

УДК 656

DOI [10.17150/1993-3541.2015.25\(6\).956-967](https://doi.org/10.17150/1993-3541.2015.25(6).956-967)**И. Ю. СОЛЬСКАЯ***Иркутский государственный университет
путей сообщения,
г. Иркутск, Российская Федерация***В. В. БУРОВЦЕВ***Иркутский государственный университет
путей сообщения,
г. Иркутск, Российская Федерация*

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЙ РЫНКА ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ В СФЕРЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Аннотация. В статье рассматриваются методологические аспекты исследования рыночной сферы реализации железнодорожных перевозок в контексте концепции услуг по перевозке грузов. Проводится сравнение возможных объектов исследования в условиях стратегического подхода к реформированию железнодорожного транспорта Российской Федерации актуальным состоянием отрасли, рыночных отношений в сфере железнодорожных перевозок и целевой модели структурного реформирования. На уровне формулировки научной гипотезы и постановки задач исследования рассматривается взаимосвязь рынка услуг по перевозке грузов и сферы его государственного регулирования. Исследуются методологические подходы к оцениванию рынка перевозок, а также возможность количественной оценки эффективности деятельности рынка услуг по перевозкам и рынка услуг по грузовым перевозкам железнодорожным транспортом. Предлагается научная гипотеза, описывается логическая последовательность этапов обоснования ее применения в условиях сложившейся модели конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок и действующей нормативной базы, регламентирующей рынок услуг по перевозкам.

Ключевые слова. Рынок услуг; государственные услуги; разрешительная деятельность на транспорте; структурное реформирование; железнодорожный транспорт; оценка эффективности рынка; методология экономической оценки; перевозки.

Информация о статье. Дата поступления 9 июня 2015 г.; дата принятия к печати 4 ноября 2015 г.; дата онлайн-размещения 30 декабря 2015 г.

I. YU. SOLSKAYA*Irkutsk State Transport University,
Irkutsk, Russian Federation***V. V. BUROVTSEV***Irkutsk State Transport University,
Irkutsk, Russian Federation*

METHODOLOGY OF PUBLIC SERVICES MARKET RESEARCH IN PERMITTING ACTIVITIES

Abstract. The paper investigates the methodological aspects of studying the market sphere of rail transportation in the context of the concept of freight services. It compares possible objects of the research under the strategic approach to the railway transport reformation in the Russian Federation with current states of the industry and market relations in railway transportation, as well as with the target model of structural reforms. The interrelation between the freight services market and the scope of state regulation is scrutinized at the level of the research hypotheses formulation and problems statement. Methodological approaches to the transportation market estimation, as well as the ability to measure the efficiency of the market of transport services and freight transport by rail in terms of quantity are analyzed. A scientific hypothesis is proposed; a logical sequence of its application justification steps under the existing model of competition in rail freight and the current regulatory framework governing the market of transport services are described.

Keywords. Services market; public services; permitting activities in transport; structural reforms; railway transport; market efficiency estimation; economic assessment methodology; transportation.

Article info. Received June 9, 2015; accepted November 4, 2015; available online December 30, 2015.

Реформирование сферы транспорта в процессе рыночных преобразований экономики России является одним из основных побудительных мотивов, ориентированных на повышение эффективности железнодорожных перевозок. Формирование конкурентного рынка перевозок предполагает создание рынка в лице организаций (предприятий), осуществляющих перевозочную деятельность, имеющих собственный тяговый и нетяговый подвижной состав (или арендующих его на разных условиях) и ориентированных на получение прибыли от перевозок грузов и пассажиров, потребителей транспортных услуг, а также от соответствующей рыночной инфраструктуры, обеспечивающей функционирование рынка. Таким образом, по замыслу реформы, монополия государства в лице Министерства путей сообщения, владеющего имуществом и осуществляющего перевозочную (хозяйственную) деятельность, должна замениться механизмами рыночной саморегуляции. Важнейшим элементом реформы стало разделение функции хозяйственной деятельности (перевозка, управление имущественным комплексом, развитие инфраструктуры и т. д.), осуществляемой с 2003 г. ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), его дочерними и зависимыми обществами, частными перевозчиками и посредниками по предоставлению услуг, связанных с перевозками, и регулирующей функции, сохранившейся на уровне государства в сфере полномочий Министерства транспорта РФ.

Деятельность железнодорожного транспорта в части перевозок грузов и пассажиров в России относится к естественно монопольному сектору экономики и является объектом регулирования как действующего антимонопольного законодательства¹, так и отраслевых нормативных актов². Поэтому рассматривать вопросы регулирования услуг по грузовым железнодорожным перевозкам требуется исключительно системно, опираясь на взаимосвязь складывающейся модели³ и институциональной совокупности норм и инструментов

регулирования (методы и инструменты регулирования, переданные Министерству транспорта РФ в результате разделения функций хозяйственного управления имущественным комплексом⁴ и регулирования). Вопросы эффективности такого регулирования необходимо рассматривать в совокупности с оценкой результативности использования хозяйственного комплекса и эффективности механизмов финансово-экономического управления всем железнодорожным комплексом [9].

Прежде чем исследовать, а также оценивать проект и сущность производимых реформ, необходимо отметить, что существующие в разных государствах системы функционирования железнодорожного транспорта представляют собой некое сочетание определенных структурных элементов [3]. Оно включает степень приватизации (интеграции) железнодорожного транспорта в целом или, напротив, степень разделения транспортной инфраструктуры и транспортных услуг, а также соответствующий режим регулирования и установления порядка разделения сфер услуг и инфраструктуры, порядка доступа к инфраструктуре, установления тарифов за пользование инфраструктурой и финансирования инфраструктурных объектов. Конкретное наполнение этих элементов и их сочетание формирует спектр возможных структурных моделей и определяет характер конкурентной среды внутри каждой из них:

1. Монопольная модель. Инфраструктура и оператор — государственные; конкуренция интермодальная; объекты регулирования — тарифы для конечных потребителей (Китай, Индия, страны Латинской Америки).

2. «Арендная» модель (вертикальная интеграция и горизонтальное разделение). Инфраструктура приватизирована, операторы частные и/или государственные; конкуренция интермодальная и интрамодальная; объекты регулирования — тарифы для конечных потребителей и, частично, плата за пользование инфраструктурой (США, Канада, Япония).

