

Рубрика 4. ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

DOI: 10.17816/transsyst202171124-138

УДК [UDC] 339.13

© Д. С. Бельницкий

Российский университет транспорта (МИИТ)

(Москва, Россия)

МОДЕЛЬ РЕЗУЛЬТАТИВНОГО РЫНКА И ТЕХНОЛОГИЯ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Обоснование: Процессы либерализации, попытка перехода железнодорожной отрасли на новую модель рынка (рынка свободной конкуренции) без соответствующих изменений составляющей модели, негативно сказываются на эффективности работы железнодорожной отрасли и на результативности рынка грузового железнодорожного сервиса.

В настоящей статье предлагается взглянуть на проблему не с позиций изменения формы собственности в отрасли и формирования рынка свободной конкуренции, а с позиции поиска равновесия технологии работы и применяемой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. Исследование основано на известной концепции Industrial organization. Автор рассматривает рынок как живой механизм, реагирующий на изменения его составляющих в рамках своего поля, не только как место совершения сделок. Результативность рынка грузовых железнодорожных перевозок во многом зависит от технологии создания грузового железнодорожного сервиса. Предлагается сформировать рыночную модель ориентируясь не на вид конкуренции, а на некоторую гармонию технологии грузового железнодорожного сервиса и рынка, точнее равновесия составляющих сервисного рынка.

Цель: определить модель результативного рынка грузовых железнодорожных перевозок, при котором железнодорожная отрасль сможет показать максимальную эффективность.

Методы: экспертная оценка попытки изменения модели рынка грузовых железнодорожных перевозок; анализ причины разбалансировки экономического механизма перевозочной деятельности в сфере грузовых железнодорожных перевозок; попытка структурировать цели результативного рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Результаты: представлена авторская трактовка понятий: «Рынок грузовых железнодорожных перевозок», «Экономика грузовых железнодорожных перевозок», «Владелец процесса грузовых железнодорожных перевозок», «Участник процесса грузовых железнодорожных перевозок»; предложена модель результативного рынка грузовых железнодорожных перевозок, сформирован образ и цели результативного рынка грузового железнодорожного сервиса.

Выводы: по результатам исследования могут быть сформулированы рекомендации по формированию сбалансированной модели рынка грузовых железнодорожных перевозок и корректировке целей и существующей модели рынка.

Ключевые слова: результативный рынок грузовых железнодорожных перевозок, цели результативного рынка грузовых железнодорожных перевозок, модель рынка, владелец процесса, участник процесса, поле рынка.

Rubric 4. TRANSPORT ECONOMICS

© **D. S. Belnitsky**

Russian University of Transport (MIIT)
(Moscow, Russia)

MODEL OF EFFECTIVE MARKET AND TECHNOLOGY OF FREIGHT RAILWAY TRANSPORTATION

Background: Liberalization processes, an attempt of the railway industry to transition to a new market model (free competition market) without corresponding changes in the component of the model, negatively affect the efficiency of the railway industry and the efficiency of the freight railway service market.

This article proposes to look at the problem not from the standpoint of changing the form of ownership in the industry and the formation of a free competition market, but from the standpoint of finding an equilibrium between the technology of work and the applied model of the freight rail transport market. The research is based on the well-known Industrial organization concept. The author views the market as a living mechanism that responds to changes in its components within its own field, not only as a place for transactions. The efficiency of the freight rail transport market largely depends on the technology for creating a freight rail service. It is proposed to form a market model focusing not on the type of competition, but on a certain harmony of the technology of freight railway service and the market, or rather the balance of the components of the service market.

Aim: to define a model of an efficient rail freight market. in which the railway industry can show maximum efficiency.

Methods: expert assessment of attempt to change the model of the railway freight market; analysis of the reasons for the imbalance in the economic mechanism of transportation activities in the field of freight railway transportation; attempt to structure goals of an efficient railway freight market.

Results: the author's interpretation of the concepts is presented: "The market of freight rail transportation", "The economy of freight rail transportation", "The owner of the process of freight rail transportation", "Participant of the process of freight rail transportation"; a model is proposed, the image and goals of an effective freight railway service market are formed.

Conclusions: Based on the results of the study, recommendations can be formulated on the formation of a balanced model of the rail freight market and adjusting the goals and the existing market model.

Key words: efficient rail freight market, goals of an efficient rail freight market, market model, process owner, process participant, market field.

