На правах рукописи

РЕУТОВ ЕВГЕНИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

ФОРМИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук

Москва – 2017

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Государственный университет управления».

Научный руководитель: **Богданова Татьяна Владимировна**
доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Управление транспортно-экспедиционным обслуживанием» ФГБОУ ВО «Государственный университет управления».

Официальные оппоненты: **Мачерет Дмитрий Александрович** доктор экономических наук, профессор, первый заместитель председателя Объединенного ученого совета ОАО «РЖД», заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта»;

Хусаинов Фарид Иосифович
кандидат экономических наук, эксперт отдела исследования товарных и транспортных рынков Управления стратегического развития АО «Первая грузовая компания».

Ведущая организация: **ОАО «Институт экономики и развития транспорта».**

Защита состоится 27 ноября 2017 г. в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.049.07 при ФГБОУ ВО «Государственный университет управления» по адресу: 109542, г. Москва, Рязанский проспект, 99, главный учебный корпус, зал заседаний Ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВО «Государственный университет управления». Объявление о защите и автореферат диссертации размещены на сайте ВАК Министерства образования и науки РФ: http://vak.ed.gov.ru и на сайте ГУУ: http://www.guu.ru

Отзывы на автореферат, заверенные печатью, просим направлять по адресу университета.

Автореферат разослан _____ 2017 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 212.049.07
кандидат экономических наук, доцент М.В. Мальцева

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования.

Транспортный комплекс России был и остается стратегически важной отраслью национальной экономики. Эффективная работа транспортной системы обеспечивает стабильное социально-экономическое развитие страны, ее территориальную целостность, международные связи и конкурентоспособность отечественной продукции на мировых рынках.

Определяющая роль в национальной транспортной системе по прежнему принадлежит железнодорожному транспорту, являющемуся основным, а в некоторых случаях и единственным видом транспорта, осуществляющим массовые перевозки грузов.

В последние годы, несмотря на наличие конкурентных преимуществ в виде широкой географии перевозок, высоких провозных и пропускных способностях, всесезонности и безопасности, железнодорожный транспорт испытывает возрастающую конкуренцию со стороны других видов транспорта, в первую очередь – автомобильного, что приводит к постепенному сокращению доли железнодорожных перевозок.

Снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта связано как с объективными (институциональные преобразования в ряде базовых отраслей, общеэкономический кризис, изменение направлений и структуры грузопотоков), так и субъективными причинами, среди которых и не всегда удачные шаги по реформированию отрасли, и «встраиванию» ее в конкурентную экономику.

Задачи государственной политики состоят в развитии цивилизованной конкуренции в транспортной отрасли, ее комплексной модернизации. Незавершенность структурных преобразований в отрасли сдерживает приток новых инвестиций, внедрение инноваций и адекватных времени управленческих механизмов.

Для надежной и бесперебойной работы в сфере железнодорожных перевозок в условиях конкуренции необходимо обновить нормативно-правовое регулирование: правила оказания услуг инфраструктуры; правила доступа к инфраструктуре; правила оказания других услуг, связанных с перевозками; сформировать систему организованных торгов стандартными услугами; сформировать порядок постоянного наблюдения и анализа оборота услуг в сфере железнодорожных перевозок; сформировать систему разрешения споров. Всем этим задачам отвечает формируемая коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок.

В этих условиях необходимо продолжать работу по развитию и поиску новых организационно-экономических механизмов регулирования сферы грузовых железнодорожных перевозок.

Недостаточная научная проработка указанных вопросов и важность их решения для железнодорожного транспорта, как одной из ведущих отраслей экономики России, определяют актуальность темы диссертации.

Степень разработанности проблемы. Большой вклад в развитие теории управления транспортом, в том числе и в теорию развития и регулирования транспортных рынков, внесли многие отечественные ученые и специалисты-практики: Азоев Г.Л., Арсенов В.И., Богданова Т.В., Бубнова Г.В., Вовк А.А., Волков Б.А., Галабурда В.Г., Громов Н.Н., Ефимова О.В., Давыдов Г.Е., Дунаев О.Н., Зайцев А.А., Карасев А.А., Кожевников Р.А., Косиченко Е.Ф., Козырев В.А., Курбатова А.В., Куренков П.В., Лапидус Б.М., Лившиц В.Н., Левицкая Л.П., Лукашев В.И., Мачерет Д.А., Метёлкин П.В., Миротин Л.Б., Мирошниченко О.Ф., Милославская С.В., Мишарин А.С., Мухаметдинов И.Б., Орлов А.В., Персианов В.А., Резер С.М., Рышков А.В., Смолин Е.В., Соколов Ю.И., Спирин И.В., Степанов А.А., Стрыгин А.В., Терёшина Н.П., Третьяк В.П., Улицкий М.П., Усков Н.С., Фёдоров Л.С., Хусаинов Ф.И., Шеремет Н.М., Шкурина Л.В. и ряд других.

Цель исследования. Целью исследования является разработка научно-методических основ формирования коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок.

В соответствии с целью в диссертации поставлены и решены следующие **задачи:**

- дана оценка современного состояния грузовых железнодорожных перевозок в России;
- определена конкурентная модель рынка грузовых железнодорожных перевозок и показаны направления её развития;
- проанализированы научные подходы к выбору формы регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок;
- предложен научно-методический подход к формированию коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок;
- даны практические рекомендации по внедрению коммерческой инфраструктуры рынка в деятельность субъектов рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Объектом исследования является российский рынок грузовых железнодорожных перевозок.

Предметом исследования являются способы и формы регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Соответствие темы диссертации требованиям Паспорта специальностей ВАК. Диссертационная работа выполнена в рамках п. 1.4.83. «Экономическое обоснование систем

управления на транспорте» и п. 1.4.92. «Организация управления на транспорте» паспорта специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

В качестве **методологической основы исследования** приняты принципы системного подхода, заложенные в трудах отечественных и зарубежных ученых; категории и закономерности экономической науки. В ходе исследования использовались конкретный экономический анализ, методы экспертных оценок и математической статистики.

Информационно-эмпирической базой исследования, обеспечившей репрезентативность исходных данных, достоверность, надежность и точность выводов, рекомендаций и предложений, послужили открытые статистические сборники информации о показателях развития экономики России, транспортной системы, железнодорожного транспорта, материалы монографических исследований отечественных и зарубежных ученых, периодической печати, научно-практических конференций и семинаров, сети Интернет.

Рабочая гипотеза диссертационного исследования. Предполагается, что развитие регуляторных механизмов в сфере грузовых железнодорожных перевозок и железнодорожного транспорта в целом целесообразно осуществлять путем формирования коммерческой инфраструктуры рынка, функционирующей на основе механизмов сорегулирования.

Научная новизна диссертационной работы заключается в комплексном рассмотрении теоретических и практических вопросов выбора форм и способов регулирования сферы грузовых железнодорожных перевозок, что будет способствовать повышению конкурентоспособности организаций грузового железнодорожного транспорта в части, связанной с обеспечением надежного и экономически эффективного транспортного обеспечения потребностей национальной экономики.

