

На правах рукописи



ОВСЯННИКОВА ЕЛЕНА НАЗЫМОВНА

**МЕХАНИЗМ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОНЪЮНКТУРЫ**

5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика
(Транспорт и логистика)

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2022

Работа выполнена в федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет транспорта» РУТ (МИИТ)

Научный руководитель: **Подсорин Виктор Александрович** доктор экономических наук, профессор

**Официальные
оппоненты:**

Белозеров Владимир Леонидович доктор экономических наук, профессор, представитель РОСПРОФЖЕЛ в Северо-Западном федеральном округе Дорожной территориальной организации РОСПРОФЖЕЛ на Октябрьской железной дороге, профессор кафедры «Экономика транспорта» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I»;

Пастухов Сергей Сергеевич, кандидат экономических наук, заведующий лабораторией «Эффективность бизнес-процессов инфраструктурного комплекса» Научного центра «Экономика комплексных проектов и тарифообразование» (НЦ «Экономика») АО «ВНИИЖТ».

Ведущая организация: АО «Институт экономики и развития транспорта»

Защита состоится «22» декабря 2022 г. в 14.00 на заседании диссертационного совета 40.2.002.09 на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта» по адресу: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ауд. 3204

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте РУТ (МИИТ), www.miit.ru.

Автореферат разослан « ____ » _____ 2022 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Лавров Илья Михайлович

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования

Динамика конъюнктуры товарных рынков оказывает значительное влияние на конъюнктуру транспортного рынка, что требует от транспортных компаний ее учета при экономическом обосновании управленческих решений по развитию транспортного комплекса. В настоящее время вследствие ограничения использования сетевых зарубежных информационных ресурсов российскими экономическими субъектами только начинает формироваться система национальных индексов по отраслям и видам экономической деятельности. Одним из важнейших индексов в такой системе должен стать индекс конъюнктуры транспортного рынка, предлагаемый автором. Использование данного показателя при обосновании управленческих решений по развитию транспортного комплекса позволит учитывать основные тенденции изменения товарных рынков, а также перспективы обновления парка подвижного состава, реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры.

Ключевым инфраструктурным элементом российской экономики выступает железнодорожный транспорт. На его долю приходится более 47% всего грузооборота, выполненного транспортным комплексом страны. В последнее десятилетие динамика грузооборота железнодорожного транспорта имела тенденцию роста, в 2021 году грузооборот составил 2638,6 млрд. т-км. В условиях распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19 в 2019-2020 гг., объемы транспортной работы снизились. В 2021 году наметилась тенденция роста объема перевозок, что свидетельствовало о восстановлении экономики, возобновлении экономических связей и оживлении деловой активности. Однако, в 2022 г. в результате геополитических трансформаций и макроэкономических преобразований обозначились принципиально новые тренды и тенденции в перевозке грузов, что приводит к кардинальному изменению логистических процессов и смены географии грузовых перевозок. Так, в марте 2022 года погрузка грузов по сети железных дорог России снизилась на 2,4% в то время, как показатель грузооборота вырос на 3,2%. С июня 2022 г. наблюдается снижение как объемов погрузки, так и грузооборота (погрузка грузов снизилась на 6,5%, грузооборот – на 2,8%). В условиях разнопланового изменения показателей, характеризующих объем транспортной работы, индекс конъюнктуры транспортного рынка позволит сформировать информационное обеспечение управленческих решений в сфере развития транспортного комплекса.

Появление новых направлений формирования механизмов устойчивого развития транспортной отрасли и развития рынков транспортных услуг должны рассматриваться с учетом детального исследования динамики экономической конъюнктуры. Не изученность в полной мере вопросов экономической оценки влияния динамики конъюнктуры товарных рынков на конъюнктуру транспортного рынка требует определения и обоснования функциональных связей между рассматриваемыми экономическими явлениями. В связи с этим тема диссертационного исследования является актуальной.