ВВЕДЕНИЕ

Экономические преобразования в России – либерализация, приватизация и децентрализация управления, осуществлялись в расчете на автоматическое регулирование рынка при исключении практически всякой

позитивной регулирующей роли государства сложных процессов изменения формы собственности, построении рыночного механизма специфики технологических процессов в различных отраслях экономики и распределения материальных благ. Изменения, проводимые железнодорожными реформаторами, не стали исключением. Железнодорожная отрасль пребывает в состоянии болезни, технология создания сервиса грузовых перевозок хотя и способна обеспечивать реализацию грузовых перевозок, но крайне неэффективна, что отражает транспортная составляющая в цене товаров, перевозимых железнодорожным транспортом. В настоящем исследовании предпринята попытка определить и предложить некоторые изменения в реализуемой сегодня модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. В работе использованы фундаментальные труды: Tirole J., Scherer F.M., Ross D., Shepherd W.C., Львова Д.С., Третьяка В.П., Смехова А.А., Громова Н.Н., Персианова В.А., Миротина Л.Б. и др., исследования экспертов Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» и консалтинговой компании «Ernst & Young», а также собственный личный опыт работы на железнодорожном транспорте и в консалтинговой деятельности в области менеджмента и логистики.

ВЗАИМОСВЯЗЬ МОДЕЛИ РЫНКА И ТЕХНОЛОГИИ ПРОИЗВОДСТВА СЕРВИСА

Отраслевая организация экономики представляется и объясняется системным взаимодействием структуры, технологии, поведения и результатов. Взаимодействие и взаимосвязь этих подсистем во многом определяют результативность отрасли. Транспортная отрасль и железнодорожная подотрасль не являются исключением. Взаимодействуя с решением проблем экономического выбора и принятия решений в условиях неопределенности, многофакторности и многозадачности, теория и практика экономики отраслевых рынков позволяют рационально и адекватно трактовать проблемы развития отрасли, использовать технологические решения, определять стратегию развития и поведения организации для достижения лучших результатов, ориентировать и мотивировать персонал и т.д.

В нашей стране железнодорожный транспорт как известно являлся монополией, но в результате структурных изменений произошло распределение погрузочных ресурсов (вагонов), точнее, их передача в частное владение, вследствие чего технология, которая создавала сервис, удовлетворяющий потребности в перевозках грузов, стала терять эффективность. По сути, созданная в СССР технология работы железнодорожного транспорта утратила систему планирования

транспортного производства и эффективные технологии управления парком порожних универсальных вагонов: «шахматку» и «регулировку».

Управление перевозочным процессом сейчас децентрализовано, инструментария для управления перевозочным процессом, учитывающего эти изменения, не предложено и не создано, хотя необходимые ресурсы и возможности для этого были и пока остаются доступны. Речь идет о создании несколько измененной технологии перевозочного процесса, реализуемой посредством IT-решений, которая позволит управлять этим процессом в условиях децентрализации системы управления и перехода универсальных вагонов от одного владельца ко многим собственникам. Эта технология представляет собой динамическую модель планирования и реализации перевозочного процесса (некую «динамическую шахматку», на базе которой и реализуется планирование производственных ресурсов, обеспечивающих процесс грузовых железнодорожных перевозок) при участии владельца инфраструктуры, перевозчика, собственников грузовых железнодорожных вагонов и владельцев грузов (грузоотправителей и грузополучателей), в основе которой лежит та же «шахматка» и соответствие спроса на грузовые перевозки технико-технологическим возможностям владельца инфраструктуры, перевозчика и собственников погрузочных ресурсов.

В результате изменения модели рынка и отсутствия технологий, учитывающих эти изменения, вместо повышения эффективности перевозочной деятельности железнодорожного транспорта в части грузовых перевозок было достигнуто снижение ее эффективности, возникли затруднения в реализации технологического процесса перевозки грузов железнодорожным транспортом. Естественно, это отразилось на результативности рынка грузовых железнодорожных перевозок, как следствие, привело к росту транспортной составляющей в цене товаров, перевозимых с использованием железнодорожного транспорта. Сегодня можно констатировать, что применяемая в железнодорожной отрасли модель рынка не принесла ожидаемых результатов. В связи с этим возникают логичные вопросы, что послужило причиной неудачи? Нужно ли менять производственную и рыночную модели?

ПРОБЛЕМА ОТРАСЛЕВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ РЕФОРМЫ

Организация перевозки грузов железнодорожным транспортом имеет некоторую специфику в отличие от других отраслей. Создаваемый при этом сервис представляет собой массовое обслуживание потребителей по одной единой технологии организации перевозочного процесса, кроме того, инфраструктура, тяга, погрузочные ресурсы и обеспечивающие подразделения являются неотъемлемой частью технологии производства

грузового железнодорожного сервиса, на рынке реализуется продукт этого производства. Рынок монополии соответствуют такой технологии производства. Крайне затруднительно на таких рынках реализовать функционал двух владельцев процессов или двух процессов в рамках одной технологии.