В диссертации сформулированы и выносятся на защиту следующие основные положения, содержащие элементы научной новизны:

-на основе положений классической теории конкуренции выявлены особенности функционирования субъектов рынка грузовых железнодорожных перевозок, что позволило идентифицировать модель российского рынка грузовых железнодорожных перевозок как смешанную модель конкуренции (монопольный и конкурентный сегменты); показаны перспективы развития конкурентных отношений в сфере грузовых железнодорожных перевозок;

-дано авторское определение коммерческой инфраструктуры рынка применительно к сфере грузовых железнодорожных перевозок как эффективного механизма сорегулирования производства и оборота услуг по перевозкам грузов, обеспечивающего недискриминационный доступ заинтересованных организаций на рынок для ведения предпринимательской деятельности, механизма защиты и развития конкуренции на данном рынке, а также механизма адекватного технического, тарифного и антимонопольного регулирования товарных рынков в сфере грузовых железнодорожных перевозок;

-разработаны научно-методические основы формирования коммерческой инфраструктуры рынка (КИР) грузовых железнодорожных перевозок, включающие: принципы КИР (комплексность; открытость; сорегулирование; модульность); механизм сорегулирования, основанный на привлечении участников перевозочного процесса к формированию требований и условий доступа на рынок грузовых железнодорожных перевозок, что позволяет гармонизировать взаимоотношения участников рынка; организационную форму и регламенты формирования и функционирования КИР (Совет рынка и торговые площадки, в том числе и с использованием биржевых механизмов).

Практическая значимость результатов исследования состоит в возможности использования его положений, выводов и рекомендаций руководством Российской Федерации и участников перевозочного процесса в сфере грузовых железнодорожных перевозок при оценке стратегических позиций на рынке. Использование разработанного института рынка (Совета рынка и торговых модулей КИР) в практике работы железнодорожного транспорта на пространстве РФ и ЕАЭС будет способствовать повышению эффективности функционирования транспортного комплекса и экономики страны в целом.

Апробация выводов и результатов исследования. Основные положения и результаты диссертационной работы докладывались и получили одобрение на научно-практических конференциях: более 30 конференций, в том числе 18-я Международная научно-практическая конференция "Актуальные проблемы управления - 2013"; V Евразийский транспортно-логистический форум "Барьеры и точки роста для транспортной инфраструктуры России"; XIII Международная конференция "Рынок транспортных услуг. Взаимодействие и партнерство."; IX Международный форум и выставка "Транспорт России"; Международный управленческий форум "Управление экономикой в стратегии развития России"; IV, VI, VII международная конференция "Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов РФ"; V, VI, VII, VIII международная конференции "Железнодорожные перевозки продукции нефте- и газопереработки". Результаты работы

используются в учебном процессе при чтении лекционных курсов по повышению квалификации ГАСИС НИУ Высшая школа экономики, а также в учебном процессе ФГБОУ ВО Государственный университет управления и «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II» (МГУПС МИИТ).

Публикации. По результатам выполненных в диссертации исследований опубликовано 12 работ, общим объемом 16,91 п.л. (в т.ч. авторский вклад 7,07 п.л.), в том числе в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией России, 3 работы общим объемом –13,24 печ. л., в том числе авторских –3,89 печ. л.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы (154 наименований), объемом 174 машинописных страницы текста, 18 таблиц, 29 рисунков.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

ВВЕДЕНИЕ

Глава I. Современное состояние и перспективы развития грузовых железнодорожных перевозок в России

1.1. Место и роль грузовых железнодорожных перевозок в транспортной системе страны

1.2. Развитие сегмента грузовых железнодорожных перевозок в Российской Федерации

1.3. Анализ деятельности субъектов рынка грузовых железнодорожных перевозок

Выводы по главе 1

Глава II. Теоретические подходы к формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок

2.1. Применение положений классической теории конкуренции к рынку грузовых железнодорожных перевозок

2.2. Анализ отечественного и зарубежного опыта регулирования железнодорожного транспорта

2.3.Предлагаемый научно-методический подход к формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок

Выводы по главе II

Глава III. Практические рекомендации по формированию и внедрению коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок

3.1.Организационно-экономические аспекты формирования коммерческой инфраструктуры рынка

3.2. Нормативно-правовое регулирование коммерческой инфраструктуры рынка

3.3.Примеры внедрения коммерческой инфраструктуры рынка

Выводы по главе III

Заключение
Список литературы

III.ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ.

1. Дана оценка современного состояния российского рынка грузовых железнодорожных перевозок, что позволило выявить основные тенденции его развития.

Железнодорожный транспорт по прежнему занимает лидирующие позиции в транспортной системе страны (табл. 1), уступая лишь автомобильному транспорту в общей погрузке грузов.

Таблица 1

Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2000-2016 гг., %

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Грузооборот всего	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
в том числе:													
железнодорожный	37,7%	39,7%	40,6%	42,5%	42,8%	42,0%	42,3%	43,3%	44,5%	43,2%	45,3%	45,3%	45,2%
автомобильный	4,2%	4,1%	4,1%	4,2%	4,4%	4,1%	4,2%	4,5%	5,0%	4,9%	7,9%	4,6%	4,5%
морской	3,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,7%	2,2%	2,1%	1,6%	0,9%	0,8%	0,6%	0,8%	0,8%
внутренний водный	2,0%	1,9%	1,8%	1,7%	1,3%	1,2%	1,1%	1,2%	1,6%	1,6%	1,4%	1,2%	1,3%
воздушный	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
трубопроводный	52,7%	52,9%	52,1%	50,2%	49,8%	50,5%	50,1%	49,3%	48,0%	49,4%	47,7%	48,0%	48,1%

Средняя дальность перевозки за два десятилетия выросла в 1,7 раза (с 1000 км в 1995г. до 1669,5 км в 2014 г.), а по отдельным грузам этот рост был еще выше (например, по углю – примерно в 2,5 раза - с 800-900 км до 2200-2300 км).

Доля расходов на железнодорожные перевозки в цене массовых грузов составляет от 5-6% (нефтепродукты, оборудование, металлоконструкции) до 30-50% (щебень, песок, уголь).

Главными преимуществами железнодорожного транспорта, обеспечивающими его позиции на российском рынке перевозок, являются:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог (до 80-90 млн.т по двухпутной или 20-30 млн.т по однопутной линии в год);
- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;

• возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;

• относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъёмностью железнодорожного транспорта.

В сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди видов транспорта общего пользования.

Основными грузами, перевозимыми по железным дорогам, являются уголь, нефть и нефтепродукты, железная руда, продукция металлургической промышленности, лесные грузы, удобрения, зерно.

Исследование показало, что российским железным дорогам на современном этапе их развития присущ ряд особенностей, которые необходимо учитывать при формировании коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок:

- сезонность функционирования альтернативных видов транспорта в отдельных регионах страны;

- неравномерная густота железнодорожной сети и различный уровень транспортной обеспеченности регионов;

- возможность интеграции системы по технологическим стандартам со странами СНГ и отсутствие такой возможности с другими странами;

- преобладание грузовых перевозок в общей структуре перевозок, в которых наибольший удельный вес составляют сырьевые грузы;

- необходимость содержания нерентабельных и малодеятельных линий.

В результате структурной реформы железнодорожного транспорта участниками грузовых железнодорожных перевозок являются:

- владельцы инфраструктуры (ОАО «РЖД», АК «ЖДЯ», АО «Ямальская железнодорожная компания», ФГУП «КЖД»);

- перевозчики (ОАО «РЖД», иные перевозчики в долгосрочной перспективе, после либерализации этого рынка). Стоит отметить, что де-факто ООО «Трансойл» и ООО «Балттранссервис» являются перевозчиками, осуществляют перевозку грузов (нефть, нефтепродукты) собственными поездными формированиями (своими локомотивами и вагонами). Поездные бригады арендуются у ОАО «РЖД»;

- операторы, владельцы подвижного состава;

- грузовладельцы;

- вагоностроители;

- ППЖТ;

- вагоноремонтные предприятия;

- экспедиторы.