Степень разработанности темы исследования

Вопросы, связанные с совершенствованием системы управления и повышением эффективности работы транспортного комплекса с учетом динамики конъюнктуры транспортного рынка, были отражены в работах следующих ученых: Белова И.В., Белозёрова В.Л., Богдановой Т.В., Бубновой Г.В., Галабурды В.Г., Громова Н.Н., Елизарьева Ю.В., Ефимовой О.В., Журавлевой Н.А., Кожевникова Ю.Н., Курбатовой А.В., Куренкова П.В., Матанцевой О.Ю., Межох З.П., Метелкина П.В., Пантиной Т.А., Подсорина В.А., Персианова В.А., Пехтерева Ф.С., Рачек С.В., Рышкова А.В., Соколова Ю.И., Третьяка В.П., Терешинной Н.П., Чудновского А.Д., Шкуриной Л.В. и других ученых и практиков. Изменяющиеся экономические условия в отрасли, выделение конкурентных секторов на транспортном рынке, развитие форм собственности ставят новые задачи по оценке экономической конъюнктуры транспортного рынка.

Цели и задачи диссертационного исследования

Цель диссертационной работы заключается в совершенствовании механизма устойчивого развития транспортного комплекса на основе использования экономического инструментария, учитывающего динамичное изменение конъюнктуры транспортного рынка и позволяющего удовлетворять потребности экономики в дополнительных объемах перевозок с учетом сбалансированности интересов субъектов транспортного рынка.

В соответствии с поставленной целью основными задачами диссертационного исследования являются:

- изучение экономической сущности конъюнктуры транспортного рынка и идентификация ее особенностей проявления в транспортном комплексе;
- исследование динамики товарных рынков и оценка ее влияния на конъюнктуру транспортного рынка;
- анализ зарубежного опыта исследования конъюнктуры рынка и оценка возможности его применения в России;

- разработка принципов устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающих особенности конъюнктуры транспортного рынка и способствующих повышению эффективности его работы за счет гармонизации интересов субъектов транспортного рынка;
- разработка методического подхода к оценке влияния конъюнктуры рынка на деятельность транспортного комплекса, учитывающего принципы устойчивого развития;
- разработка комплексного подхода к оценке влияния товарных рынков на деятельность транспортного комплекса;
- оценка влияния конъюнктуры транспортного рынка на текущие показатели субъектов транспортного рынка;
- оценка структурных элементов транспортной составляющей в цене готовой продукции потребителей услуг транспортного комплекса с учетом динамики изменения конъюнктуры транспортного рынка;
- оценка влияния конъюнктуры транспортного рынка на потребность в обновлении технических средств транспортного комплекса.

Объект исследования

Объектом диссертационного исследования является транспортный комплекс, оказывающий транспортно-логистические услуги экономическим субъектам в условиях изменения конъюнктуры товарных рынков при обосновании управленческих решений о его текущей деятельности и перспективах развития.

Предмет исследования

Предметом исследования является механизм устойчивого развития транспортного комплекса, отражающий взаимодействие субъектов транспортного рынка при перевозочном процессе, учитывающий изменение динамики конъюнктуры транспортного рынка вследствие изменения конъюнктуры товарных рынков и способствующий устойчивой работе и повышению эффективности деятельности как отдельных субъектов транспортного рынка, так и транспортного комплекса в целом.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в решении научных и практических задач модернизации механизма устойчивого развития транспортного комплекса, а также решении проблем развития рынка транспортных услуг:

- определены закономерности развития рынка транспортных услуг, отражающие взаимодействие субъектов транспортного рынка при реализации программ развития транспортного комплекса;

– разработана авторская интерпретация механизма устойчивого развития транспортного комплекса, базирующаяся на основных постулатах отечественной и зарубежной науки, учитывающая нормативно-правовые положения деятельности транспортного комплекса, современные геополитические трансформации и макроэкономические преобразования в целях научного обоснования нового индикатора развития транспортного комплекса;

– разработаны концептуальные положения по реализации механизма устойчивого развития транспортного комплекса на принципах, учитывающих динамику конъюнктуры рынка транспортных услуг с учетом изменений конъюнктуры товарных рынков.