3. Модель разделения/открытого доступа (строгое вертикальное отделение от конкурирующих между собой экспедиционных фирм). Инфраструктура и операторы государственные и/или частные; конкуренция интермодальная и интрамодальная (между арендаторами и соб-

¹ О защите конкуренции : федер. закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ (с изм. и доп.).

² О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : федер. закон РФ № 17-ФЗ от 10 янв. 2003 г.; О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» : постановление Правительства РФ от 18 сент. 2003 г. № 585; Правила транспортно-экспедиционной деятельности : утв. 8 сент. 2006 г.

³ Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года : одобр. на заседании Президиума Правительства РФ 13 янв. 2011 г.; Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.

⁴ О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте : постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384; План мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003–2005 гг. : постановление Правительства РФ от 6 мая 2003 г. № 283; Постановление Правительства РФ от 18 сент. 2003 г. № 585.

ственными инфраструктурой); объекты регулирования — условия доступа к инфраструктуре (страны Евросоюза).

Анализ близости национальной модели транспорта и хода ее трансформации в процессе реформирования позволил прийти к выводу о наличии определенных результатов в реализации реформы [5; 8; 10]. Однако по мере осуществления запланированных этапов реформы со всей очевидностью проявилась недостаточность первоначальной проработки вопросов экономического механизма управления процессом перевозок. Структурные преобразования отрасли и последующие метаморфозы ОАО «РЖД», связанные с выделением «вертикалей» в сферах хозяйственной деятельности, привели к фактической децентрализации системы целостного процесса управления перевозками¹, основанного на преимущественном положении технологии эксплуатации подвижного состава и безопасности над коммерческой выгодой². Указанный традиционный подход обусловлен естественно-монопольным характером отрасли железнодорожного транспорта и базируется на единстве хозяйственного управления транспортной инфраструктурой общего пользования и обобщенным парком подвижного состава.

Проблема отсутствия адекватного реформам экономического механизма проявилась в системном «провисании» нормативной базы для оформления обоснованных схем взаимодействия между участниками перевозочного процесса (конкуренция «на маршруте» и «за маршрут»)³; дочерними и зависимыми обществами в структуре ОАО «РЖД» [1; 2]; инфраструктурой транспорта (ключевым элементом в системе обеспечения железнодорожных перевозок) и перевозчиками [13]; элементами инфраструктуры, как структурными подразделениями в лице региональных дирекций в составе ОАО «РЖД», в процессе перевозочного взаимодействия и др.

Частично новый экономический механизм взаимодействия элементов в системе доставки грузов и пассажиров предполагается сформулировать за счет смены парадигмы: от грузовых перевозок перейти к концепции услуг по перевозкам⁴. При этом, как показывает практика, даже смена парадигмы существенным образом не влияет на сложившуюся ситуацию с эффективностью услуг по перевозкам: выше она не становится. В этом случае возникает необходимость выяснить, чем в большей степени обусловлено «отставание»: характером конкуренции; низкой производительностью; приватностью подвижного состава; частной собственностью в сфере обеспечения перевозок.

Кроме того, надзор и контроль за сферой перевозок остался в сфере полномочий государства в лице Министерства транспорта РФ [6]. По этой причине возможно наличие государственных ограничений, определяющих с одной стороны состав участников рынка (лицензирование деятельности, сертификация), а с другой стороны — уровень рентабельности их деятельности (тарифное регулирование).

Тип и объем регулирования системы железнодорожного транспорта определяются тем, в какой мере при создании конкурентной среды требуется влиять на тарифы для конечных пользователей, качество сервиса, эффективность системы и уровень инвестиций; в конечном счете они должны соответствовать потребностям общества [7]. Например, система регулирования железных дорог Германии при наиболее общем подходе включает следующие области и элементы:

- нормативные документы, предписывающие разукрупнение инфраструктурных и транспортных предприятий (за основу была принята специфическая модель разделения под эгидой холдинга во главе с лидером рынка Deutsche Bahn AG);

¹ Реформа железнодорожного транспорта в РФ проговаривается // ИНТЕРФАКС. 2012. 14 июня.

² Приоритет целесообразности // Гудок. 2013. 28 марта.

³ Конкуренция «за маршрут» подразумевает, что на отдельных участках инфраструктуры ОАО «РЖД» по результатам государственного конкурсного отбора исключительное право осуществлять все грузовые перевозки будет передано локальному перевозчику на срок 5–10 лет. Конкуренция «на маршруте» подразумевает, что на отдельных участках и маршрутах сети российских железных дорог параллельно с ОАО «РЖД» будут работать несколько локальных грузовых перевозчиков. При этом ОАО «РЖД» продолжит работу на данном участке как общесетевой перевозчик [5].

⁴ ФАС Западно-Сибирского округа в Постановлении от 8 сентября 2009 г. № Ф04-5187/2009(13484-А67-19) разъяснил, что, поскольку понятие «услуги по перевозке грузов» для целей налогообложения налоговым законодательством не определено, указанное понятие подлежит применению в значении, в котором оно используется в нормах гражданского права. ФАС отметил, что перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителем груза транспортной накладной. Таким образом, предметом договора перевозки является услуга по доставке исполнителем вверенного ему груза из пункта отправления в пункт назначения и выдаче его грузополучателю.

I. YU. SOLSKAYA, V. V. BUROVTSEV

– правила, создающие максимально равные условия доступа конкурирующих между собой компаний к инфраструктуре Deutsche Bahn AG, обеспечивающие одинаковые условия для оказания соответствующих услуг;

– правила установления тарифов за пользование инфраструктурой (исходя из относительно низких/текущих расходов и/или отталкиваясь от относительно высоких/постоянных затрат; второй вариант отбрасывает железнодорожный транспорт далеко назад в конкуренции с другими видами перевозок);

– регулирование тарифов для конечных пользователей, как правило, относится к пригородным пассажирским перевозкам и реже применяется в отношении стоимости проезда в поездах дальнего следования и для грузоперевозок (возможность интермодальных перевозок существенно ограничивает ценовой произвол);

– нормативные документы, регулирующие порядок выделения дотаций, которые призваны компенсировать из бюджета нехватку средств, необходимых для капитального ремонта, модернизации и расширения объектов инфраструктуры, так как эти затраты невозможно в полной мере покрыть из платежей, поступающих за пользование инфраструктурой.