Ядром сложившейся системы, во многом определяющим эффективность ее функционирования, является ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» формирует примерно 1,6 % ВВП России, даёт 1,3% всех налоговых поступлений в бюджет и 3,4% инвестиций в основной капитал.

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (путь, путевое хозяйство, железнодорожные станции и т.д.) практически полностью принадлежат ОАО «РЖД», которое является в сфере предоставления услуг инфраструктуры «естественным монополистом». Так же в собственности ОАО «РЖД» находится 14 тыс. магистральных локомотивов, что составляет более 98% всех магистральных локомотивов в стране, 11 тыс. используется в грузовом движении и примерно 3 тыс. – в пассажирском. С учётом маневровых локомотивов парк ОАО «РЖД» составляет 20,5 тыс. единиц.

Парк грузовых вагонов насчитывает около 1,2 млн. единиц, на долю ОАО «РЖД», его дочерних и зависимых обществ, приходится 20,9% вагонного парка, остальные 79,1% вагонов принадлежат другим собственникам. Следует отметить, что в связи с принятыми решениями Правительством РФ о запрете продления срока службы грузовых вагонов парк грузовых вагонов сокращается.

Помимо 85,6 тыс.км железных дорог общего пользования, в России имеется примерно 36 тыс.км. путей необщего пользования (в т.ч. пути промышленного железнодорожного транспорта), из которых 16% принадлежит ОАО «РЖД» и 84% принадлежит иным собственникам.

Из общего количества имеющихся в России маневровых локомотивов - 16 тыс. единиц, - примерно 6 тыс. единиц (38 %) принадлежит ОАО «РЖД», а остальные 10 тыс. единиц (62 %) различным собственникам путей необщего пользования - как предприятиям промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), так и отдельным грузоотправителям, имеющим развитые транспортные подразделения.

В последнее время усиливается конкуренция между автомобильным и железнодорожным транспортом с уходом грузов к автомобилистам, что становится важной проблемой железнодорожников.

Исследование показало, что во многом это связано со следующими недостатками в деятельности железнодорожного транспорта:

- невысокой, по сравнению с автомобильном транспортом, скоростью доставки грузов (по всем видам отправок - 200-280 км/сут.);

- низкой степенью сохранности перевозимых грузов (потери грузов на российских железных дорогах в несколько раз превышают установленные нормы убыли на 1 т груза, например, нормативные потери угля определены в размере 0,7%, а фактические составляют 3%, руды - соответственно 0,9 и 3,5%, цемента – 1,2 и 4,0%, зерна – 0,1 и 0,2%, кирпича – 1,3 и 7,0%).

Указанные недостатки в деятельности железнодорожного транспорта в определенной степени смягчаются тем, что основу перевозок составляют массовые грузы, переход которых на другие виды транспорта затруднен.

В целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, необходимо дальнейшее развитие и внедрение рыночных механизмов в практику деятельности отрасли.

2. На основе положений классической теории конкуренции выявлены особенности функционирования субъектов рынка грузовых железнодорожных перевозок, что позволило идентифицировать модель российского рынка грузовых железнодорожных перевозок как смешанную модель конкуренции (монопольный и конкурентный сегменты); показаны перспективы развития конкурентных отношений в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

Основателями фундаментальных работ, где рассматривались вопросы конкуренции, были А. Смит, И. Шумпетер, Ф. фон Хайек.

Понятие конкуренции закреплено Федеральным законом № 135-ФЗ «О защите конкуренции» как свободная, в рамках нормативно-правовых ограничений, деятельность субъектов рынка.

Так, в рамках настоящего исследования конкуренция понимается как соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

В классической теории разделение моделей конкуренции производится по следующим параметрам: количество компаний, функционирующих на рынке; сила конкуренции; доли компаний на рынке; порядок доступа на рынок.

Применительно к железнодорожному транспорту можно говорить о смешанной конкуренции. При рассмотрения различных рынков, связанных с деятельностью железнодорожного транспорта, можно выявить как монопольные сегменты (например,

услуги предоставления инфраструктуры общего пользования) так и конкурентные (например, услуги предоставления под перевозку грузовых вагонов). А также рынки, в которых возможен переход от естественно-монопольного состояния к конкурентному, при формирования института Коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Такими рынками могут быть: деятельность частных перевозчиков, деятельность по подаче-уборке вагонов, текущий ремонт грузовых вагонов.

В настоящее время перед отраслью железнодорожных перевозок стоит актуальная задача по изменению методов управления путем введения в регулирующий процесс всех лиц, заинтересованных в улучшении качества работы железнодорожного транспорта и построения демократичной и открытой системы принятия решений.

Выполненный анализ состояния рынка железнодорожных перевозок выявил необходимость трансформации действующих регуляторных механизмов на железнодорожном транспорте. Исследование показало, что условно можно выделить 3 подхода к развитию механизмов регулирования: традиционно-консервативный, либеральная модель и сорегулирование.

Первая концепция «традиционно-консервативная», предполагает сохранение управления отраслью практически в существующем виде, по сути, обеспечивая влияние на все стороны процесса ОАО «РЖД». Основным недостатком такого подхода является неучет интересов других участников рынка, излишняя закрытость, превалирование корпоративных интересов. При этом оценка качества работы ОАО «РЖД» производится государством только на основе представляемых ежегодных отчетов, а возможности оперативного регулирования практически отсутствуют.

В рамках второй концепции выносятся предложения, направленные на определение новых путей эффективного использования перевозочного потенциала железнодорожного транспорта России на основе расширения и углубления партнерских отношений государственного сектора с частным, но по сути данные предложения содержат лишь намерение расширить сферу охвата рынка структурами ОАО «РЖД» за счет создания в конкурентных секторах коммерческих организаций, учрежденных самим ОАО «РЖД».

Таким образом, можно заключить, что в железнодорожной отрасли действует система саморегулирования, где функции регулятора выполняет ОАО «РЖД», либо в своем непосредственном качестве, либо в качестве главного участника Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии, при этом имея в своем распоряжении набор инструментов по оказанию прямого влияния на все сегменты рынка грузовых железнодорожных перевозок. На начальных этапах регулирования отрасли, адаптации ее к

условиям рынка это было оправдано, но сейчас необходимо формировать новую систему управления железнодорожным транспортом, основанную на механизме сорегулирования.

Термин «сорегулирование» или «совместное регулирование» в российском законодательстве не закреплен, но в научной литературе он сложился. Под сорегулированием (совместным регулированием) понимается совместное участие в осуществлении регулирующего воздействия государства в лице его органов и различных участников рынка (хозяйствующих субъектов, научных организаций, потребительских организаций, профсоюзов и т.п.). Решения, принимаемые в таких условиях, коллегиальны, учитывают интересы всех участников процесса и способствуют их гармонизации, что особенно важно в рамках такой жизненно важной для экономики России отрасли как железнодорожный транспорт.

Механизм сорегулирования позволяет соединить преимущества механизмов саморегулирования и государственного регулирования, избежав их недостатков.

При переходе к сорегулированию расширяется круг участников, что особенно важно для перевозок грузов железнодорожным транспортом, представляющим собой единый технологический процесс. Искусственное выделение из него определенных операций, осуществляемых отдельными участниками с обособлением этих участников путем наделения их некими привилегиями относительно других участников, может привести к нарушениям единства процесса, сказаться на эффективности перевозок.

Попытки выстроить работоспособные механизмы сорегулирования предпринимались и в дореволюционной и в современной России: таким примером могут служить созывы Тарифных съездов – конференций потребителей услуг и работников железнодорожного транспорта.

