



**ОБЪЕДИНЕННЫЙ УЧЕНЫЙ СОВЕТ
ОАО «РЖД»**

3-я Мытищинская ул., д. 10, г. Москва, 129626
тел.: +7 (499) 260-4243, факс: +7 (499) 260-4296
e-mail: ous@vnlizht.ru, www.rzd.ru

« 31 » 10. 2017 г. № ОУС-05/173

На № _____ от _____

В диссертационный совет

Д 212.049.07 при

ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления»

ОТЗЫВ

официального оппонента доктора экономических наук Мачерета Дмитрия Александровича на диссертацию Реутова Евгения Владимировича «Формирование коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)

1. Актуальность темы исследования

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства, важнейшей составляющей эффективного функционирования экономики. Развитие транспортной системы Российской Федерации нацелено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населения страны транспортными услугами.

Железнодорожный транспорт является основной транспортной системой РФ, ему принадлежит ведущая роль в осуществлении перевозок, в частности, он наиболее приспособлен к массовым перевозкам. Российские железные дороги входят в систему международных транспортных коридоров, являясь связующим звеном со странами Европы и Восточной Азии.

В диссертации Реутова Е. В. акцент сделан на глубокое изучение железнодорожной отрасли РФ, в частности, рассмотрены современное

состояние и перспективы развития грузового сегмента железнодорожных перевозок.

В условиях увеличивающейся конкуренции в последние годы со стороны автомобильного транспорта, ухода туда части грузов, которые перевозились по железным дорогам, автором проведен детальный анализ возможного варианта регулирования железнодорожного транспорта в целях его более эффективного функционирования. Представлены рекомендации по формированию конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок, которые могут быть реализованы на практике. Из вышесказанного следует, что выполненная диссертационная работа является, безусловно, своевременной и актуальной.

2. Научная новизна и практическая ценность исследования

В соответствии с поставленной целью, автором диссертации выполнено серьезное исследование, направленное на развитие научно-методических подходов к формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок.

В теоретическом и практическом отношении, наиболее ценными являются следующие результаты исследования Реутова Е. В.:

- дана оценка современного состояния грузовых железнодорожных перевозок в России, которая позволила выявить преимущества и недостатки железнодорожного транспорта;
- определена конкурентная модель рынка грузовых железнодорожных перевозок и показаны направления её развития;
- проведен анализ отечественного и зарубежного опыта регулирования железнодорожного транспорта, который показал необходимость модернизации законодательства о естественных монополиях и о железнодорожном транспорте, необходимость создания коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок в целях установления взаимодействий хозяйствующих субъектов –

участников товарных рынков в указанной сфере и согласования процедур взаимодействия на основе рыночных методов в соответствии с действующим законодательством;

- обоснованы практические рекомендации по формированию и внедрению коммерческой инфраструктуры рынка в сфере железнодорожного транспорта. Рассмотрены организационно-экономические аспекты формирования коммерческой инфраструктуры рынка в сфере железнодорожного транспорта, выделены преимущества коммерческой инфраструктуры рынка, основной из которых является обеспечение установления равновесия между спросом и предложением на основе цивилизованных форм конкуренции между участниками рынка, позволяющих выявить равновесную цену;
- рассмотрено нормативно-правовое регулирование коммерческой инфраструктуры рынка;
- приведены примеры внедрения коммерческой инфраструктуры рынка.

Практическая значимость результатов исследования состоит в их прикладном характере. Научные положения и рекомендации диссертации могут быть использованы государственными органами, участниками рынка железнодорожных перевозок, руководителями транспортных компаний при выборе варианта регулирования железнодорожной отрасли.

Рассмотренное автором предложение по формированию коммерческой инфраструктура рынка в сфере железнодорожного транспорта обеспечит эффективное взаимодействие между всеми участниками рынка грузовых перевозок, исключит коррупционную составляющую, обеспечит максимальную прозрачность на рынке и высокую конкурентоспособность.