Следовательно, режим регулирования должен, с одной стороны, обеспечить равный доступ к сети железных дорог и сделать возможной конкуренцию «на рельсах»; с другой стороны, усилить позицию железнодорожного транспорта в интермодальных перевозках за счет того, что транспортные средства и инфраструктура при таком подходе к регулированию имеют тесную связь.

Традиционно анализ эффективности деятельности осуществляется на основании иссле-

дования динамики относительных (качественных) показателей. Это правомерно и для оценки эффективности перевозок. В случае оценки эффективности грузовых перевозок, основанной на исследовании динамики объемных показателей, анализ может быть непоказательным, поскольку выполненные тарифные тонно-километры и объем погрузки в условиях профицита парка подвижного состава (рис. 1–3) существенно не выросли за 2003–2014 гг., при этом значения качественных показателей демонстрируют негативные тенденции: порожний пробег растет, что обуславливает сокращение производительности грузового вагона (рис. 4).

Поскольку одним из основных результатов, практически реализованных в рамках исполнения стратегии реформирования, стало выделение разрешительной функции¹, возникает вопрос о том, каким образом на выявленные законо-

¹ «Федеральное статистическое наблюдение по холдингу «РЖД» и другим компаниям, осуществляющих деятельность на рынке услуг железнодорожного транспорта, не в полной мере отвечала этим требованиям. В результате наделения функциями государственного управления и организации хозяйственной деятельности создан механизм государственного регулирования, производимый государственными органами. Функции хозяйственного управления на железнодорожном транспорте полностью перешли к единому хозяйствующему объекту ОАО «РЖД», что способствует формированию устойчивой транспортной бизнес-системы железнодорожного транспорта, повышению эффективности и качества перевозочного процесса, созданию условий для развития конкуренции в отрасли». (Стенограмма парламентских слушаний Комитета Гос. Думы по вопросам собственности на тему «Приватизация железных дорог в России и Германии (на примере ОАО «Российские железные дороги» и «Дойче Бан»): цели, подходы, результаты и перспективы». 20 марта 2014 г. С. 26). URL : <http://www.komitet2-5.km.duma.gov.ru/site.xp/052051124049054051054.html>.

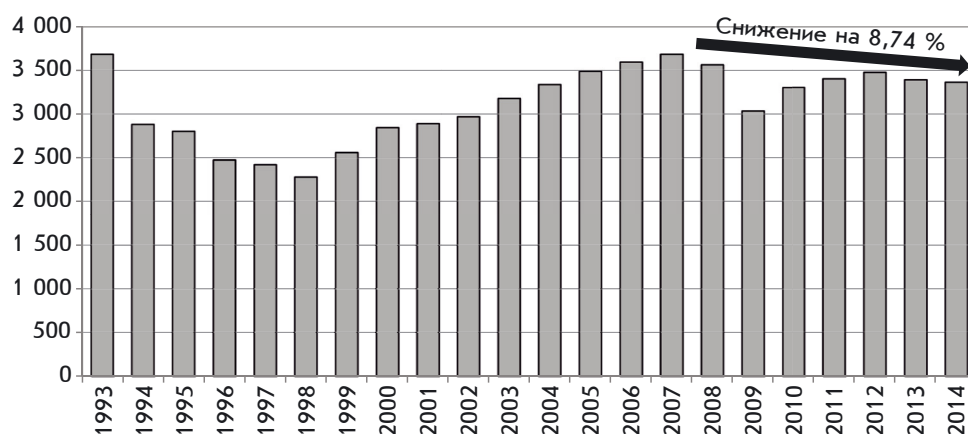


Рис. 1. Динамика погрузки в 1993–2014 гг., тыс. т/сут.
(Составлено по данным Росстата. URL : <http://www.gks.ru/>)

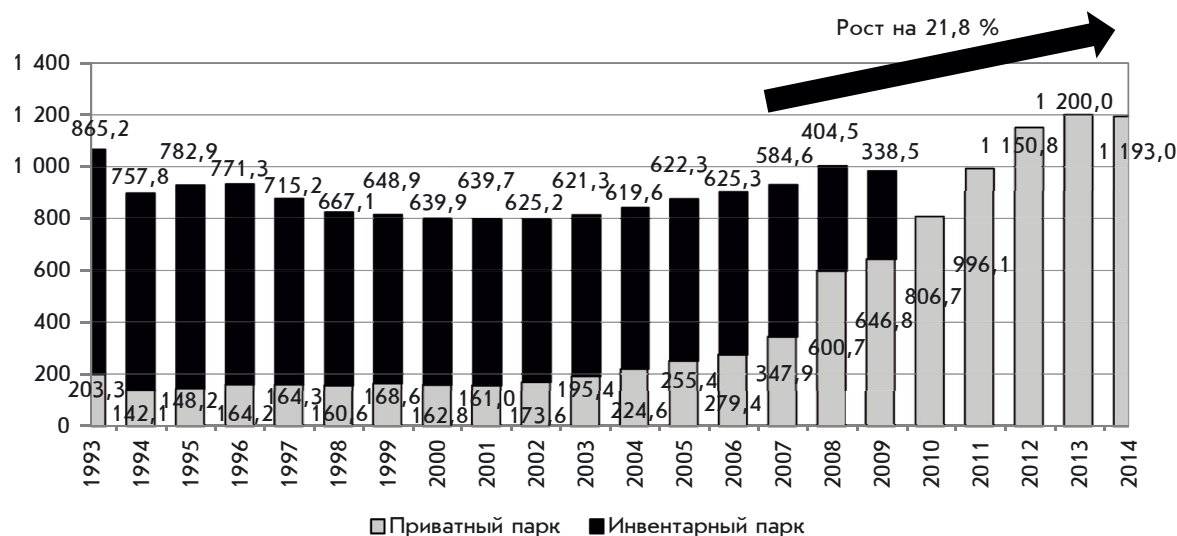
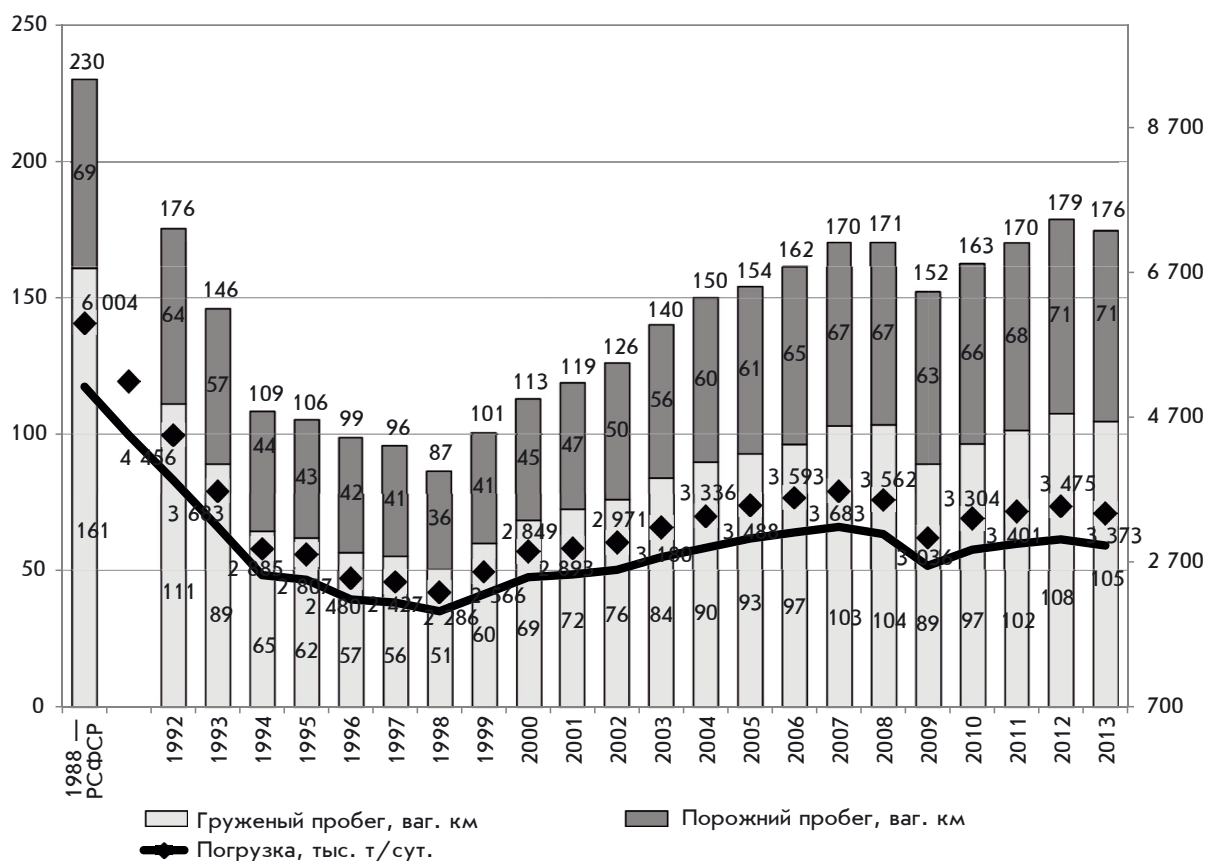