Использование механизмов сорегулирования в хозяйственной практике можно рассматривать как общемировую тенденцию. Так, профессор М.А. Егорова в своем исследовании отмечает, что «европейское законодательство постепенно начинает отдавать предпочтение более эффективному сочетанию публичного и частного регулирования, т.е. сорегулированию, которое подразумевает достижение частными компаниями целей, определенных законодательными властями». Аналогичный опыт за рубежом имеется и в сфере грузовых перевозок. Так, на железных дорогах Австралии действует модель "переговоры-арбитраж", когда организация, предоставляющая доступ к сети, и соискатель стремятся в процессе коммерческих переговоров заключить соглашение о цене и неценовых условиях доступа. В случае, если они не могут прийти к соглашению, предусмотрено положение о решение вопроса в арбитражном порядке. Принципы ценообразования

определяют нижний и верхний пределы для платежей и поступлений, устанавливаемых в переговорном и арбитражном порядке. Используемые механизмы направлены на предотвращение получения организациями, предоставляющими доступ, монопольной прибыли, а также на обеспечение оплаты пользователями стоимости использования сети. В целом, максимальная цена определяется как полная экономическая стоимость предоставления услуг; минимальная цена равняется предельным или приростным издержкам, при этом различные организации, предоставляющие доступ, используют различные определения максимальной и минимальной цены.

Проведенное в работе сравнение форм и механизмов государственного регулирования позволило выявить следующие положительные стороны сорегулирования:

1.Более полный учет интересов и возможностей грузоотправителей и операторов подвижного состава по перевозке грузов и порожних вагонов по инфраструктуре общего пользования.

2.Повышение доступности и открытости грузовых железнодорожных перевозок для новых участников.

3.Высвобождение части работников государственного аппарата, осуществляющих регулирование и контроль на железнодорожном транспорте, влекущее сокращение административно-хозяйственных расходов государства и снижение коррупционных рисков.

4.Снятие излишних административных барьеров и искусственных ограничений, что будет способствовать притоку в железнодорожную отрасль частных инвестиций.

5.Повышение ответственности за состояние подвижного состава и инфраструктуру транспорта общего и необщего пользования в результате возложение риска несения убытков непосредственно на пользователей.

6.Снижение конфликтности в сфере грузовых железнодорожных перевозок, так как хозяйствующие субъекты сами становятся ответственными за принятие регуляторных решений.

7.Активизация консолидированного ресурса (государственного и предпринимательского) через организацию комплексных проектов экономического и технологического развития, что обеспечивает дополнительные условия устойчивого режима экономического воспроизводства.

8.Повышение качества информационного обмена данными между государством и участниками рынка, что создает систему постоянно работающей обратной связи.

Эффективная система сорегулирования в сфере организации железнодорожных перевозок грузов подразумевает взаимодействие всех участников перевозочного процесса между собой и с регулирующими органами государственной власти.

Взаимодействие субъектов перевозочного процесса предлагается осуществить на основе принципов:

- равноправия,
- открытого характера деятельности,
- соперничества хозяйствующих субъектов из одной группы.

Реализация этих принципов невозможна при закрытом характере работы участников перевозочного процесса, когда представители транспортного сообщества не могут дать оценку деятельности участников на основе официально опубликованных унифицированных данных. Кроме того, рынок грузовых перевозок должен пополняться новыми субъектами. Насущной практической задачей становится создание нормативно-правовых основ механизма сорегулирования, в том числе обязывающих всех хозяйствующих субъектов, представляющих те или иные группы, раскрывать обобщенные сведения о своей деятельности. Сорегулирование предполагает обсуждение производственных и финансовых возможностей участников перевозочного процесса. Так, обсуждение тарифов на перевозки грузов с одной стороны предполагает раскрытие информации о себестоимости грузовых перевозок и о рентабельности, планируемой перевозчиком, а с другой стороны, и грузоотправители должны представлять данные о конечной стоимости перевозимых товаров и о затратах на их производство. Это позволит определить справедливую цену перевозки (тариф), таким образом, чтобы эта цена не являлась непреодолимым барьером для бизнеса, но и компенсировала все затраты на организацию перевозки, образуя вменяемую чистую доходность.

Таким образом, для реализации формата совместного регулирования необходимо существенно повысить уровень общей информационной открытости всех участников перевозочного процесса.

Необходимо создание единого мегарегулятора – Совета рынка грузовых железнодорожных перевозок, учрежденного крупнейшими хозяйствующими субъектами и общественными объединениями, включающими различные группы участников перевозочного процесса, что уравновесит влияние ОАО «РЖД» и будет способствовать гармонизации взаимоотношений всех заинтересованных сторон. В настоящее время, несмотря на наличие на рынке грузовых перевозок большого числа объединений грузовладельцев, операторов, владельцев путей необщего пользования, вагоностроителей,

экспедиторов и портов, их действия имеют локальный характер и не обеспечивают необходимого уровня согласованности, обеспечивающей эффективное функционирование отрасли.

Создание Совета рынка грузовых железнодорожных перевозок могло бы как раз и аккумулировать решение всех этих важных и непростых вопросов, что в совокупности с формированием коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок будет способствовать выходу железнодорожной отрасли России на новый уровень развития.

3. Дано авторское определение коммерческой инфраструктуры рынка применительно к сфере грузовых железнодорожных перевозок как эффективного механизма сорегулирования производства и оборота услуг по перевозкам грузов, обеспечивающего недискриминационный доступ заинтересованных организаций на рынок для ведения предпринимательской деятельности, механизма защиты и развития конкуренции на данном рынке, а также механизма адекватного технического, тарифного и антимонопольного регулирования товарных рынков в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

Выполненный анализ существующих подходов к выбору формы регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок показал необходимость разработки нового подхода к регулированию рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Важнейшим фактором эффективности рынка является многообразие хозяйственных практик (бизнес-практик), что позволяет рынку лучше и эффективнее адаптироваться к интересам потребителей. Основной угрозой стабильности и эффективности рыночных институтов являются различные способы деформации рынка.

Коммерческая инфраструктура рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок (КИР), в целом поддержанная экспертами железнодорожной отрасли (представителями федеральных органов исполнительной власти, научных организаций, участников рынка услуг в сфере розничной торговли, представителей ассоциаций, общественных объединений, осуществляющих деятельность в сфере железнодорожного транспорта), направлена на недопущение антиконкурентных действий участников перевозочного процесса, защищает естественное развитие рынка за счет максимально широкого круга участников, привлекаемых в орган управления КИР.

Под коммерческой инфраструктурой рынка грузовых железнодорожных перевозок предлагается понимать систему нормативных правовых и нормативных технических актов, определяющих порядок оказания и оборота услуг по перевозкам грузов железнодорожным

транспортом и связанных с ними услуг, договорных отношений между участниками рынка этих услуг, обычаев делового оборота (включая порядок обмена информацией между участниками рынка), а также систему институтов рынка, в совокупности обеспечивающих необходимые условия для оборота услуг инфраструктуры, услуг по перевозкам грузов и повагонным перевозкам грузобагажа и иных, связанных с ними услуг, которые образуют коммерческую инфраструктуру рынка грузовых железнодорожных перевозок и связанных с ними услуг.

Коммерческую инфраструктуру рынка грузовых железнодорожных перевозок можно разделить на 2 сегмента:

• организованные торги, работающие по утвержденным правилам. В 2012 году ФАС России с участием ОАО «РЖД», представителей крупнейших грузоотправителей, операторов, проведены «модельные торги», которые показали работоспособность торговой площадки вагонов.