Наиболее существенные результаты исследования, обладающие научной новизной, полученные соискателем и выносимые на защиту:

1. Выявлены тенденции развития рынка грузовых перевозок, обуславливающие текущую и инвестиционную деятельность транспортной компании, определяющие развитие транспортного комплекса.

2. Предложены принципы устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающие динамику конъюнктуры рынка транспортных услуг, базирующиеся на гармонизации интересов субъектов транспортного рынка и способствующие повышению эффективности работы всего транспортного комплекса.

3. Разработана комплексная методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на механизм устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающая изменение тарифной политики и перспективы его развития с учетом потребности в обновлении технических средств транспортных компаний.

4. Определены структурные элементы транспортной составляющей в цене готовой продукции потребителей услуг транспортного комплекса для целей совершенствования механизма устойчивого развития транспортного комплекса в условиях реализации гибкой тарифной политики инфраструктурной компании и операторов подвижного состава по экономически обоснованному снижению затрат на перевозку в условиях привлечения дополнительных объемов перевозок с учетом и без учета развития провозной и пропускной способности.

5. Сформирован экономический инструментарий механизма устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающий благоприятную и неблагоприятную конъюнктуру транспортного рынка при формировании тарифной и инвестиционной политики с выделением структурных элементов, способствующих идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка.

б. Предложен новый индикатор развития рынка транспортных услуг – индекс конъюнктуры транспортного рынка, способствующий определению объемов транспортной работы инфраструктурной компании и операторов подвижного состава для использования его регулятором при оценке необходимой валовой выручки и экономически обоснованных расходов субъектов регулирования, а также учитывающий развитие транспортного комплекса.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в развитии экономической теории транспорта в части совершенствования методического подхода к оценке конъюнктуры транспортного рынка в экономическом механизме управления транспортной компанией, а также влияния транспортных факторов на развитие рынков посредством мониторинга транспортной составляющей в цене конечной продукции.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в разработке конкретных экономических инструментов, используемых в реализации механизма устойчивого развития транспортного комплекса в условиях динамично изменяющейся конъюнктуры транспортного рынка. Результаты исследования использованы при подготовке методических рекомендаций по определению уровня переменных и условно-постоянных затрат по статьям номенклатуры расходов ОАО «РЖД», связанных с грузовыми перевозками для целей тарифной политики.

Теоретическая и методологическая основа исследования

В ходе выполнения диссертационного исследования использованы эмпирические и теоретические методы научного познания: сбор, мониторинг, обработка и анализ информации, аналогии, обобщения, моделирование, технико-экономические расчеты. В качестве теоретической и методологической основы исследования использованы фундаментальные труды в области оценки экономической конъюнктуры, а также публикации результатов научных исследований по повышению эффективности механизма устойчивого развития транспортного комплекса с использованием экономического инструментария анализа и оценки рынка транспортных услуг.

Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК

Диссертационная работа выполнена в рамках пунктов: 5.2. Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли; 5.3. Проблемы развития рынков транспортных услуг (по видам транспорта) паспорта специальности 5.2.3 «Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика)».

Информационно-эмпирическая база диссертационного исследования, отражающего основные перспективы развития транспортного комплекса, базируется на результатах обобщения существующих научных подходов к исследованию механизмов устойчивого развития транспортной отрасли, проблем развития рынков транспортных услуг, а также обеспечена использованием данных, опубликованных в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, официальных статистических, нормативно-правовых источниках, а также открытой статистической отчетности о деятельности субъектов на транспортном рынке.

Достоверность научных результатов. Экономическое обоснование механизма устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающее изменения транспортного рынка, выполнено с использованием стандартных программных средств, результаты которого коррелируют с выводами других ученых.