Проблема проводимой реформы, как мне представляется, состоит в некоем дисбалансе технологии производства сервиса и модели рынка. По сути, предпринята попытка встраивание модели рынка совершенной конкуренции в модель рынка естественной монополии при этом не изменяя технологию производства. Ситуацию усугубляет построение модели рынка грузовых железнодорожных перевозок вразрез с теорией отраслевых рыночных структур (Industrial organization) [1, 2, 3] и совершенно не учитывая специфику железнодорожной отрасли.

Определимся с некоторыми понятиями.

Экономика грузовых железнодорожных перевозок – механизм, приводящий организацию процесса грузовых железнодорожных перевозок в соответствие со спросом на грузовой железнодорожный сервис и спросом на перевозимые товары. Этот механизм представляет собой экономическую систему, цель которой состоит в решении классических и фундаментальных задач: какие сервисы создавать и в каком объеме; каким образом использовать ограниченные ресурсы железнодорожного транспорта на создание каждого предлагаемого на рынке сервиса, т.е. какую технологию использовать для достижения баланса спроса и предложения на рынке грузовых железнодорожных перевозок; как распределить результаты от экономической деятельности по организации перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Рынок грузовых железнодорожных перевозок представляет собой поле, где реализуются экономические отношения между владельцами процесса железнодорожных перевозок (производителями транспортных услуг (прежде всего перевозчиками), владельцами транспортной инфраструктуры, владельцами подвижного состава) и потребителями транспортных услуг (грузовладельцами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами погрузочных ресурсов). Рынок грузовых железнодорожных перевозок – это балансирующий или разбалансирующий механизм грузового железнодорожного сервиса и спроса на грузовые железнодорожные перевозки.

Исследования экономики отраслевых рынков и, в частности, рынка грузоперевозок, основываются на попытках измерить большое число базисных (экзогенных) условий, прежде всего: технологии производства сервиса, предпочтения и поведение потребителя и т. д. Однако в настоящих условиях собрать репрезентативные данные и дать им однозначное толкование весьма затруднительно, а в большинстве случаев

и просто невозможно. Об этом Ф.М. Шерер и Д. Росс рассуждали в своей работе «Структура отраслевых рынков» [1]. С того времени мало что изменилось к лучшему.

Большой охват исследования и значительное количество показателей «размывают» его, не позволяя сфокусироваться на главной цели. Фокусируясь на цели очень важно определиться с границами исследования, в случае с железнодорожной отраслью, это границы рынка грузовых железнодорожных сервисов (прямые и интегрированные в модальные сервисы грузовые железнодорожные перевозки).

Несмотря на попытки изменения модели рынка, железнодорожным реформаторам не удалось ее изменить потому, что сама технология грузовых железнодорожных перевозок осталась не измененной, не было предложено ничего нового в технологии организации перевозочного процесса, а инвентарь (парк грузовых вагонов МПС) за небольшую часть от своей стоимости был передан частным собственникам для сдачи в аренду пользователю сервиса грузовых железнодорожных перевозок и «выброшен» из технологического процесса. В результате чего был реализован переход государственной собственности в частную, создан рынок погрузочных ресурсов и обеспечено увеличение транспортной составляющей.

Все это лишь осложнило управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте и естественно отразилось на результативности рынка этого сервиса. Индикаторы отразили эти изменения, цена на перевозку грузов железнодорожным транспортом с учетом всех затрат владельцев грузов зашагала вверх, погрузка на сети железных дорог плавно, но очень уверенно снижается. Следующий шаг реформ – увеличение железнодорожных тарифов на перевозку грузов и это в условиях переориентации бизнеса на рынок автомобильных перевозок.

Главное, в чем ошиблись реформаторы – они не учли степень корреляции между рынком и технологией. Второе, если предпринимается попытка изменения модели рынка, тогда меняется и технология производства сервиса, статус и взаимодействие его участников. Изменение формы собственности на железнодорожные погрузочные ресурсы не изменило модель рынка грузового железнодорожного сервиса, а лишь создало конкурентный рынок железнодорожных погрузочных ресурсов («сбоку» рынка грузовых железнодорожных перевозок), в данном случае, рынок грузовых железнодорожных вагонов как активов и рынок погрузочных ресурсов грузового железнодорожного транспорта. Кроме того, изменения (игры с моделью рынка) привели к появлению новых акторов и перераспределению доходов от перевозочной деятельности, основную долю которого получает не организатор перевозочного процесса, а владелец погрузочного ресурса, при этом практически не

участвуя в перевозочном процессе. К сожалению, повышению результативности рынка, а тем более эффективности процесса грузовых железнодорожных перевозок, это не способствует.

