

**Перспективы развития финансово-экономической стратегии
железнодорожного оператора грузоперевозок**

Научный руководитель – Коновалова Оксана Владимировна

Коновалова Дарья Александровна

Студент (бакалавр)

Финансовый университет, Факультет анализа рисков и экономической безопасности
имени профессора В.К. Сенчагова, Москва, Россия

E-mail: konovasha98@gmail.com

В работе рассматриваются тенденции рынка грузоперевозок железнодорожных операторов, выявляются основные пути развития на период до 2035 г. Для одного из крупнейших игроков рынка предлагается ряд стратегических решений, которые будут способствовать повышению эффективности деятельности, а также выходу на новые перспективные рынки грузоотправителей.

В настоящее время темпы развития отрасли ж/д грузоперевозок замедлились. На это влияет несколько причин, главной из которых является зависимость от количества парка вагонов. Количество вагонов, начиная со второй половины 2019 г. является профицитным по отношению к количеству перевозимых грузов, поэтому стоимость услуг на перевозку падает. В связи с этим, большее количество игроков - операторов ж/д перевозок находится в предкризисном положении, выражающимся в низкой рентабельности. Это вынуждает участников рынка принимать меры по повышению эффективности операционной деятельности.

Наиболее устойчивыми в данной отрасли являются операторы ж/д грузоперевозок с высокой долей парка вагонов, которые за счет эффекта от масштаба способны удерживать бизнес при низкой цене на услуги при наличии устойчивого спроса. В данных условиях компании ищут новые драйверы для стимулирования прибыли и возникает вопрос о перспективах развития отрасли.

При более подробном анализе проблемы профицита вагонов, возникшим после крупнейших закупок в 2019 г., были выявлены ряд сопутствующих проблем, которые усугубляют текущее положение компаний. На рынке после массового списания вагонов в 2016 г. произошло повсеместное обновление парка вагонов, и в ближайшее время вагоны будут списываться крайне низкими темпами. Так как операторы при негативном варианте развития продолжают закупаться по низкой стоимости вагонами для более сильного влияния на рынке, то профицит вагонов будет существовать в течение следующих 10-ти лет до начала следующих массовых списаний.

Зависимость отрасли от макроэкономической ситуации в стране проявляется в том, что основными игроками грузоотправителей являются угледобывающие и строительные компании, что говорит о недиверсифицированности бизнеса. Подстраиваясь под этих игроков, крупнейшие компании имеют, в среднем, больше половины от всей структуры парка полувагоны, которые могут использоваться только для сыпучих строительных и сырьевых грузов. Угольные компании после достаточно теплой зимы (температура в среднем была на 9,4 градуса выше нормы в ЦФО), снижения спроса на рынке Европы имеют низкие рыночные цены на сырье, что тормозит производство и перевозку угля. Также, мировая экономика на февраль 2020г. переживает панику в связи со снижением деловой активности Китая и ряда стран, в том числе европейских, по причине вспышки вируса COVID-19, что еще сильнее усугубляет ситуацию.

Рассматривая положение одной из компаний-лидеров среди других игроков на рынке, можно выделить следующие преимущества: компания входит в пятерку крупнейших игроков, в числе которых АО «ФГК» с парком 134 тыс. вагонов и АО «ПГК», парк вагонов которой состоит из 109 тыс. единиц [3]. Это позволяет компании иметь издержки на себестоимость услуг ниже рыночных. Однако ключевые проблемы рынка также касаются данного оператора, который владеет 52,47 тыс. единиц полувагонов (что составляет 68% парка) при окупаемости в 1180 руб./ваг.-сутки.

Предполагается, что снижение цен на услуги к концу II-го квартала 2020г. может достичь 800 руб/ваг.-сутки. Эта ситуация при затяжном профиците требует срочного принятия мер для выживания в данных условиях. Одной из мер преодоления является совершение сделок слияния и поглощения мелких игроков. Данная мера предполагает повышение влияния со стороны предложения услуг путем его сокращения и следующим за ним повышением цен на перевозку. Эта мера имеет положительный эффект [1]. Но в такой ситуации издержки на простой вагонов остаются значительными, при достижении более высоких цен на рынке, игрок держащий большой парк проигрывает тем, кто «пользуется» искусственным дефицитом, при этом не обслуживают простаивающий парк. Также существует вероятность, что в периоде 3-5 лет искусственный дефицит будет исчезать по мере закупки другими операторами нового парка.

Если рассматривать тенденцию технологической модернизации отрасли ж/д перевозок, которая предполагает автоматизацию многих логистических процессов уже сегодня, например, создание электронных торговых площадок, которые значительно сокращают время на оформление документации по перевозке (соответственно сокращается цикл перевозки), то можно сделать вывод, что общая оборачиваемость вагонов повысится. Это приведет к дополнительному профициту вагонов на рынке при том же спросе. Таким образом, рынок вынуждает искать новые драйверы роста. По этой причине предлагается переориентация на высокомаржинальные перевозки. К таким перевозкам относятся перевозки опасных грузов и грузов, требующих специальные условия хранения[2]. Рассматривая перспективные рынки, можно выделить рынок углеводородного топлива, а также развивающийся рынок бутилированной воды в Китай. Уже на сегодняшний день, у России есть контракты на поставку углеводородного топлива в Японию, а также большой спрос на бутилированную воду со стороны Китая. Для того, чтобы занять эту нишу, рассматриваемой компании требуется закупить рефрижераторные контейнеры для перевозки воды и танк-цистерны для перевозки углеводорода. По результатам расчетов компания сможет выйти на стабильную прибыль к 2025 году, а к 2030 г. увеличить свои финансовые результаты в 2,1 раза.

Источники и литература

- 1) 1. Коновалова О.В., Фешина С.С. Управление рисками в мегапроектах развития высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте в России // Инновации в бизнесе, науке и образовании, сборник. М.: Научный консультант, 2018.
- 2) 2. Фешина С.С. Коновалова О.В. Проблемы венчурного финансирования исследований и разработок в крупных корпорациях (на опыте ОАО "РЖД") // Контроллинг в экономике, организации производства и управлении, сборник. М.: Объединение контроллеров, 2018.