• Совет рынка грузовых железнодорожных перевозок, который на принципах «сорегулирования» готовит предложения по изменению нормативно-правовых актов в части, касающейся учета расширяющихся рыночных отношений, в замещение хозяйственно-административных отношений, закрепленных в действующем законодательстве.

Рис. 1. Состав участников коммерческой инфраструктуры рынка

Создание коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок требует разработки и реализации соответствующей программы. Для того, чтобы сформировать в сложившихся условиях работоспособную систему управления коммерческой инфраструктурой рынка, необходимо обеспечить:

• конструктивное участие ОАО «РЖД» в процессах создания и работы системы управления коммерческой инфраструктурой;

• системное представительство в процессах создания и работы коммерческой инфраструктуры всех основных (прописанных в Федеральном законе № 17-ФЗ от 10.01.2003 «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации») участников рынка в сфере железнодорожного транспорта: владельцев инфраструктур, перевозчиков, операторов подвижного состава (в том числе, вагонов, локомотивной тяги, собственных поездных формирований), владельцев ЖДНП, экспедиторов, грузовладельцев;

• системное представительство в процессах создания и работы коммерческой инфраструктурой федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих регулирование железнодорожной отрасли (Минэкономразвития России, Минтранса России, ФАС России);

• четкую координацию в системе управления коммерческой инфраструктурой регуляторных решений, касающихся использования инфраструктуры (в части конкурентного сектора рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом), с предоставлением инфраструктуры для иных целей, не связанных с этими перевозками (перевозки грузов по регулируемым тарифам, перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа (кроме повагонных отправок), воинские, хозяйственные перевозки, перерывы движения для проведения ремонтных работ и др.);

• имплементацию порядка установления договорных отношений в хозяйственных взаимодействиях из перевозок грузов и связанных с ними стандартных услуг через торговую систему в положения Федеральных законов «О железнодорожном транспорте в РФ», «Устав железнодорожного транспорта РФ», Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом и в другие нормативные правовые акты, регламентирующие установление этих отношений.

Коммерческая инфраструктура рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок направлена на формирование эффективного механизма сорегулирования производства и оборота услуг по перевозкам грузов, обеспечивающего недискриминационный доступ заинтересованных организаций на рынок для ведения предпринимательской деятельности, механизма защиты и развития конкуренции на этом рынке, а также механизма адекватного технического, тарифного и антимонопольного регулирования товарных рынков в сфере железнодорожного транспорта.

4. Разработаны научно-методические основы формирования коммерческой инфраструктуры рынка (КИР) грузовых железнодорожных перевозок, включающие: принципы КИР (комплексность; открытость; сорегулирование; модульность); механизм сорегулирования, основанный на привлечении участников перевозочного

процесса к формированию требований и условий доступа на рынок грузовых железнодорожных перевозок, что позволяет гармонизировать взаимоотношения участников рынка; организационную форму и регламенты формирования и функционирования КИР (Совет рынка и торговые площадки, в том числе и с использованием биржевых механизмов).

В настоящей работе сформулированы принципы КИР:

1. Взаимодействие участников на принципах сорегулирования, а именно, привлечение участников перевозочного процесса к формированию требований и условий доступа на рынок грузовых железнодорожных перевозок, что позволяет гармонизировать взаимоотношения участников рынка.

2. Максимальная открытость, что подразумевает раскрытие информации участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок.

3. Доступность, то есть возможность доступа и участия всех заинтересованных лиц.

4. Независимость позиции руководства КИР, в целях недопущения конфликта интересов одного участника рынка перед другим и невозможности создания дискриминации иных участников рынка.

5. Равенство интересов всех участников КИР, что означает полный учет интересов и возможностей всех участников КИР.

6. Комплексность, то есть нацеленность на включение в КИР всех участников рынка транспортных услуг в целях координации всех сторон деятельности рынка железнодорожных перевозок.

7. Модульность, которая предполагает наличия различной специализации торговых площадок по услугам железнодорожного транспорта и поэтапное развитие КИР.

Как уже отмечалось, основной целью КИР является формирование современного рынка железнодорожных грузовых перевозок, полностью отвечающего товарно-денежным отношениям, сложившимся в российской и международной экономике, ориентированного на постоянное улучшение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и иных участников перевозочного процесса.

Задачами КИР являются:

1.Повышение «прозрачности» рынка грузовых перевозок и технологических процессов железнодорожного транспорта.

2.Установление объективных цен на работы, товары, услуги, оказываемые (выполняемые, производимые) участниками КИР.

3.Повышение доступности грузовых перевозок железнодорожным транспортом.

4.Увеличение грузовой базы железнодорожного транспорта.

5.Выявление участков, ограничивающих провозные и пропускные способности инфраструктуры общего пользования, а также выявление сфер, характеризующихся дефицитом предложения услуг (работ, товаров).

6.Повышение безопасности сделок, заключаемых между участниками КИР.

7.Создание условий для постоянного мониторинга регуляторной среды в сфере железнодорожных перевозок грузов для государственных органов власти.

8.Анализ и оценка работы участников КИР транспортным сообществом, в том числе участники КИР.

9.Разработка программного обеспечения и информационных продуктов, содержащих сведения о потенциале КИР, а также позволяющих хозяйствующим субъектам участвовать в деятельности КИР.

10.Повышение взаимной ответственности участников КИР.

11.Создание специализированных организаций, уполномоченных на рассмотрение споров между участниками КИР (Третейские суды, Конфликтные комиссии).

12.Декриминилазция сферы купли-продажи деталей грузовых вагонов.

Наряду с перечисленными задачами при построении коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок необходимо соблюдать требования справедливого и демократичного формирования этой системы. В ней необходимо обеспечить сочетание гарантий прямого волеизъявления участников рынка.

В системе управления коммерческой инфраструктуры предлагается предусматреть прямые и обратные связи, координирующие работу системы, обеспечивающие её устойчивость и сходимость процессов выработки и принятия решений.

В этой системе должна обеспечиваться ответственность представительных органов перед субъектами рынка, исполнительных органов – перед представительными, а также контроль соблюдения установленных правил «игры» всеми: участниками, представительными и исполнительными органами.

Для создания работоспособной системы управления коммерческой инфраструктурой рынка на Совет рынка целесообразно возложить следующие функции:

• технико-экономического аудита услуг, оборот которых осуществляется в конкурентной сфере;

• обобщения и контроля движения цен на услуги, реализуемые в конкурентной сфере, а также разработки предложений по совершенствованию тарифного регулирования в отношении услуг, оказываемых в сфере естественной монополии;

• рационализации перевозок грузов, использования пропускных способностей инфраструктуры и провозных мощностей участников рынка, технологического посредничества на внебиржевых торгах;

• коммерческого арбитража;

• информационного, аналитического и программно-технического обеспечения её деятельности.

Основной целью деятельности Совета рынка является формирование важнейших институтов коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок и подготовка необходимых правовых и организационных условий для создания системы управления коммерческой инфраструктурой рынка.

Таблица 2.