Рис. 2. Изменение парка грузовых вагонов в 1993–2014 гг., тыс. шт.
(Составлено по данным Росстата. URL : <http://www.gks.ru/>)



Примечание. При сравнении показателей погрузки за 2013 г. с данными 1988 г. отмечено их общее снижение на 23 %, количество груженых вагонов уменьшилось на 35 %, а количество порожних — увеличилось на 2,9 %.

Рис. 3. Изменение объемных показателей железнодорожного транспорта России в разрезе использования нетягового подвижного состава за 1992–2013 гг. в сравнении с 1988 г.
(Составлено по данным Росстата. URL : <http://www.gks.ru/>; ОАО «Российские железные дороги». URL : <http://rzd.ru>)

мерности (или на их отсутствие) могли повлиять разрешительные функции государственных органов: на значения объемных показателей — косвенно, на значения качественных — напрямую (чем больше вагонов прошли процедуру пономерного учета, увеличивая фактический парк грузовых вагонов, тем больше их будет находиться в обороте, и при опережающих темпах увеличения количества таких вагонов по сравнению с объемом погрузки в тоннах эффективность их использования — замедление оборота, снижение участковой скорости и

производительности грузового вагона [4] будет снижаться (рис. 4–5)).

Таким образом, если рассматривать в качестве объекта исследования в сформулированной проблеме объем перевозок грузов железнодорожным транспортом, то при изучении эффективности деятельности по перевозкам предметом исследования закономерно считать динамику качественных показателей, которые характеризуют использование подвижного состава в условиях разрешительной деятельности государства.

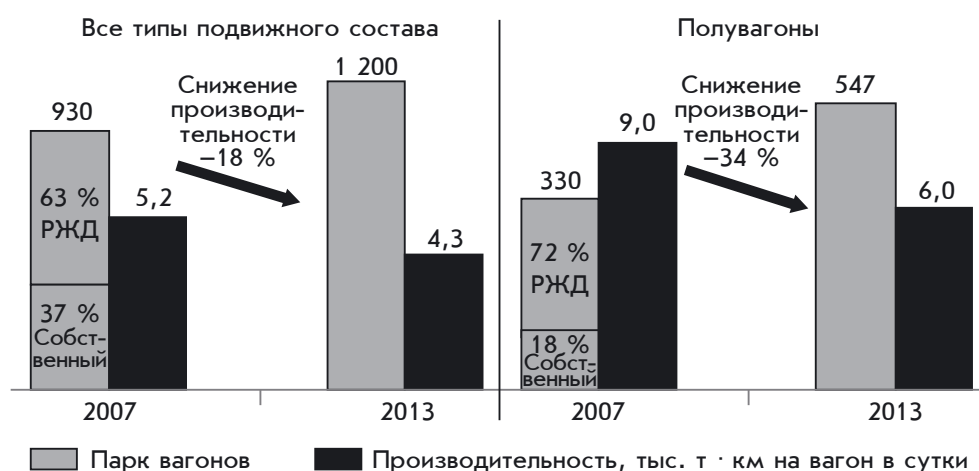


Рис. 4. Динамика качественных показателей использования нетягового подвижного состава в 2007 и 2013 гг.