Материалы диссертационного исследования также могут быть использованы для преподавания ряда разделов дисциплин экономико-управленческого цикла в транспортных вузах и при чтении спецкурсов.

3. Достоверность основных результатов исследования, выводов и предложений обосновывается на глубинной проработке теоретического материала отечественных и зарубежных ученых по исследуемой проблеме. Применение при проведении исследования разнообразного научного инструментария, включающего экономический анализ, системный подход, методы комплексного и сравнительного анализа свидетельствует об обоснованности положений и выводов данной работы.

При написании диссертации автор также использовал открытые статистические сборники информации о показателях развития экономики России, транспортной системы железнодорожного транспорта, материалы монографических исследований отечественных и зарубежных ученых.

Достоверность научных положений и полученных автором выводов подтверждается приведенными в диссертации результатами исследований.

4. Оценка содержания диссертации

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

Сформулированные во введении и отвечающие требованиям актуальности цели и задачи исследования рассматриваются и решаются в полном объеме в трех главах диссертации.

В первой главе «Современное состояние и перспективы развития грузовых железнодорожных перевозок в России» рассмотрены место и роль грузовых железнодорожных перевозок в транспортной системе страны, процесс развития сегмента грузовых железнодорожных перевозок в Российской Федерации, проведен анализ деятельности субъектов рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Реутов Е. В. на основе проведенного анализа динамики грузооборота различных видов транспорта в России в 2000–2016 гг. и доли различных видов транспорта в грузообороте в этот период (с. 11–20) приходит к выводу,

что доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта в России превышает 45 %, а без учета трубопроводного – составляет 87 % (с. 11–20).

Также автор выявил тенденции спада объемов перевозок в период 1990–1998 гг. и роста объемов перевозок и грузооборота с 1999 по 2008 гг., а также рост средней дальности перевозок в 1,7 раза за два последних десятилетия вследствие усиления экспортной ориентации отечественной экономики (с. 28–29).

Представлена номенклатура основных грузов, перевозимых по железным дорогам, погрузка важнейших грузов железнодорожным транспортом в 2000–2015 гг. (с. 32), а также тенденции по погрузке отдельных грузов.

На основе сравнительного анализа отмечено, что по эксплуатационной длине железные дороги России занимают третье место в мире – после США и Китая (с. 22).

При рассмотрении структуры железнодорожной отрасли в России Реутов Е. В. справедливо отмечает, что инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования практически полностью принадлежит ОАО «РЖД», которое является в сфере предоставления услуг инфраструктуры «естественным монополистом», что затрудняет внедрение конкурентных отношений в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

Исследование показало, что уровень конкуренции между различными видами транспорта в России намного ниже, чем в остальных странах мира, что обусловлено большими расстояниями между пунктами зарождения и погашения грузопотоков. По мнению автора, это очень важный фактор, который необходимо учитывать при выборе модели организации железнодорожной отрасли.

Важной частью диссертационной работы является сформированная автором классификация участников перевозочного процесса на рынке грузовых железнодорожных перевозок, что способствует определению

бенефициаров внедрения коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок (с. 47).

Во второй главе «Теоретические подходы к формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок» представлено применение положений классической теории конкуренции к рынку грузовых железнодорожных перевозок, проведен анализ отечественного и зарубежного опыта регулирования железнодорожного транспорта, разработан научно-методический подход к формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок.

На основе положений классической теории конкуренции автором представлены общее понятие конкуренции и конкуренции применительно к грузовому транспорту, классификация конкуренции по разным признакам, а также выявлены факторы оценки конкурентоспособности транспортного предприятия относительно ведущих конкурентов (с. 61). Основываясь на приведенной методической базе, автор рассмотрел особенности конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок (с. 62).

Научный и практический интерес представляет выполненный анализ реформирования действующих регуляторных механизмов на железнодорожном транспорте на основе 3 подходов: традиционно-консервативного, либеральной модели и сорегулирования.