Сегодня экономика грузовых железнодорожных перевозок испытывает значительные трудности, связанные с изменением модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, отсутствием отраслевых технологических решений, отражающих экономические изменения в отрасли и экономике РФ, несправедливым распределением доходов от перевозочной деятельности и предоставления погрузочных ресурсов. Что подтверждаю оценки экспертов и отчеты о состоянии железнодорожной отрасли [4]. Все это усугубляется инвестированием акторами иностранных экономик (включая непрофильные активы). При таком положении дел не следует ожидать от отраслевых предприятий эффективности, а от рынков – результативности.

ЦЕЛИ РЕЗУЛЬТАТИВНОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Как известно парадигма эффективных отраслевых рынков состоит из представлений об ожиданиях общества от производителей товаров и услуг, которая представляется как «структура – поведение – результативность». Применительно к рынку грузовых железнодорожных перевозок понятие результативности его функционирования многомерно, впрочем, как и для других отраслевых рынков. Правильное определение целей во многом определит эффективность модели отраслевого рынка.

Для рынка грузовых железнодорожных перевозок могут быть определены следующие цели:

1. В качестве главной цели следует определить достижение гармонии между пользователями грузовых железнодорожных сервисов и владельцем процесса грузовых железнодорожных перевозок (полагаю, что именно владельцем, так как российский и зарубежный опыт показал, что максимальная эффективность грузовых железнодорожных перевозок достигается в условиях рынка «естественной монополии»).

2. Конфигурация сервиса грузовых железнодорожных перевозок и объемов грузовых железнодорожных перевозок, при которой будет возможно соблюдение баланса расходования ресурсов и потребностей общества в грузовых железнодорожных перевозках.

3. Обеспечение гарантированного повышения качества грузовых железнодорожных перевозок (степени удовлетворенности пользователей железнодорожного грузового сервиса), при снижении общественных издержек и обеспечении устойчивого и долгосрочного роста доходов населения.

4. Владелец процесса грузовых железнодорожных перевозок обязан обеспечить снижение затрат на единицу транспортной продукции, не снижая качество сервиса, постоянно совершенствуя технологический процесс, применяя и используя новые технологии и технику, обеспечивая интеграцию с другими видами транспорта. Эффективное использование владельцем процесса грузовых железнодорожных перевозок собственных и ресурсов участников процесса грузовых железнодорожных перевозок, в том числе трудовых.

Владелец процесса грузовых железнодорожных перевозок – лицо, уполномоченное на организацию процесса железнодорожных грузовых перевозок, которое несет ответственность за эффективную и безопасную его реализацию, имеет в своем оперативном-тактическом распоряжении все необходимые ресурсы: персонал, инфраструктуру, программное и аппаратное обеспечение, информацию, технику и оборудование, весь подвижной состав дислоцированный на инфраструктуре и находящейся в его распоряжении (включая тяговый подвижной состав и грузовые железнодорожные вагоны), а также ресурсы участников железнодорожного транспортного производства.

Участник процесса грузовых железнодорожных перевозок – лицо, непосредственно участвующее в технологическом процессе перевозки грузов железнодорожным транспортом, которое предоставляет в оперативном-тактическом пользовании свои интеллектуальные и технологические ресурсы, IT-технику и оборудование, погрузочные ресурсы и др., несет ответственность за выполнение операций технологического процесса, которые обязался выполнять, имеет право на справедливое распределение.

5. Обеспечение справедливого распределения доходов от деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом для обеспечения стабильности экономики отрасли и государства.

6. Интеграция грузовых транспортных сервисов в единую транспортную систему, реализующую свои транспортные технологии и сервисы в стране и мире.

7. Регулятор рынка должен обеспечить стабильное и устойчивое развитие экономики железнодорожной отрасли, контроль тарифов, справедливое распределение доходов от перевозочной деятельности и улучшение качества жизни членов общества, участвующих в организации процесса грузовых железнодорожных перевозок.

Для достижения настоящих целей важно выстроить взаимодействие участников процесса особым образом на основе политики консенсуса и построить модель рынка грузовых железнодорожных перевозок. На Рис. в соответствии со сформулированными целями представлена модель (образ) рынка грузовых железнодорожных перевозок.

МОДЕЛЬ РЕЗУЛЬТАТИВНОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Достижение цели построения модели рынка требует обращения к фундаментальным ценностям, применения новых технологических решений и измерителей степени достижения поставленных целей.

Понятно, что главная цель достижения гармонии между производителями и пользователями достигается только при условии минимальных сбоев работы рыночного механизма (технологии перевозочного процесса на железнодорожном транспорте).

Определение и понимание «образа рынка», отражающего эту гармонию, представлено на Рис. Это модель результативного рынка грузовых железнодорожных перевозок, в которой предпринята попытка определить структурные и технологические параметры, оказывающие существенное влияние на рынок грузовых железнодорожных перевозок.