Сегменты рынка, где возможно осуществление управления на принципах сорегулирования

Субъекты государственного регулирования в настоящее время	**Спектр принимаемых решений по вопросам регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок (в укрупненном виде)**	**Возможность частичного делегирования на принципах сорегулирования**
Государственная Дума	Нормотворчество	В части представления проектов новых нормативных актов; участия в законодательном процессе в порядке обсуждения.
Правительство РФ	Нормотворчество	В части представления проектов новых нормативных актов; участия в законодательном процессе в порядке обсуждения.
Минтранс РФ	1. Нормотворчество 2. Отчетная и аналитическая деятельность	1. В части представления проектов новых нормативных актов; участия в законодательном процессе в порядке обсуждения. 2. Возможна полная передача функций по предоставлению информации о состоянии железнодорожного комплекса страны.
РОСЖЕЛДОР	1.Пономерной учет подвижного состава железных дорог; 2.Принятие решений о примыкании путей необщего пользования к инфраструктуре общего пользования; 3.Присвоение и расширение клейма предприятиям, производящим изготовление и ремонт продукции железнодорожного транспорта. 4.Информирование пользователей об изменениях в законодательстве о грузовых железнодорожных перевозках.	1. Осуществление функции пономерного учета операций с вагонным парком с сохранением за РОСЖЕЛДОРом функции общего учета вагонного парка. 2. Участвует совместного с РОСЖЕЛДОРом в оценке готовности путей необщего пользования для ввода в эксплуатацию. 3. Участвует в совместной оценке предприятия для присвоения, расширения или приостановления клейма. 4. Создание общей информационной базы законодательства, регулирующего вопросы перевозки грузов железнодорожным транспортом и смежных рынков. Публикует информацию о перечне существующих путей необщего пользования, о присвоенных клеймах.
РОСТРАНСНАДЗОР	Приостановка и запрет эксплуатации объектов железнодорожного транспорта	В части контроля за текущим состоянием подвижного состава; независимая фиксация фактов повреждения подвижного состава; участие в расследовании при наступлении транспортных происшествий.
ФАС	1. Рассмотрение обращений хозяйствующих субъектов о нарушении антимо-	1. Совместное участие рассмотрении дел о нарушении профессиональными участниками рынка антимонопольного законодательства – арбитраж.

	нопольного законодательства; 2. Подготовка информационно-аналитических материалов о состоянии рынка	2. В части предоставления отчетной информации о состоянии рынка. 3. Профилактическая работа, направленная на недопущение координации экономической деятельности между участниками определенной группы, приводящей к ограничению конкуренции.
РСФЖТ	Выдача, приостановка и отмена сертификатов на продукцию железнодорожного машиностроения и верхнего строения пути	Формирование рекомендаций по выпуску вагонов и комплектующих для рынка грузовых перевозок. Оценка результатов эксплуатации выпущенной на рынок продукции. Технический аудит (проверка качества и соблюдения требований безопасности ремонта вагонов).
Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии	1. Принятие нормативных актов, устанавливающих требования в части: 1.1. ремонта и эксплуатации грузовых вагонов; 1.2. регистрации вагонов; 1.3. Планов формирования грузовых поездов в международном сообщении; 1.4. Условий погрузки грузов в международном сообщении.	Участие в разработке и обсуждении проектов нормативно-правовых актов по вопросам отнесенным к ведению Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии. Наделение правом инициативы по внесению в повестку заседаний Совета вопросов обязательных к рассмотрению.
РЖД (перевозчик и владелец инфраструктуры общего пользования в одном лице)	1. Согласование заявок на перевозку грузов. 2. Прием грузов и порожних вагонов перевозке. 3. Выдача грузов. 4. Осуществление доставки грузов по путям общего пользования. 5. Согласование особых условий груза. 6. Согласование условий крепления груза. 7. Принятие решений о прекращении или ограничение погрузки. 8. Установление тарифов на перевозки в рамках ценовых пределов.	1. Согласование заявок на перевозку грузов в непрямом международном сообщении через морские порты. 2. Согласование накладных на перевозку порожних вагонов в отстой; 3. Рассмотрение случаев о правомерности и обоснованности отказов в приеме заявок на перевозку грузов с выдачей в адрес перевозчика оперативных предписаний обязательных к исполнению об устранении допущенных нарушений. 4. Контроль за выполнением сроков согласования заявок на перевозку грузов, перевозок груженных и порожних вагонов. 5. Контроль за практикой согласования особых условий. 6. Обязательное согласование решений об изменении ценовых пределов перевозки грузов в рамках тарифных коридоров. Независимая оценка практики изменений ценового регулирования в рамках тарифных коридоров.

Совет рынка выступает в качестве учредителя площадки для организованной торговли, на которой происходят организованные торги, и учитываются взаимосвязи с оказанием услуг в рамках прямых контрактных отношений на рынках конкурентно-ориентированных услуг.

Площадка для проведения организованных торгов Совета рынка по мере расширения масштабов деятельности будет оставаться важнейшим для отрасли грузовых железнодорожных перевозок источником информации, полигоном для практической проверки организационных решений по рынку, сферой, где проявляются проблемы оборота услуг по перевозкам грузов железнодорожным транспортом и находятся гибкие, совместно проработанные всеми участниками рынка решения для преодоления этих проблем.

В условиях некоторого снижения грузовой базы и усиления конкуренции между операторами, важность торговой площадки для операторов будет возрастать, поскольку она даёт возможность продавцам услуги по предоставлению вагонов (операторам и собственникам, предлагающим вагоны) более активно конкурировать за покупателя (т.е. за грузоотправителя, предъявляющего спрос) за счёт того, что обеим сторонам торгов становится доступен более широкий спектр возможностей. С другой стороны, у грузоотправителя возникает возможность снижать свои транспортные издержки за счет расширения выбора между операторами.

Также система может работать и в обратном направлении при изменении конъюнктуры на рынке.

Таблица 3.

Отношение области применения торговой площадки КИР к потенциальным участникам.

№	Область применения КИР	Участники	Предмет договора
1	Предоставление операторами для осуществления перевозки грузовых вагонов грузоотправителям и иным заинтересованным лицам.	Грузовладельцы, операторы	Оказание услуг операторами по выделению для целей перевозки грузовых вагонов грузоотправителям
2	Перевозки грузов по железным дорогам по твердому расписанию	Экспедиторы, операторы, грузовладельцы, перевозчики	Оказание услуг перевозчиками по отправлению грузов и порожних вагонов по специальному определенному графику (расписанию).
3	Размещение вагонов на подъездных путях	Владельцы путей небольшого пользования	Оказание услуг по предоставлению путей общего и необщего пользования для временного размещения (отстоя) вагонов.
4	Деятельность железнодорожных терминалов и ППЖТ	Грузовладельцы, терминалы и ППЖТ	Услуги по терминалов и ППЖТ по обработке грузов в связи с их перевозкой.
5	Определение сквозной ставки на перевозку грузов.	Грузовладельцы, операторы, перевозчики, терминалы и ППЖТ, экспедиторы, морские и речные порты, морские агенты и судоходные компании,	Расчет точной ставки на перевозку грузов на всем пути следования при использовании нескольких перевозчиков или нескольких видов транспорта
6	Деятельность вагоноремонтных предприятий России	Операторы, вагоноремонтные предприятия	Выполнение работ по плановому ремонту вагонов.
7	Продажа новых грузовых вагонов на открытых торгах.	Вагоностроительные заводы, покупатели новых вагонов – операторы, грузовладельцы и иные лица	Покупка новых грузовых вагонов у производителей
8	Продажа грузовых вагонов вторичного использования на открытых торгах.	Продавцы вагонов вторичного использования, покупатели – операторы, грузовладельцы и иные лица.	Приобретение грузовых вагонов по договорам купли-продажи
9	Продажа деталей грузовых вагонов (новых и вторичного использования) на открытых торгах.	Продавцы деталей, покупатели – операторы, вагоноремонтные предприятия, грузовладельцы и иные лица.	Приобретение деталей грузовых вагонов по договорам купли-продажи
10	Обмен задолженностями участников КИР	Все участники КИР	Продажа задолженности того или иного участника КИР. Взаимозачеты между участниками КИР