В работе показано, что использование механизма сорегулирования позволит соединить преимущества механизмов саморегулирования и государственного регулирования, избежав их недостатков.

Нельзя не согласиться с выводом автора о том, что для реализации формата совместного регулирования необходимо существенно повысить уровень общей информационной открытости всех участников перевозочного процесса (с. 66–67, 88–89).

Рассматривая отечественный опыт реформирования железнодорожного транспорта, автор анализирует реализацию постановления Правительства

Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте».

В диссертации представлены этапы реформирования железнодорожного транспорта (с. 70). Автор отмечает, что основная идея структурной реформы заключалась в разделении монопольного и конкурентного секторов на федеральном железнодорожном транспорте.

Результаты реформирования оказались недостаточными для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники развития отрасли, а с 2007 по 2014 гг. в России произошло падение грузовых железнодорожных перевозок, которое составило 8 %, и более 15 % составило падение пассажирских перевозок (с. 71–72).

Самостоятельную научную и, особенно, практическую ценность при анализе возможных вариантов реформирования железнодорожной отрасли имеют выводы автора о том, что:

- в Российской Федерации проблемы в сфере железнодорожного транспорта в значительной степени обусловлены не внешними экономическими причинами, а задержками или отказом от реализации ряда важнейших направлений реформы (с. 81);
- необходима разработка нового подхода к регулированию рынка грузовых железнодорожных перевозок, в частности, создание Коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок (далее – КИР).

Практическую ценность имеют предложенные автором механизмы, благодаря реализации которых будет возможно развитие конкуренции в сфере железнодорожного транспорта, а также завершение реформирования отрасли с достижением максимального эффекта (с. 81–82).

В диссертационном исследовании достаточно подробно и ёмко отражены определение, цель, принципы и задачи КИР. Среди них особенно интересны и должны реализоваться на практике: «опрозрачивание» рынка грузовых перевозок и технологических процессов железнодорожного

транспорта; повышение доступности грузовых перевозок железнодорожным транспортом; повышение взаимной ответственности участников КИР (с. 85–91).

Для реализации Программы создания коммерческой инфраструктуры автор считает целесообразным формирование на добровольной основе Ассоциации «Совет рынка железнодорожного транспорта» («Совет рынка»), которая должна сформировать институты КИР и подготовить необходимые правовые и организационные условия для создания системы управления КИР.

В исследовании показаны справедливые преимущества КИР для участников перевозочного процесса (с. 94–95), что отражает необходимость применения результатов работы на практике.

В третьей главе «Практические рекомендации по формированию и внедрению коммерческой инфраструктуры рынка в сфере железнодорожного транспорта» автором представлены подробное описание и рекомендации по созданию КИР. Рассматриваются организационно-экономические аспекты формирования КИР, создание Ассоциации «Совет рынка» как уполномоченного оператора КИР.

В частности, в диссертационном исследовании Реутовым Е. В. определяется состав участников КИР, выделяются области применения КИР и дается подробное описание потенциальных участников КИР (групп хозяйствующих субъектов), на основе чего им обосновывается отношение области применения КИР к потенциальным участникам, что является ценным для реализации КИР на практике (с. 114–115).

Автором определены функции и компетенции Совета рынка, сформирована организационная структура системы управления КИР (с. 119–120).

В исследовании справедливо отмечено, что самое важное преимущество КИР состоит в том, что она обеспечивает установление равновесия между спросом и предложением на основе цивилизованных форм

конкуренции между участниками рынка, и позволяет определить равновесную цену на товары и услуги.

В части нормативно-правового регулирования КИР автор отмечает, что существует необходимость законодательного закрепления создания КИР. При этом определены законодательные акты и федеральные законы РФ в области железнодорожного транспорта, в которые необходимо внести изменения (с. 122–124). Представлены нормативные акты, принятие которых необходимо для повышения эффективности КИР.