Апробация результатов исследования. Основные положения и результаты диссертации докладывались и получили одобрение на международных, всероссийских, национальных научно-практических конференциях, которые проходили в городах: Москве, Санкт-Петербурге, Хабаровске, Омске, Жилине (Словакия). Основные научные результаты диссертационного исследования были внедрены в учебный процесс, а также нашли практическое отражение в ходе научно-исследовательских работ: «Формирование методики по определению инвестиционных составляющих к тарифам (инвестиционных тарифов) на железнодорожные грузовые перевозки по направлениям (маршрутам) перевозок, характеризующимся ограниченными параметрами пропускной и/или провозной способности, в отношении которых планируется привлечение инвестиций, связанных с развитием железнодорожной инфраструктуры данных направлений (маршрутов)» в 2019 году, «Определение уровня переменных (зависящих от объема движения) и условно-постоянных (не зависящих от объема движения) затрат по статьям номенклатуры расходов ОАО «РЖД», связанных с грузовыми и пассажирскими перевозками для целей тарифной политики и экономического анализа» в 2020 году, что подкреплено соответствующими справками о внедрении.

Публикации.

Основные результаты диссертационного исследования опубликованы в 15 научных трудах общим объемом 21,5 п.л., авторский вклад – 7,1 п.л., из них 4 статьи в рецензируемых научных журналах, определенных ВАК России (общий объем – 3,8 п.л., авторский вклад – 2,3 п.л.).

Объем и структура работы

Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы и приложения. Работа изложена на 135 машинописных листах и содержит 60 рисунков и 13 таблиц. Библиографический список включает 156 наименований. Структура диссертационного исследования приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Структура диссертационного исследования

Главы	Параграфы
Введение	
Глава 1. Концептуальные основы анализа конъюнктуры транспортного рынка для целей исследования ее взаимосвязи с конъюнктурой товарных рынков	<p>1.1 Экономическая сущность конъюнктуры транспортного рынка</p> <p>1.2 Анализ особенностей экономической конъюнктуры транспортного рынка и формирование принципов устойчивого развития транспортного комплекса на основе оценки экономической конъюнктуры</p> <p>1.3 Общая характеристика динамики конъюнктуры рынка железнодорожных перевозок на российском и зарубежном рынках</p> <p>1.4 Основные тенденции развития транспортного рынка России</p>
Глава 2. Формирование методического подхода к оценке влияния конъюнктуры товарных рынков на деятельность транспортного комплекса	<p>2.1 Методические положения оценки влияния товарных рынков на деятельность транспортного комплекса</p> <p>2.2 Формирование методического подхода к оценке влияния конъюнктуры товарных рынков на текущую деятельность транспортного комплекса</p> <p>2.3 Формирование методического подхода к оценке влияния конъюнктуры товарных рынков на инвестиционную деятельность транспортного комплекса</p>
Глава 3. Разработка экономического инструментария механизма устойчивого развития транспортного комплекса с учетом динамики конъюнктуры транспортного рынка	<p>3.1 Методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на текущие показатели субъектов транспортного рынка</p> <p>3.2 Методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на тарифную политику транспортного комплекса</p> <p>3.3 Методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на потребность в обновлении технических средств транспортного комплекса</p> <p>3.4 Разработка экономического инструментария устойчивого развития транспортного комплекса для целей учета конъюнктуры транспортного рынка и возможности идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка</p>
Заключение	
Список использованной литературы	
Приложение	

II. НАИБОЛЕЕ СУЩЕСТВЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ОБЛАДАЮЩИЕ НАУЧНОЙ НОВИЗНОЙ, ПОЛУЧЕННЫЕ СОИСКАТЕЛЕМ И ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Выявлены тенденции развития рынка грузовых перевозок, обуславливающие текущую и инвестиционную деятельность транспортной компании, определяющие развитие транспортного комплекса.

Анализ точек зрения авторов зарубежных и отечественных научных и аналитических работ позволяет констатировать, что нет стандартного подхода к определению тенденций развития рынка грузовых перевозок. Теория изучения динамики конъюнктуры рынков формировалась в условиях крайней неустойчивости мирового хозяйства. В ходе исследования ее исторического развития выявлены ключевые различия методологических подходов основных научных школ. Германская научная школа основана на теоретических работах о функционировании рынка, выявлении причин конъюнктурных колебаний и определении условий, характеризующих взаимоотношения продавца и покупателя. Ранняя российская научная школа характеризуется гармоничным сочетанием марксистской методологии с принципами неоклассического анализа. В американской научной школе основное внимание уделяется вопросам долгосрочных изменений на рынках для детализации параметров экономических циклов.