Рис. 2. Запланированные модули торгового сегмента КИР

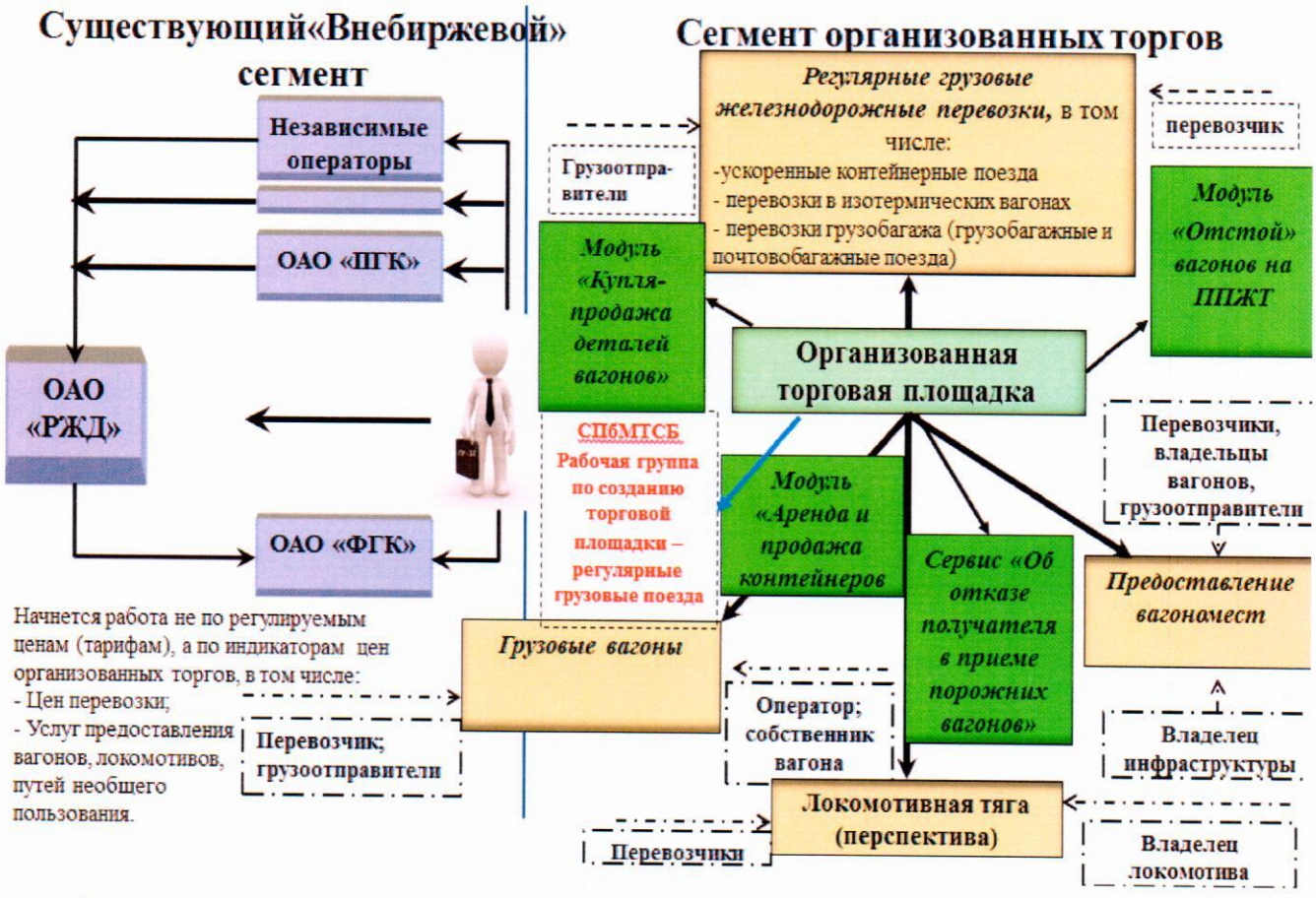

Рис. 3. Организованная торговля услугами в сфере железнодорожного транспорта

Таблица 4.

Преимущества КИР для участников перевозочного процесса.

Участник перевозочного процесса	*Преимущества*
Грузоотправители/ грузополучатели	1. Возможность получения услуг по перевозке грузов по наиболее выгодной цене. 2. Сокращение затрат на поиск и подбор предложений операторов. 3. Снижение коррупционных факторов. 4. Лучшее понимание ситуации на рынке, как результат - прогнозируемость.
Перевозчики	1. Возможность планирования собственной работы, благодаря полученным по итогам торгов результатов, являющихся, по сути, предварительной информацией о планах отгрузки грузовладельцем (грузоотправителем/грузополучателем) и о планах по направлению порожних вагонов операторами. 2. Создание цивилизованной и открытой системы продаж услуг железнодорожного транспорта.
Операторы	1. Создание нового механизма реализации собственных услуг с большим охватом потенциальных клиентов. 2. Создание равных конкурентных условий за клиента. 3. Возможность совершенствования собственной работы на основе принципов профессионализма, законности, здоровой конкуренции.
Владельцы путей необщего пользования	1. Создание нового механизма реализации собственных услуг. 2. Возможность оценки востребованности своих активов в реальном перевозочном процессе.
Регуляторы	1. Формирование полной картины перевозочного процесса, включая перечень существующих операторов, динамику их ставок, степень востребованности услуг операторов. 2. Появление рычагов влияния па рынок грузовых перевозок, в целях недопущения хаотичного развития ситуация, приводящей к монополизации рыночных позиций и к спекулятивному повышению цены.

Практические рекомендации по формированию и внедрению КИР, а также примеры внедрения КИР представлены в диссертационном исследовании и получили практическое внедрение.

Основные результаты исследования

Выполненные в диссертационной работе исследования позволяют сделать следующие выводы и предложения:

1. Доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта в России превышает 45 %, а без учёта трубопроводного – составляет 87 %, доля в пассажирообороте – около 30 %, что подтверждает его позицию как системообразующего вида транспорта.

2. Выполненная типизация модели конкуренции (по параметрам: количество субъектов рынка; уровень конкуренции; доли компаний; порядок доступа/выхода) показала, что применительно к железнодорожному транспорту можно говорить о смешанной модели конкуренции: присутствуют как монопольные сегменты (например, услуги предоставления инфраструктуры общего пользования) так и конкурентные (например, услуги предоставления под перевозку грузовых вагонов), а также рынки, в которых возможен переход от естественно-монопольного состояния к конкурентному при формирования института Коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных

перевозок (деятельность частных перевозчиков, деятельность по подаче-уборке вагонов, текущий ремонт грузовых вагонов и иные рынки).

3. Исследование показало, что задачи государственной политики состоят в развитии цивилизованной конкуренции в транспортной отрасли, ее комплексной модернизации. Незавершенность структурных преобразований в отрасли «сдерживает приток новых инвестиций, внедрение инноваций и цивилизованных, адекватных времени управленческих механизмов». В части перспектив реформирования отрасли надо остановиться на создании коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок, необходимость создания которой закреплена в Поручении В.В. Путина (ВП-П9-1пр от 24.01.2012), а также пунктов 1, 2, 15 Плана Целевой модели и иных нормативных правовых документов: в целях координации работы и обеспечения баланса интересов участников рынка железнодорожных перевозок необходимо создать саморегулируемую организацию, аналогичную «Совету рынка», который действует в сфере электроэнергетики.