(Составлено по данным Росстата. URL : <http://www.gks.ru/>;
ОАО «Российские железные дороги». URL : <http://rzd.ru>)

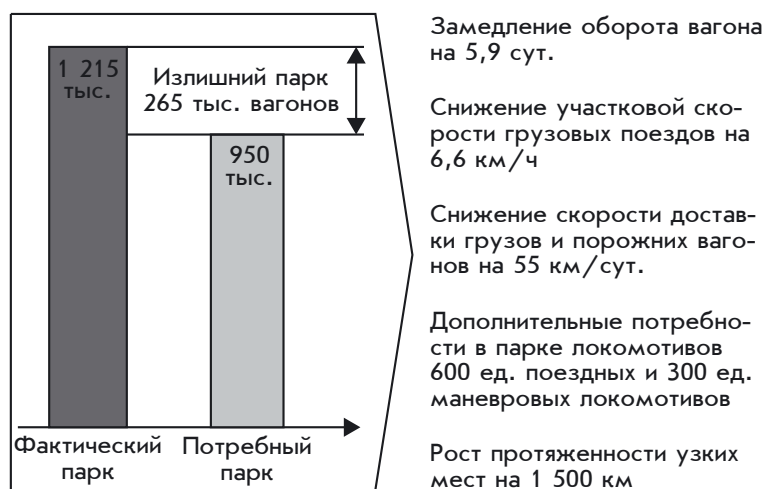


Рис. 5. Оценка последствий избыточности парка вагонов

(Составлено по данным Росстата. URL : <http://www.gks.ru/>;
ОАО «Российские железные дороги». URL : <http://rzd.ru>)

Существенным образом на выбор методологического подхода влияет парадигма транспортного обслуживания, а именно, ориентация деятельности транспорта не на перевозку грузов и пассажиров, а на услуги по перевозкам. В современных условиях, когда инфраструктура выделяется в качестве важного направления экономической политики, как одно из средств государственного регулирования экономики, актуальность приобретают системный и эволюционный подходы. Системный подход предполагает исследование инфраструктуры исходя из того, что она удовлетворяет всем признакам системы: взаимодействует с внешней средой, имеет собственную структуру и иерархию элементов, каждый из которых выполняет свою специфическую функцию и участвует в реализации целевой функции [8].

Концептуальный подход к организации транспортной деятельности как деятельности на рынке услуг (с выделением сегмента рынка, оказывающего услуги по перевозкам) предполагает правомерность наличия рыночного взаимодействия между субъектами рынка (поставщиками и потребителями транспортных услуг) и инфраструктурой рынка¹. Такое взаимодействие обеспечивается соответствующими инструментами регулирования — барьерами входа, тарифами, ограничениями на уровне технологической безопасности и т. д. В случае практического приложения парадигмы услуг по перевозкам к сфере полномочий железнодорожного транспорта РФ инструменты, методы и функции регулирования в большей части относятся к компетенции Министерства транспорта РФ².

¹ Инфраструктура рынка — это совокупность правовых форм, опосредствующих движение товаров и услуг, или совокупность институтов, систем, служб, предприятий, обслуживающих рынок и выполняющих определенные функции по обеспечению нормального режима его функционирования.

² В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 6 апреля 2004 г. № 162 оно является «федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере воздушного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного и городского электрического (включая метрополитен), промышленного транспорта, дорожного хозяйства». Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федеральной аэронавигационной службы, а также четырех федеральных агентств, а именно — воздушного транспорта, дорожного агентства, железнодорожного транспорта, морского и речного транспорта.

Предполагая в качестве объекта исследования рынок услуг по перевозкам, необходимо сформулировать границы этого рынка и круг участников, поскольку нормативно (на уровне законодательства и отраслевых норм) они не определены. Более того, конкурентный характер рынка услуг по перевозкам не может быть оценен однозначно, поскольку имеют место перевозки (например, воинские), которые по условиям своего выполнения и требованиям к цене (себестоимости) имеют неконкурентные признаки [10; 12].

Практика реформирования железных дорог Германии позволяет сослаться на опыт государственного регулирования, предполагающий, что регулирование сектора железных дорог, ориентированное на создание конкурентной рыночной среды, должно исходить из дифференцированного рассмотрения различных уровней этой системы:

- услуги перевозки;
- диспетчерские услуги;
- железнодорожная инфраструктура как таковая (рельсовое и вокзальное хозяйство);
- общественные (государственные) ресурсы (земельные участки, по которым проложены железнодорожные пути) [14].

Практикой проверено, что проблема конкурентной рыночной среды возникает лишь на уровне железнодорожной инфраструктуры как таковой, поскольку речь идет о естественной монополии, которая имеет особенности, отличающие ее от других сетевых монополий:

1. Широкое распространение так называемых интермодальных перевозок, когда потребитель имеет возможность на отдельных участках воспользоваться услугами другого вида транспорта (например, автомобильного или воздушного).

2. Наличие системной проблемы стоимости содержания рельсового хозяйства, которое обязательно требует государственного финансирования (софинансирования). Однако этот факт не может быть поводом для отказа в доступе к инфраструктуре, в результате конкуренции появится возможность выбрать ту компанию, которая запросит минимальное дотирование.

3. Услуги перевозки и управления инфраструктурой (диспетчерские услуги) не должны быть монополизированы, т. е. должна быть возможность отбора исполнителей на конкурсной, недискриминационной основе [11].

Наиболее сложно при таком выборе объекта сформулировать требования к методическому подходу при оценке функционирования рынка услуг. Необходимость такой оценки обусловлена практической актуальностью (введение или упразднение нормативных регулирующих актов должно приводить к изменению рыночной ситуации, а количественная оценка последствий манипулирования регуляторами требуется для их оправданности). Такой методический подход предполагает выявление перечня (набора) факторов, чувствительность изменения значений которых в зависимости от регулирования может быть измерена количественно, а также способов (методов) этого количественного измерения. Наиболее общей оценкой результативности в контексте экономических объектов и явлений можно считать эффективность (экономическую, инвестиционную, социальную и др.). Для ее оценки исчисляется отношение экономического (или другого) результата к затратам (издержкам) на его достижение. По логике следует предположить, что предмет в исследовании регулирующих воздействий на рынке услуг по перевозкам — методология (принципы, модели, методы) оценки и регулирования эффективности этого рынка.

В теории и практике оценивания эффективности деятельности в условиях развитой инфраструктуры преобладающим является методический подход, ориентированный на оценку уровня капитализации участника рыночных отношений. Использование такого подхода предполагает наличие не только инфраструктуры рынка транспортных услуг как таковых, но и действующих инструментов капитализации (в том числе на

фондовом рынке). Примером может служить оценка уровня капитализации на основании исследования динамики рыночной цены акций владельца и регулятора инфраструктуры железнодорожного транспорта Великобритании¹ — Railtrack (рис. 6).