В исследовании отмечено, что на заседаниях Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России уже прорабатывался вопрос о создании КИР, проработан план создания КИР, проведены модельные торги по организованной торговле услугами железнодорожного транспорта, которые показали эффективность.

В настоящее время разработан сайт КИР, на котором функционируют отдельные модули КИР. В диссертации показаны их преимущества, а также представлены запланированные модули торгового сегмента КИР и визуализация сегмента организованных торгов (с. 149).

Следует согласиться с выводом автора о том, что КИР на транспорте обеспечит эффективное взаимодействие между всеми участниками рынка грузовых перевозок, исключит коррупционную составляющую, обеспечит максимальную прозрачность на рынке и высокую конкурентоспособность.

В заключении диссертации сформулированы основные результаты, которые подтверждают ее научную новизну и практическую ценность.

Вместе с тем по диссертации Реутова Е. В. можно сделать следующие замечания:

1. Первая глава перенасыщена цифровым и иллюстративным материалом (24 рисунка и 13 таблиц), часть которого без ущерба для содержания можно было бы вынести в приложение.
2. Автором проведен подробный анализ зарубежного опыта реформирования железнодорожной отрасли, который показал, что

структурные реформы железнодорожного транспорта в странах Европейского Союза, Северной Америки и многих других странах мира осуществляются в большей степени последовательно и результативно (с. 75–78).

Вместе с тем, не раскрыта в полной мере специфика основных моделей – американской и европейской, и не ясно, по какой модели целесообразно развитие железнодорожного транспорта в РФ.

3. Вывод автора о том, что решающую роль в вопросах реформирования и дальнейшего взаимодействия участников перевозочного процесса будет играть определение цены доступа к инфраструктуре, требует пояснения.

4. Требую дополнительного рассмотрения причины отсутствия активной поддержки реализации предложений о создании коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок со стороны федеральных органов исполнительной власти и ОАО «РЖД».

5. В тексте диссертации присутствуют отдельные опечатки и редакционные неточности.

5. Соответствие диссертации и автореферата требованиям ВАК.

Анализ диссертационной работы Реутова Е. В. и его научных трудов подтверждает большой личный вклад соискателя в разработку вопросов, связанных с поиском возможных подходов и вариантов регулирования железнодорожной отрасли, повышения конкурентоспособности и экономической устойчивости организаций железнодорожного транспорта. Фактические и экспериментальные данные, которыми оперирует соискатель, являются достаточными, чтобы на их основании делать серьезные научные выводы и практические рекомендации.

Основные положения диссертации опубликованы в 13 научных статьях соискателя (из них 3 научные статьи в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ) и прошли апробацию на научных конференциях.

Автореферат соответствует содержанию диссертации, отражает ее структуру, научные положения и выводы. Диссертацию можно рассматривать как завершенное, в рамках поставленной цели и задач, научное квалификационное исследование.

6. Общий вывод. В диссертации Реутова Е. В. на основании выполненных автором исследований разработаны научные положения, совокупность которых можно квалифицировать как решение научной задачи, имеющей существенное значение для транспортной отрасли: создание коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок в целях повышения эффективности функционирования железнодорожной отрасли на основе более широкого использования рыночных механизмов.

Диссертация отвечает требованиям п. 9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней» ВАК, а ее автор, Реутов Евгений Владимирович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05. – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - транспорт).

Официальный оппонент,
Мачерет Дмитрий Александрович,
доктор экономических наук,
специальность 08.00.05 – Экономика
и управление народным хозяйством
(транспорт), профессор

адрес: 129626, Москва,
3-я Мытищинская ул., д. 10,
Акционерное общество «Научно-
исследовательский институт
железнодорожного транспорта»
тел.: 8-499-260-42-42

e-mail: macheret.dmitry@vniizht.ru

первый заместитель председателя
Объединенного ученого совета
ОАО «РЖД»

Москва, 31 октября 2017 г.



Д. А. Мачерет

*Подпись Мачерета Д.А. завершено
вед. специалист по кадрам
Хлюпеева Л.И.*