Зарубежный опыт и опыт институциональных преобразований в России показывает, что эффективное проведение структурных реформ возможно лишь при условии способности всех заинтересованных организаций управлять транзакционными издержками во взаимоотношениях старых и новых участников формируемого конкурентного рынка. Для надежной, бесперебойной работы в сфере железнодорожных перевозок в условиях конкуренции, необходимо обновить действующее законодательство, правила оказания услуг инфраструктуры, правила доступа к инфраструктуре, правила оказания других услуг, связанных с перевозками, сформировать систему организованных торгов стандартными услугами, сформировать порядок постоянного наблюдения и анализа оборота услуг в сфере железнодорожных перевозок, сформировать систему разрешения споров. То есть, необходимо создать коммерческую инфраструктуру рынка грузовых железнодорожных перевозок.

4. При формировании институтов КИР выявлена необходимость расширения сферы действия КИР путем увеличения числа участников КИР до уровня хозяйствующих субъектов стран-членов ЕЭП, распространения КИР на все виды транспорта в целях формирования сквозной ставки при смешанных перевозках и решения проблемных вопросов в сфере законодательства.

5. КИР в сегментах организованных торгов различными услугами железнодорожного транспорта и площадки для рассмотрения и решения проблемных вопросов отрасли в практике работы на пространстве РФ и ЕАЭС будет способствовать повышению эффективности функционирования транспортного комплекса и экономики страны в целом.

6. Торговые площадки КИР позволяют грузовладельцу выбрать оптимальный по критериям маршрут перевозки, иным участникам рынка (перевозчикам различных видов транспорта, экспедиторам, владельцам подвижного состава и др.) обеспечить рыночное внутривидовое и межвидовое конкурентное соперничество между различными видами транспорта и законодательное урегулирование проблемных вопросов транспортного законодательства. КИР на транспорте обеспечит эффективное взаимодействие между всеми участниками рынка грузовых перевозок, исключит коррупционную составляющую, обеспечит максимальную прозрачность на рынке и высокую конкурентоспособность.

7. Коммерческая инфраструктура рынка создает необходимые условия для обращения товаров и услуг на соответствующих рынках, облегчает участникам рыночных отношений доступ на рынок для предпринимательской деятельности и реализацию их законных экономических интересов, повышает оперативность и эффективность работы рыночных субъектов, придает рыночным отношениям прозрачность и объективность, создает возможности для юридического и экономического контроля, государственного и общественного регулирования деловой практики.

8. Коммерческая инфраструктура рынка обеспечивает установление равновесия между спросом и предложением на основе цивилизованных форм конкуренции между участниками рынка, и позволяет определить равновесную цену на товары и услуги.

9. Сформированная КИР может быть использована всеми участниками перевозочного процесса в целях сокращения затрат и формирования консолидированной позиции по управлению отраслью путем участия в процессах формирования нормативно-правовой базы и «правил игры», а также передачи в ряде случаев механизмов контроля и управления от органов исполнительной власти. Профильные министерства и ведомства совместно с участниками рынка через соответствующие институты коммерческой инфраструктуры рынка смогут решать задачи непосредственного регулирования условий оборота услуг по перевозкам грузов железнодорожным транспортом.

IV. ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ:

Статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ:

1. Богданова Т.В., Реутов Е.В. Использование механизма сорегулирования в сфере грузовых железнодорожных перевозок // «Транспортное дело России», Сентябрь-Октябрь 2016, общий объем – 0,5 печ. л., в том числе авторских – 0,25 печ. л.

2. Реутов Е.В., Яковенко Н.Ю. Деятельность антимонопольных органов России по защите и развитию конкуренции на рынках железнодорожных перевозок// «Бюллетень

транспортной информации», Декабрь 2014 (234), общий объем – 0,84 печ. л., в том числе авторских – 0,42 печ. л.

3. Горлинский А.И., Голомолзин А.Н., Давыдов Г.Е., Реутов Е.В. Положение железнодорожного транспорта в социально-экономический системе и перспективы реформирования рынков железнодорожных перевозок в странах ЕС, и в некоторых странах ОЭСР и СНГ // «Бюллетень транспортной информации» Март 2014 (225) , Апрель 2014 (226), Май 2014 (227), Июнь 2014 (228), Июль 2014 (229), Сентябрь 2014 (231), Октябрь 2014 (232), Ноябрь 2014 (233), Декабрь 2014 (234), общий объем – 11,9 печ. л., в том числе авторских – 2,97 печ. л.

Статьи в прочих научных изданиях:

4. Е.В. Реутов Электронный навигатор для грузовладельца // Информационное агентство, Деловой журнал «РЖД-Партнер», РЖД-Партнер / Выпуск №23 (311) декабрь 2015, общий объем – 0,67 печ. л., в том числе авторских – 0,67 печ. л.

5. Е.В. Реутов Интервью КИР должна стать для грузовладельца своеобразным электронным навигатором при выборе оптимальных маршрутов перевозки // Информационное агентство «РЖД-Партнер» Декабрь 2015, общий объем – 0,08 печ. л., в том числе авторских – 0,08 печ. л.

[Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/kir-dolzhna-stat-dlia-gruzovladeltsa-svoeobraznym-ielektronnym-navigatorom-pri-vybore-optimalnykh-ma.html, свободный

6. Е.В. Реутов Трудности перемещения // Информационное агентство, Деловой журнал «РЖД-Партнер» РЖД-Партнер / Выпуск №19 (311) октябрь 2015, общий объем – 0,09 печ. л., в том числе авторских – 0,09 печ. л.

7. Опыт реформирования железных дорог в странах СНГ и Восточной Европы // Научно-практическое издание, альманах «Вектор транспорта» Декабрь 2015 (4) За рубежом, общий объем – 0,4 печ. л., в том числе авторских – 0,4 печ. л.

8. Е.В. Реутов Интервью КИР выйдет в мир // Информационное агентство «РЖД-Партнер» Август 2015, общий объем – 0,13 печ. л., в том числе авторских – 0,13 печ. л.

[Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnye-gruzoperevozki/kir-vyidet-v-mir.html, свободный

9. Е.В. Реутов Коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок – эффективный механизм антимонопольного регулирования в железнодорожной отрасли // Научно-практическое издание, альманах «Вектор транспорта» Май 2015 (3)

Коммерческая инфраструктура рынка, общий объем – 0,79 печ. л., в том числе авторских – 0,79 печ. л.

10. Е.В. Реутов Задачи незавершенного реформирования и целесообразность внедрения коммерческой инфраструктуры рынка в сферу железнодорожного транспорта // Научно-практический и информационно-аналитический журнал «Вестник транспорта» Февраль 2015 (2) Реформы, общий объем – 0,37 печ. л., в том числе авторских – 0,37 печ. л.

11. Е.В. Реутов, Н.Ю. Яковенко Антимонопольное регулирование на грузовом железнодорожном транспорте в 2011-2013 гг. и задачи развития конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок // Научно-практическое издание, Альманах «Вектор транспорта», Июнь 2014 (2) Регуляторы, общий объем – 0,98 печ. л., в том числе авторских – 0,49 печ. л.

12. Е.В. Реутов Целесообразность внедрения коммерческой инфраструктуры рынка в сферу железнодорожного транспорта // Материалы Международного управленческого форума «Управление экономикой в стратегии развития России», Москва – 2014 Выпуск 2, секция «Проблемы управления на транспорте», общий объем – 0,16 печ. л., в том числе авторских – 0,16 печ. л.