Настоящая модель основывается на Гарвардской парадигме, однако имеет некоторые отличия, которые состоят в несколько измененной схеме классической Гарвардской парадигмы. Рынок представляется как поле, а эффективность взаимодействия достигается через консенсус. Кроме того, учтена специфика работы грузового железнодорожного транспорта в России, его инфраструктурная и технологическая модель.

Результативность рынка достигается посредством консенсуса составляющих рынка и баланса спроса и предложения на грузовой железнодорожный сервис, а также несколько иначе выстроенных взаимосвязей. Такая модель позволяет гармонизировать взаимодействие участников рынка и технологию производства сервиса.

Поле рынка – это четкие границы рынка (арена), позволяющие построить его модель, в рамках которой акторы выстраивают свое поведение, ориентируясь на позиции и власти каждого из них. Где общая цель всех участников рынка – не выдвинуть более слабых за пределы поля, а достичь такого положения каждого из участников, при котором станет возможна стабилизация рынка, позволяющая рынку выживать и развиваться её участникам в относительно долгосрочной перспективе.

Стабильность рынка достигается абсолютно понятными идентичностью и иерархией участников рынка (лидеров и аутсайдеров), где все они разделяют концепцию контроля, направляющую действия факторов.

Настоящая модель позволяет увидеть равновесное положение составляющих рынка и сбалансировать любую из них относительно остальных. Например, «встроить» компании-операторы в единый технологический процесс грузовых железнодорожных перевозок, где оператор будет полноценным элементом системы.