В настоящее время теория конъюнктуры не имеет собственного значения, а носит прикладной характер. Современная европейская и американская научные школы рассматривают оценку экономической конъюнктуры как инструмент выявления долгосрочных и краткосрочных тенденций экономического роста на макро-, мезо- и микро-экономических уровнях. Современная российская теория экономической конъюнктуры формируется в условиях кризиса и ей свойственны инструменты антикризисного управления. В целом, разработки мировых и российских конъюнктурных институтов ориентированы на составление макроэкономических прогнозов. В тоже время недостаточно проработаны отраслевые особенности отдельных рынков, что требует разработки инструментария оценки конъюнктуры транспортного рынка и совершенствования экономического механизма управления транспортной компанией (рисунок 1).

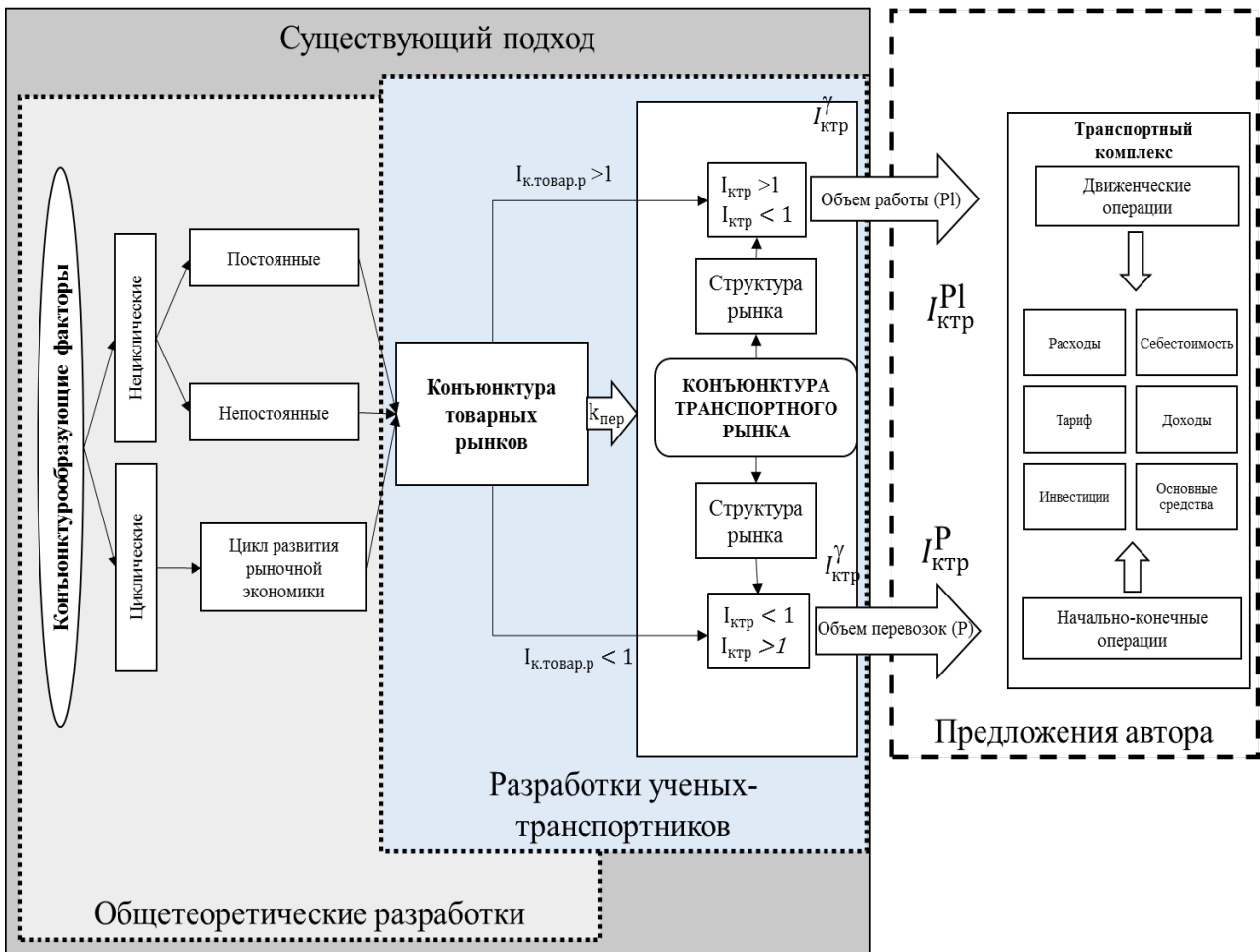


Рисунок 1 – Принципиальные отличия предлагаемого авторского подхода к оценке влияния конъюнктуры товарных рынков на деятельность транспортной компании

В механизме устойчивого развития транспортного комплекса должны быть учтены современные тенденции развития конъюнктуры транспортного рынка (рисунок 2), которые отражаются в предлагаемом подходе. Следует отметить, что большая часть долгосрочных тенденций положительно отражается на развитии транспортной отрасли, а большая часть среднесрочных тенденций – отрицательно. Это связано с большой волатильностью товарных рынков в текущих условиях и необходимостью развития транспортных и логистических услуг в перспективе. В связи с этим, разработанный экономический инструментарий, представляет интерес в развитии этого научного направления.

СРЕДНЕСРОЧНЫЕ ТЕНДЕНЦИИДОЛГОСРОЧНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Замедление темпов экономического роста мировых экономик	Изменение структуры грузопотоков
Волатильность мировых цен	Изменение товарной структуры экспорта и импорта на направления и структуру глобальных грузопотоков
Снижение эффективности использования грузовых вагонов	Увеличение средней дальности перевозки грузов
Увеличение объемов работы, выполненной парком грузовых вагонов, принадлежащих лизинговым компаниям	Рост доли железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг
Реализация крупных инфраструктурных проектов	Консолидация вагонного парка операторов
Усложнение института функционирования железнодорожного транспорта в результате реформ	Постоянно увеличивающийся объем экспортных перевозок
	Усиление связи между индексами промышленного производства в РФ, объема перевезенных грузов и грузооборота