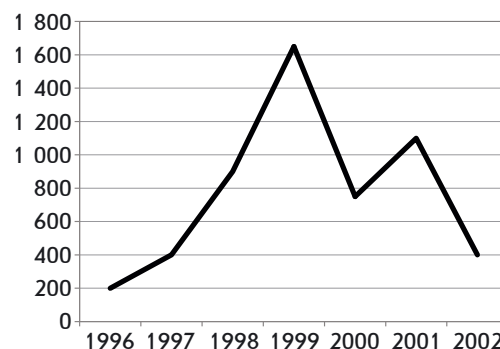


Рис. 6. Динамика рыночной цены акций Railtrack в период от IPO до введения процедуры внешнего управления, фунты стерлингов

Таким образом, в соответствии с выбранным объектом и предметом исследования можно сформулировать следующую научную гипотезу: регулирование услуг по грузовым железнодорожным перевозкам относится к сфере государственного регулирования и осуществляется посредством оказания государственных услуг, причем эффективность этого регулирования может быть оценена.

Раскрытие и подтверждение научной гипотезы подразумевает определенную логику исследования и формулировку основных предполагаемых результатов (табл.).

¹ Уроки приватизации железнодорожной отрасли Великобритании. 20 марта 2014 г. URL : <http://www.komitet2-5.km.duma.gov.ru/site.xp/052051124049054051054.html>.

Структура научного исследования

Задача	Алгоритм исследования	Результаты
Сформировать теоретическое представление о рыночной среде (пространстве) на железнодорожном транспорте, которая включает сектор государственных услуг и сегмент рынка транспортных услуг по грузовым железнодорожным перевозкам	Дается определение рыночной среды, включающей различные рынки и институциональные элементы (секторы) их регулирования Классифицируются рынки и формулируются классификационные признаки рынка услуг Проводится сегментирование рынка услуг — по признаку характера регулирования (государственные услуги — регулятор — государственные институты; предпринимательские услуги — преобладающее регулирование — рыночные институты) — по признаку направления услуг (направления хозяйственной деятельности)	Сформированы признаки рынка транспортных услуг по грузовым железнодорожным перевозкам. Уточнены границы (сегменты) рынка и классификационных признаков элементов рыночной среды на железнодорожном транспорте

Продолжение таблицы

Задача	Алгоритм исследования	Результаты
Исследовать закономерности развития сектора государственных услуг в условиях формирования рынка услуг по грузовым железнодорожным перевозкам	Хронологически исследуются теоретические подходы и отраслевая нормативная база, уточняется генезис объекта: от перевозки грузов (пассажиров) к услугам по доставке (перевозке) Последовательно анализируются основы функционирования государственных институтов и инструментов регулирования от Министерства путей сообщения РФ до Министерства транспорта РФ	Уточнены нормативно закреплённые особенности услуг по перевозкам и особенности услуг по грузовым железнодорожным перевозкам Конкретизировано экономическое содержание понятий: регулирование рынка, регулирование сегмента рынка Выявлены экономические особенности услуг по регулированию перевозок, услуг по регулированию железнодорожных перевозок, сформулированы представления об этих услугах
Определить теоретические и методологические подходы к оценке эффективности функционирования системы государственных услуг в аспекте развития рынка услуг по грузовым железнодорожным перевозкам	Формируется модель рынка с выделением в сегменте государственных услуг функций по регулированию, границ входа на рынок и принципов идентификации государственных услуг по регулированию деятельности участников рынка и выполнению конкретных функций, формирующих рыночную среду Исследуются принципиальные различия в парадигме процессов регулирования перевозочной деятельности как технологической функции и регулирования транспортных услуг, обуславливающих понятие рынка	Сформированы признаки идентификации государственных услуг по регулированию сферы грузовых железнодорожных перевозок на основании результатов обобщения нормативных требований и существенных характеристик деятельности по государственному регулированию Описаны эволюционные предпосылки формирования парадигмы, их различия в отношении регулирования перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте и транспортных услуг по перевозке грузов как рыночной сферы
Выявить характер системообразующих связей субъекта и объекта регулирования, а также обосновать набор обязательных требований к методическому подходу, обеспечивающему возможность проведения оценки эффективности регулирования рынка услуг по грузовым железнодорожным перевозкам	Отражается система взаимодействия двух элементов единой рыночной среды в контексте: объекта — рыночного сегмента услуг по перевозкам и субъекта — государственных институтов, оказывающих услуги по регулированию рынка услуг грузовых железнодорожных перевозок Рассматривается экономическое содержание понятия эффективности рыночной деятельности и экономическая сущность понятия эффективности рынка, исследуется взаимосвязь эффективности рынка и эффективности рыночной деятельности Изучаются факторы и параметры оценивания рынков и их сегментов (в соответствии с классификацией рынков и видов хозяйственной деятельности) Описывается индексный метод оценки рынка	Детально очерчена система управления транспортными услугами, включающая управляемый объект — рынок транспортных услуг и сегмент государственных услуг, описаны взаимосвязи между указанными элементами Сформулированы требования к методическому подходу оценки эффективности рынка услуг и эффективности регулирования рынка услуг, а также оценки эффективности государственных услуг по регулированию рынка транспортных услуг грузовых железнодорожных перевозок
Определить возможности повышения эффективности регулирующего воздействия государственной разрешительной системы на потенциал рынка транспортных услуг грузовых железнодорожных перевозок	Установить, что есть регулирующее воздействие нормативно-правового акта, как это понятие отождествляется с сектором государственных услуг, подчеркнуть институциональный статус воздействия Раскрыть понятие потенциала рынка в целом и применительно к предмету исследования, отразить природу взаимосвязи потенциала рынка и разрешительной функции регулятора, привести примеры Рассмотреть современную систему оценки регулирующего воздействия в России и за рубежом, определить сходства и различия, а также критерии оценки как единой системы, оценить полноту перечня критериев	Сформулировано четкое понятие регулирующего воздействия сектора государственных услуг на рынок транспортных услуг. Воздействие имеет определенные характеристики и занимает место в институциональной иерархии условий функционирования рыночной среды Дано определение потенциала рынка, отражены и классифицированы аспекты (механизмы) государственной разрешительной политики, оказывающие существенное воздействие на потенциал рынка Проведен анализ отечественного и зарубежного опыта оценки регулирующего воздействия, предложены дополнительные критерии и подходы, повышающие достоверность (объективность) результатов оценки