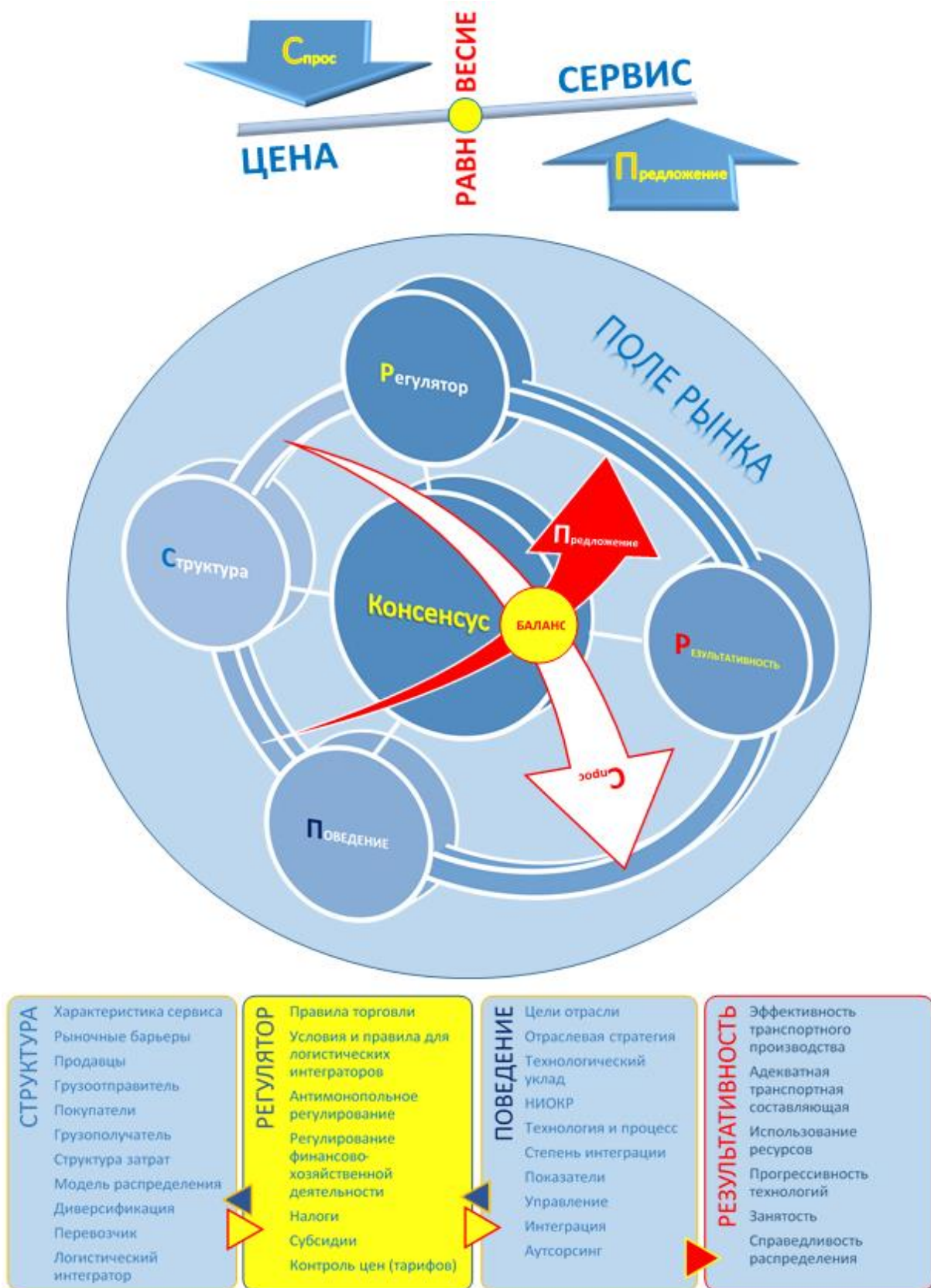


Рис. Модель результативного рынка грузовых железнодорожных перевозок

В данном случае стабильное положение рынка может быть достигнуто, если его участники не формируют тугий узел проблем конкурируя за власть, а выстраивают партнерские взаимоотношения сотрудничая и дополняя друг друга при реализации перевозочного процесса. Равновесное положение рынка отразится в транспортной составляющей цены перевозимых товаров железнодорожным транспортом.

Точки роста (места регулировочных действий) можно определить при анализе составляющих рынка реализованных в предложенной модели рынка: структуры, регулятора, поведения и результативности, положение которых в поле рынка стабилизируется посредством достижения консенсуса между акторами при балансе спроса и предложения. При этом необходимо учитывать все проблемные точки в модели рынка, в противном случае не удастся достичь равновесного и стабильного положения рынка, а значит рынок не будет результативным.

ВЫВОДЫ

Результатами настоящего исследования стали выявленные несоответствия существующей модели рынка грузовых железнодорожных перевозок с Гарвардской парадигмой, что во многом объясняет снижение эффективности работы железнодорожной отрасли и, в частности, грузовых железнодорожных перевозок. Реформаторы железнодорожной отрасли не учли важность и значение технологии создания грузового железнодорожного сервиса и его взаимосвязи с конкуренцией на рынке, меняется модель рынка – нужно менять и технологию производства сервиса. Разделение рынка грузовых железнодорожных перевозок на рынок перевозок, рынок погрузочных ресурсов и рынок железнодорожных вагонов (активов) не будет способствовать стабилизации на рынках и приведет к еще большему дисбалансу, что естественно будет корректироваться рыночным механизмом, повлияет на рост транспортной составляющей в цене перевозимых грузов и в итоге приведет к изменению системы ценообразования и росту тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Для решения этих проблем предложено несколько скорректировать цели и существующую модель рынка грузовых железнодорожных перевозок. Структура отраслевого рынка в предложенной модели несколько отличается от классической, прежде всего иначе выстроенными взаимосвязями между его составляющими, что образует некий балансирующий механизма (политика консенсуса), функционирующий вместе со спросом и предложением. Политика консенсуса реализуется в данном случае как процесс поиска решений (балансирующий механизм), при котором будет достигнуто положение отсутствия «возражений»,

конфликтов между составляющими модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. При не достижении гармонии (равновесного, стабильного положения) рыночная модель не может быть реализована.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рынок – это, живой механизм, и действия по его разбалансировке приводят к отрицательной результативности, а могут привести и к полному коллапсу в отрасли. Монопольный рынок не может без соответствующих изменений в экономике и технологии производства стать рынком свободной конкуренции. Рынок грузовых железнодорожных перевозок сильно зависит от технологии производства услуги (технологии организации перевозочного процесса), пожалуй, больше, чем в других отраслях экономики. Изменяя цели и модель рынка, требуется изменять и способ производства сервиса, он должен быть более эффективным, чем существующий, тогда и рынок будет результативным, в противном случае такие изменения не целесообразны. Предлагая заведомо неэффективную или менее эффективную технологию производства, и при этом менять модель рынка – значит заведомо ориентировать рынок на не результативность. Важно не забывать, что максимальная эффективность работы железнодорожного транспорта достигается именно в условиях монополии, а транспортной системы – в партнерстве и кооперации, а не в свободной конкуренции ее участников.

Представленная в настоящей работе модель результативного рынка грузовых железнодорожных перевозок и сформулированные цели предоставляют возможность по-новому взглянуть на состояние железнодорожной отрасли, оценить целесообразность продолжения эксперимента.

Относительно развития технологий, как мне представляется, учитывая переход к шестому технологическому укладу, интеграционные процессы и новые скорости развития, технологии должны быть ориентированы не на развитие конкуренции, а на интеграцию в единую систему всех видов транспорта, кооперацию, а не конкуренцию участников перевозочного процесса. Возможно, это приведет к трансформации видов транспорта в одну транспортную отрасль.

