольно - таки продолжительную эксплуатацию старых локомотивов на МЖС, впоследствии чего ухудшится экология страны. Также имеются и дополнительные сборы в виде услуг локомотивной тяги, маневровые операции и многое другое.

С ноября 2023 года был увеличен тариф на услуги локомотивной тяги в среднем на 11,4%, а еще 1 мая 2025 года в Казахстане произошло повышение тарифов на регулируемые услуги МЖС, причиной которого стали изменения в инвестиционной программе, строительство путей, их модернизация и увеличение средней заработной платы по регионам. Ниже будет представлена диаграмма изменения тарифов на железной дороге Республики Казахстан (рисунок 1.3).

Как известно, все финансовые операции, выполняемые на железной дороге привязаны к швейцарскому франку, и взаиморасчеты выполняются строго в этой валюте, это не есть хорошо в стране, где национальная валюта каждый день находится в состоянии турбулентности по отношению к другим мировым валютам, что делает железную дорогу уязвимой при амортизационных издержках. Лично моё предложение - это пересмотреть использование странами, участниками железнодорожных администраций, колеи 1520, производить взаиморасчёты в швейцарском франке и найти альтернативу, самым оптимальным, на мой взгляд, решением будет, если страны начнут производить взаиморасчёт в своих национальных валютах. Это даст стабильность национальным валютам, вследствие чего появится возможность снижения тарифов на некоторые перевозки грузов.

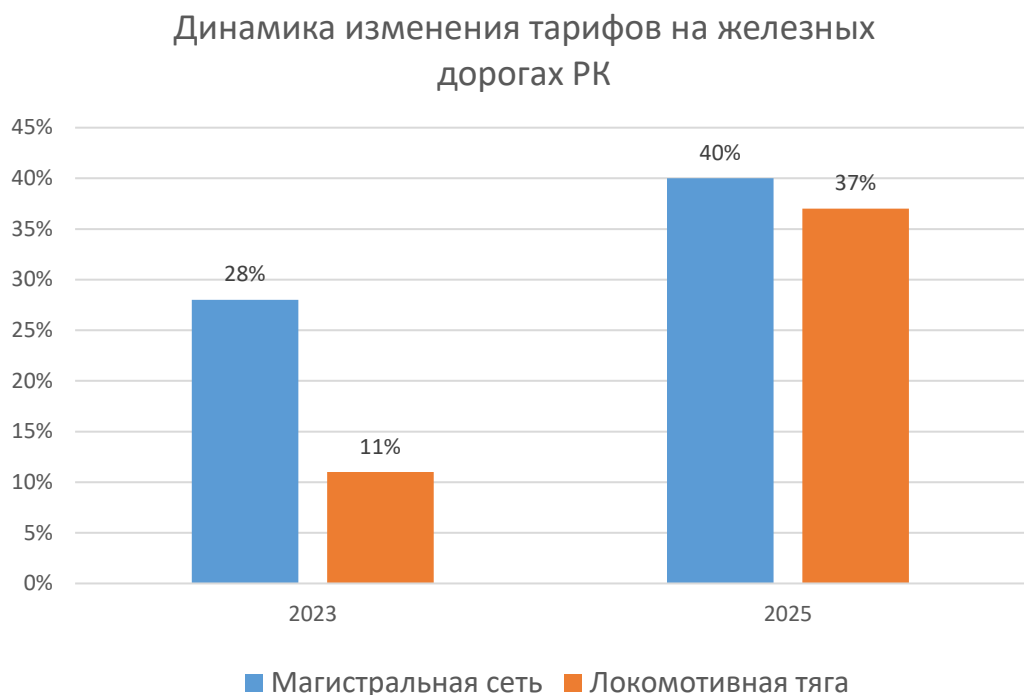


Рисунок 1.3 Динамика изменения тарифов на железных дорогах РК

Для того чтобы нам было куда стремиться, я хочу затронуть еще тему о тарифной политике железных дорог Германии, где подход к ценообразованию отличается высокой степенью прозрачности и экологической направленностью.

В отличие от Казахстана, тарифы на доступ к железнодорожной инфраструктуре в Германии регулируются Федеральным агентством по железным дорогам (EBA), а сама инфраструктура управляется компанией DB InfraGO AG - дочерней структурой DB.

В основные параметры тарификации входят

- тип поезда (грузовой, пассажирский, скоростной);
- время использования путей (дневное/ночное);
- протяженность маршрута;
- вес и длина состава;
- энергетическая эффективность;

- класс выбросов CO₂ (для стимулирования экологических перевозок).

В Германии действует экологический коэффициент, который снижает тарифы для энергоэффективных локомотивов, особенно тех, что работают на альтернативных источниках энергии. Это стимулирует обновление подвижного состава и способствует достижению климатических целей страны. В отличие от Казахстана, где экологические параметры не влияют на тариф, Германия активно использует тарифную политику как инструмент модернизации отрасли.



Рисунок 1.4 Динамика изменения тарифов на железных дорогах Германии

Но в октябре 2024 года DB InfraGO подала заявку на дополнительное повышение тарифов до 16%, что вызвало критику со стороны частных операторов и ассоциации VPI. Причина - необходимость финансирования инвестиционной программы DB на сумму 10.5 млрд., евро включая модернизацию путей и станций.

В отличие от Казахстана, где тарифы привязаны к швейцарскому франку, в Германии расчёты ведутся в евро, а это обеспечивает стабильность и

предсказуемость для участников рынка, снижает валютные риски и упрощает финансовое планирование.

Дополнительные сборы включают

- плату за ночное использование инфраструктуры;
- сборы за перегрузку;
- использование узловых станций;
- административные расходы.

В заключении хочется отметить, что для того, чтобы обеспечить конкуренцию частных перевозчиков перед тем как дать доступ на МЖС, нужно подготовить нормативную документацию как для одной страны, так и в последующем для других стран постсоветского пространства. И все потому, что на сегодняшний день все железнодорожные администрации пространства 1520 являются вертикально интегрированными компаниями государства. И если Россия и Казахстан пытаются развивать конкуренцию на МЖС, то другие страны неохотно поддаются, так как этому способствуют как политические, так и иные мотивы.