I. YU. SOLSKAYA, V. V. BUROVTSEV

Окончание таблицы

Задача	Алгоритм исследования	Результаты
На основе разработанного методического инструментария сформировать модели управления эффективностью государственной разрешительной системы в аспекте развития рынка услуг грузовых железнодорожных перевозок	На основе предложенных механизмов построить целостную систему управления регулирующим воздействием, описать ее архитектуру, типы и элементы Ответить на вопрос о том, в чем заключается эффективность управления разрешительной политикой, описать рычаги управления, позволяющие влиять на уровень эффективности разрешительной политики, определить шкалу измерения Подробно описать процесс функционирования разработанной модели: разделить ее на составные этапы, составить алгоритм, проанализировать результативность и варианты для различных типовых условий внешней среды	Построена целостная модель организационно-управленческой структуры, позволяющая управлять уровнем и направленностью регулирующего воздействия, сформулированы методологические подходы Составлен перечень и характеристики механизмов управления, описаны его цели, определена шкала эффективности управления регулирующим воздействием Построен алгоритм функционирования подсистем управления и целостной системы управления регулирующим воздействием сектора государственных услуг в аспекте развития рынка транспортных услуг
Апробировать концептуальную модель управления эффективностью государственной разрешительной системы на примере рынка услуг грузовых железнодорожных перевозок России	Провести параллель между изменениями нормативно-правовой базы и условиями рыночной среды на рынке грузовых железнодорожных перевозок (в цифрах и фактах), рассчитать экономическую оценку последствий проводимой государственной разрешительной политики Определить факторы возникновения риска и рассчитать пороговые (допустимые) параметры рисков экономических провалов исходя из фактических условий функционирования рынка транспортных услуг Экстраполировать все разработанное и описанное на сценарные условия стратегических планов развития транспортной отрасли с учетом прогнозов Минэкономразвития и Мирового валютного фонда в горизонтах планирования до 2030 г.	Произведен практический расчет отраслевого баланса: какие нормативно-правовые изменения условий функционирования рынка повлекли соответствующие экономические результаты в рублях (приведены отдельные примеры, характеризующие систему в целом) Обоснован перечень ключевых факторов возникновения системных рисков при изменении регулирующего воздействия применительно к железнодорожному транспорту, определены прежде всего экономические потери от изменения технологии Четко обозначены приоритеты изменения регулирующего воздействия для достижения целевого стратегического состояния отрасли железнодорожного транспорта, в том числе с учетом системных рисков

В качестве информационной базы исследования эффективности государственного регулирования рынка услуг грузовых железнодорожных перевозок необходимо использовать результаты теоретических исследований отечественных и зарубежных ученых в области методологии идентификации признаков и моделирования сущности рыночной деятельности, оценки

эффективности этой деятельности и специфики рынка услуг как объекта оценивания. Кроме того, специфический предмет исследования предполагает жесткие нормативные ограничения на применимость, условия реализации и сферу регулирования деятельности, определяемые нормативными актами различного уровня.

Список использованной литературы

1. Ивановская Е. А. Перспективные инструменты управления в развивающемся транспортном холдинге Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» / Е. А. Ивановская // Транспортная инфраструктура Сибирского региона : материалы четвертой Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием / под ред. А. П. Хоменко, А. И. Артюнина, С. К. Каргапольцева. — Иркутск : Изд-во ИРГУПС, 2013. — Т. 2. — С. 183–187.
2. Ивановская Е. А. Финансовые инструменты: до и после реформирования железнодорожного транспорта Российской Федерации / Е. А. Ивановская, И. Ю. Сольская // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. — 2012. — № 1. — С. 49–52.
3. Киселев С. Не стоит слепо копировать европейский опыт / С. Киселев // Независимая газета. — 2013. — 20 мая.
4. Кужель А. Л. Об актуальных вопросах организации перевозочного процесса / А. Л. Кужель // Деловой семинар «Правила перевозок грузов и порожних вагонов». Москва, 22 мая 2014 г. — URL : <http://www.myshared.ru/slide/946448/>.

REGIONAL AND INDUSTRIAL ECONOMIES

5. Михайлова Н. Б. Конкуренция перевозчиков на железнодорожном транспорте / Н. Б. Михайлова // Наука и транспорт. Модернизация железнодорожного транспорта. — 2013. — № 2 (6). — URL : http://www.rostransport.com/science_transport/pdf/6/4-9.pdf.
6. Мицук И. В. Государственное регулирование железнодорожного транспорта в период реформирования : учеб. пособие / И. В. Мицук, В. В. Буровцев, И. Ю. Сольская. — М. : Учеб.-метод. центр по образованию на ж.-д. трансп., 2012. — 288 с.
7. Развитие Российского общества: социально-экономические и правовые исследования / О. В. Батурина [и др.] ; под ред. М. А. Винокурова, А. П. Киреенко, С. В. Чупрова. — М. : Наука, 2014. — 622 с.
8. Русскова Е. Г. Методология системного исследования инфраструктуры рыночной экономики : автореф. дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.01 / Е. Г. Русскова. — Ростов н/Д, 2007. — 51 с.
9. Самаруха В. И. Управление финансово-экономическим механизмом железнодорожного транспорта / В. И. Самаруха, М. А. Мальсагов. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. — 119 с.
10. Словарь военных терминов / сост. А. М. Плехов, С. Г. Шапкин. — М. : Воениздат, 1988. — 336 с.
11. Тарасова В. В. Методика оценки последствий структурного реформирования на второй стадии реализации реформы с учетом внешних и внутренних факторов / В. В. Тарасова, И. Ю. Сольская // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. — Иркутск : Изд-во ИрГУПС, 2014. — Вып. 41. — С. 192–195.
12. Технический железнодорожный словарь / Н. Н. Васильев, О. Н. Исаакян, Н. О. Рогинский, Я. Б. Смолянский, В. А. Сокович, Т. С. Хачатуров. — М. : Гос. трансп. ж.-д. изд-во, 1941.
13. Шеремет Е. С. Разработка модели деятельности локальных перевозчиков на железнодорожном транспорте РФ / Е. С. Шеремет. — URL : <http://www.gosbook.ru/node/64191>.
14. Шток В. Вопросы совершенствования режима регулирования работы железнодорожного транспорта в условиях конкурентной рыночной среды : материал к Парламент. слушаниям Ком. по вопросам собственности и приватизации систем ж.-д. транспорта в России и в Германии (Москва, 20 марта 2014 г.) / В. Шток. — URL : <http://www.komitet2-5.km.duma.gov.ru/site.xp/052051124049054051054.html>.