Для транспортного рынка и рынка грузового железнодорожного сервиса, в частности, как мне представляется, необходимо развитие и практическое применение кластерных технологий, их встраивание в технологию транспортного производства. Это откроет возможности для интеграции, лучшего логистического взаимодействия партнеров и обеспечит повышение эффективности перевозочного процесса.

Естественно, при построении модели рынка для его стабильности и совершенствования технологии производства грузового железнодорожного сервиса необходимо обеспечить справедливое распределение доходов от перевозочной деятельности и солидарную ответственность за качество сервиса перед обществом. В противном случае неизбежен дисбаланс на рынке и неэффективная работа отрасли.

Для общества цель перераспределения доходов от перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте через создание рынка свободной конкуренции ошибочна. Рынок грузовых железнодорожных перевозок более эффективен при монополии, это согласуется с особенностями функционирования железнодорожной отрасли и подтверждается опытом России и других стран. Масштаб отрасли определяет структуру и систему управления ею, любая децентрализация ведет к снижению эффективности функционирования.

Однако надо отметить, что при переходе к шестому технологическому укладу будут формироваться интегрированные транспортные сервисы 4 и 5 PL, где цепь поставок будет пронизывать различные рынки с разными видами конкуренции. Но и при таких условиях максимальная результативность рынка грузовых железнодорожных перевозок возможна при монополии, при этом технология организации перевозочного процесса будет максимально эффективна при централизованном управлении, что позволит применять лучшие технологические решения (например, «Регулировка»). Свободная конкуренция необходима при оперировании в смешанном сообщении (модальных перевозках), в местах стыковки и переработке грузо- и товаропотоков (в Хабах), на первой и последней мили логистической цепи. Но это будет уже не рынок грузовых железнодорожных перевозок, а рынок интегрированного комплексного логистического сервиса. Этот рынок формируется сегодня, сдерживает его формирование только отсутствие необходимой логистической инфраструктуры и интегрированной технологии перевозочного процесса в смешанном сообщении. Можно спорить, но интеграционные процессы в экономике и переход к новому технологическому укладу, возможности ИТ, создают предпосылки к трансформации и консолидации видов транспорта в одну отрасль.

Применяемая сегодня в железнодорожной отрасли модель рынка разделяет поля рынка и формирует новые, стимулирует конкуренцию в отдельных звеньях цепи поставок, приводит к децентрализации управления перевозочным процессом, несправедливому распределению (например, между компаниями-операторами и ОАО «РЖД») росту транспортной составляющей, снижению мотивации у пользователей сервисов грузового железнодорожного транспорта. Нужно останавливать бессмысленный эксперимент с моделью рынка, корректировать ее и ее

настройки. Бездействие и продолжение эксперимента неизбежно приведет к устойчивому снижению результативности рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Автор заявляет, что:

Настоящая статья не содержит каких-либо исследований с участием людей в качестве объектов исследований.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК / REFERENCES

1. Scherer FM, Ross D. *Industrial market structure and economic performance*. Boston: Houghton-Mifflin, 1990. 713 p.
2. Shepherd WC. *The economics of industrial organization: analysis, markets, policies*. New Jersey: Prentice-Hall International, Inc., 1997. 447 p.
3. Tirole J. *The theory of industrial organization*. Cambridge: MIT Press, 1988. 479 p.
4. ООО «Эрнст энд Янг». Обзор отрасли грузоперевозок в России. Исследование состояния транспортной отрасли, 2019. [Ernst & Young LLC. *Obzor otrasli gruzoperevozok v Rossii. Issledovanie sostoyaniya transportnoi otrasli*, 2019. [Internet]. (In Russ.)]. Доступно по: https://www.ey.com/ru_ru/automotive-transportation/ey-transportation-services-2019. Ссылка активна на: 12.11.2020.
5. Bowersox DJ, Closs DJ. *Logistical management: the integrated supply chain process*. New York: McGraw-Hill Companies, 1996. 730 p.
6. Shapiro JF. *Modeling the supply chain*. Pacific Grove: Duxbury, 2001. 586 p.
7. Третьяк В.П. Экономика отраслевой организации рынков = *Industrial organization: учеб. пособие*. – М.: ТЕИС, 2005. – 143 с. [Tretyak VP. *Ekonomika otraslevoi organizatsii rynkov = Industrial organization: schoolbook*. Moscow: TEIS; 2005. 143 p. (In Russ.)].
8. Львов Д.С. Развитие экономики России и задачи экономической науки. – М.: Экономика, 1999. – 80 с. [Lvov DS. *Razvitie ekonomiki Rossii i zadachi ekonomicheskoi nauki*. Moscow: Ekonomika; 1999. 80 p. (In Russ.)].
9. Бельницкий Д.С. Некоторые аспекты функционирования и развития транспорта в России // *Экономика и менеджмент инновационных технологий*. – 2019. – № 7. [Belnitsky DS. *Nekotorye aspekty funkcionirovaniya i razvitija transporta v Rossii. Economics and innovations management*. 2019;7. (In Russ.)]. Доступно по: <http://ekonomika.snauka.ru/2019/07/16626>. Ссылка активна на: 06.11.2020.
10. Галабурда В.Г., Персианов А.В., Тимошин А.А. и др. *Единая транспортная система / под ред. В. Г. Галабурды*. – М.: Транспорт, 1996. – 295 с. [Galaburda VG, Persianov AV, Timoshin AA. *Edinaya transportnaya Sistema*. Galaburda VG, editor. Moscow: Transport; 1996. 295 p. (In Russ.)]. Доступно по: <http://padabum.com/d.php?id=39225>. Ссылка активна на: 12.11.2020.
11. Миротин Л.Б., Гудков В.А., Зырянов В.В. и др. *Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / под ред. Л.Б. Миротина*. – М.: Горячая линия-Телеком, 2010. – 704 с. [Mirotin LB, Gudkov VA, Zyryanov VV. *Upravlenie gruzovymi potokami v transportno-logisticheskikh sistemakh*. Mirotin LB, editor. Moscow: Goryachaya liniya-Telekom; 2010. 704 p. (In Russ.)]. Доступно по: <https://obuchalka.org/2014012875520/upravlenie-gruzovimi-potokami-v-transportno-logisticheskikh-sistemah-mirotin-l-b-gudkov-v-a-2010.html>. Ссылка активна на: 12.11.2020.