References

1. Ivanovskaya E. A. Advanced management tools in the developing transport holding JSC «Russian Railways». In Khomenko A. P., Artyunin A. I., Kargapol'tsev S. K. (eds). *Transportnaya infrastruktura Sibirskogo regiona. Materialy chetvertoi Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem* [The transport infrastructure of Siberia. Materials of 4th All-Russian Research and Practical Conference with international participation]. Irkutsk State Transport University Publ., 2013, vol. 2, pp. 183–187. (In Russian).
2. Ivanovskaya E. A., Sol'skaya I. Yu. Financial Instruments: before and after the reforms of the railway transport in the Russian Federation. *Nauchnye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka = Research problems of transportation in Siberia and the Far East*, 2012, no. 1, pp. 49–52. (In Russian).
3. Kiselev S. Do not blindly copy the European experience. *Nezavisimaya gazeta = Independent Newspaper*, 2013, May 20. (In Russian).
4. Kuzhel' A. L. On urgent matters transportation organization. *Delovoi seminar «Pra-tila perevozok gruzov i porozhnykh vagonov»*. Moskva, 22 maya 2014 g. [Business Seminar "Rules of cargo and empty cars" Moscow, May 22, 2014]. Available at: <http://www.myshared.ru/slide/946448/>. (In Russian).
5. Mikhailova N. B. Competition among carriers in railway transport. *Nauka i transport = Science and Transport*, 2013, no. 2 (6). Available at: http://www.rostransport.com/science_transport/pdf/6/4-9.pdf. (In Russian).
6. Mitsuk I. V., Burovtsev V. V., Sol'skaya I. Yu. *Gosudarstvennoe regulirovanie zheleznodorozhnogo transporta v period reformirovaniya* [State regulation of railway transport under reforms implementation]. Moscow, The Training Center for Education on Railway Transport Publ., 2012. 288 p.
7. Baturina O. V. et al. Vinokurov M. A., Kireenko A. P., Chuprov S. V. (eds). *Razvitie rossiiskogo obshchestva: sotsial'no-ekonomicheskie i pravovye issledovaniya* [The Russian society development: socio-economic and legal research]. Moscow, Nauka Publ., 2014. 622 p.
8. Russkova E. G. *Metodologiya sistemnogo issledovaniya infrastruktury rynochnoi ekonomiki. Avtoref. Dokt. Diss.* [The methodology of systems research of market economy infrastructure. Cand. Diss. Thesis]. Rostov-on-Don, 2007. 51 p.
9. Samarukha V. I., Mal'sagov M. A. *Upravlenie finansovo-ekonomicheskimi mekhanizmami zheleznodorozhnogo transporta* [Management of financial and economic mechanisms of railway transport]. Irkutsk, Baikal State University Economics and Law Publ., 2006. 119 p.
10. Plekhov A. M., Shapkin S. G. (eds). *Slovar' voennykh terminov* [Military Terms Dictionary]. Moscow, Voenizdat Publ., 1988. 336 p.
11. Tarasova V. V., Sol'skaya I. Yu. Methods of assessing the effects of structural reforms at the second stage of reforms with consideration of external and internal factors. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie* [Modern technologies. System analysis. Modeling]. Irkutsk State Transport University Publ., 2014, iss. 41, pp. 192–195. (In Russian).
12. Vasil'ev N. N., Isaakyan O. N., Roginskii N. O., Smolyanskii Ya. B., Sokovich V. A., Khachaturov T. S. *Tekhnicheskii zheleznodorozhnyi slovar'* [Railway Technical Dictionary]. Moscow, Public Railroad Transport Publishing Publ., 1941.

I. YU. SOLSKAYA, V. V. BUROVTSEV

13. Sheremet E. S. *Razrabotka modeli deyatel'nosti lokal'nykh perevozchikov na zheleznodorozhnom transporte RF* [Devising the business model of local carriers on railway transport of the Russian Federation]. Available at: <http://www.gosbook.ru/node/64191>. (In Russian).

14. Shtok V. *Voprosy sovershenstvovaniya rezhima regulirovaniya raboty zheleznodorozhnogo transporta v usloviyakh konkurentnoi rynochnoi sredy. Material k Parlamentским slushaniyam Komiteta po voprosam sobstvennosti i privatizatsii sistem zheleznodorozhnogo transporta v Rossii i v Germanii. Moskva, 20 marta 2014 g.* [The issues of improving the regulatory regime of railroad transportation under the competitive market environment. The material for Parliamentary hearings of the Committee on property and privatization of railroads in Russia and Germany. Moscow, 20 March, 2014]. Available at: <http://www.komitet2-5.km.duma.gov.ru/site.xp/052051124049054051054.html>. (In Russian).

Информация об авторах

Сольская Ирина Юрьевна — доктор экономических наук, профессор, кафедра финансов и бухгалтерского учета, Иркутский государственный университет путей сообщения, 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15, e-mail: irina_solskaya@mail.ru.

Буровцев Владимир Викторович — кандидат экономических наук, доцент, докторант, кафедра финансов и бухгалтерского учета, Иркутский государственный университет путей сообщения, 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15, e-mail: burovtsevv@mail.ru.

Authors

Irina Yu. Solskaya — Doctor habil. (Economics), Professor, Department of Finance and Accounting, Irkutsk State Transport University, 15 Chernishewsky St., 664074, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: irina_solskaya@mail.ru.

Vladimir V. Burovtsev — PhD in Economics, Associate Professor, candidate for a doctoral degree, Department of Finance and Accounting, Irkutsk State Transport University, 15 Chernishewsky St., 664074, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: burovtsevv@mail.ru.

Библиографическое описание статьи

Сольская И. Ю. Методология исследований рынка государственных услуг в сфере разрешительной деятельности / И. Ю. Сольская, В. В. Буровцев // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2015. — Т. 25, № 6. — С. 956–967. — DOI: 10.17150/1993-3541.2015.25(6).956-967.

Reference to article

Solskaya I. Yu., Burovtsev V. V. Methodology of public services market research in permitting activities. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii* = *Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2015, vol. 25, no. 6, pp. 956–967. DOI: 10.17150/1993-3541.2015.25(6).956-967. (In Russian).