12. Смахов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка, – М.: Транспорт, 1998. – 120 с. [Smekhov AA. Marketingovye modeli transportnogo rynka. Moscow: Transport, 1998. 120 p. (In Russ.)].
13. Бельницкий И.Д. Некоторые аспекты организации грузодвижения на направлении Юго-Восточный Китай – Северо-Западная Европа // Современные научные исследования и инновации. – 2020. – № 5. [Belnitsky ID. Nekotorye aspekty organizatsii gruzodvizhenija na napravlenii Jugo-Vostochnyj Kitaj – Severo-Zapadnaja Evropa. Modern scientific researches and innovations. 2020;5. (In Russ.)]. Доступно по: <http://web.snauka.ru/issues/2020/05/92458>. Ссылка активна на: 06.11.2020.
14. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте: учеб. пособие. – М.: Транспорт, 1990. – 336 с. [Gromov NN, Persianov VA. Upravlenie na transporte: schoolbook. Moscow: Transport, 1990. 336 p. (In Russ.)]. Доступно по: <https://booksee.org/book/592795>. Ссылка активна на: 12.11.2020.
15. Иловайский Н.Д., Киселев А.Н. Сервис на транспорте (железнодорожном): Учеб. для студентов вузов ж.-д. трансп. – М.: Маршрут, 2003. – 585 с. [Ilovaiskii ND, Kiselev AN. Servis na transporte (zheleznodorozhnom): schoolbook. Moscow: Marshrut; 2003. 585 p. (In Russ.)]. Доступно по: <https://booksee.org/book/524058>. Ссылка активна на: 12.11.2020.
16. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов / под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2002. – 512 с. [Mirotin LB, editor. Transportnaya logistika: schoolbook. Moscow: Ekzamen; 2002. 512 p. (In Russ.)]. Доступно по: https://www.studmed.ru/view/mirotin-lb-transportnaya-logistika_832f104.html. Ссылка активна на: 12.11.2020.

Сведения об авторе:

Данила Станиславович Бельницкий, к.э.н.;
eLibrary SPIN: 3453-2144; ORCID: 0000-0002-0199-5332;
Scopus ID: 698588; Researcher: AAX-6050-2020;
Mendeley: <https://www.mendeley.com/profiles/danial-belnitsky/>
E-mail: danila.belnitsky@gmail.com

Information about the author:

Danila St. Belnitsky, Ph.D;
eLibrary SPIN: 3453-2144; ORCID: 0000-0002-0199-5332;
Scopus ID: 698588; Researcher: AAX-6050-2020;
Mendeley: <https://www.mendeley.com/profiles/danial-belnitsky/>
E-mail: danila.belnitsky@gmail.com

Цитировать:

Бельницкий Д.С. Модель результативного рынка и технология грузовых железнодорожных перевозок // Транспортные системы и технологии. – 2021. – Т. 7. – № 1. – С. 124–138. doi: 10.17816/transsyst202171124-138

To cite this article:

Belnitsky DS. Model of effective market and technology of freight railway transportation. *Transportation Systems and Technology*. 2021;7(1):124-138. doi: 10.17816/transsyst202171124-138