Рисунок 2 – Основные тенденции развития конъюнктуры транспортного рынка

Принципиальные отличия авторского подхода к оценке влияния конъюнктуры транспортного рынка на деятельность транспортного комплекса заключаются в использовании индекса конъюнктуры рынка и его влияния на текущую и инвестиционную деятельность с учетом среднесрочных и долгосрочных тенденций и перспектив развития транспортного рынка.

2. Предложены принципы устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающие динамику конъюнктуры рынка транспортных услуг, базирующиеся на гармонизации интересов субъектов транспортного рынка и способствующие повышению эффективности работы всего транспортного комплекса.

В ходе исследования разработаны и экономически обоснованы принципы устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающие особенности конъюнктуры транспортного рынка и способствующие повышению эффективности работы транспортного комплекса за счет гармонизации интересов субъектов транспортного рынка (экономической целесообразности, перспективности, сегментации, сбалансированности, недискриминационного доступа к инфраструктуре, гибкости, инновационности развития, долгосрочности и инвестиционной привлекательности).

Реализация разработанных принципов в практике управления транспортным комплексом способствует обоснованию управленческих решений по повышению эффективности его работы на основе гармонизации

взаимодействия участников транспортного рынка. При этом будут решены задачи государственного регулирования транспортного комплекса с использованием экономических механизмов.

Эффективное взаимодействие участников транспортного рынка способствует формированию единого транспортного пространства страны, в том числе с учетом сбалансированного развития транспортной инфраструктуры; повышению доступности транспортных услуг по критериям качества; реализации потребностей инновационного развития транспортного комплекса; интеграции в мировое транспортное пространство и повышению уровня использования транзитного потенциала страны.

3. Разработана комплексная методика оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на механизм устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающая изменение тарифной политики и перспективы его развития с учетом потребности в обновлении технических средств транспортных компаний.

На рисунке 3 приведена концептуальная схема оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на процессы формирования тарифной политики, а также процессы обновления технических средств транспортного комплекса с учетом их состояния.

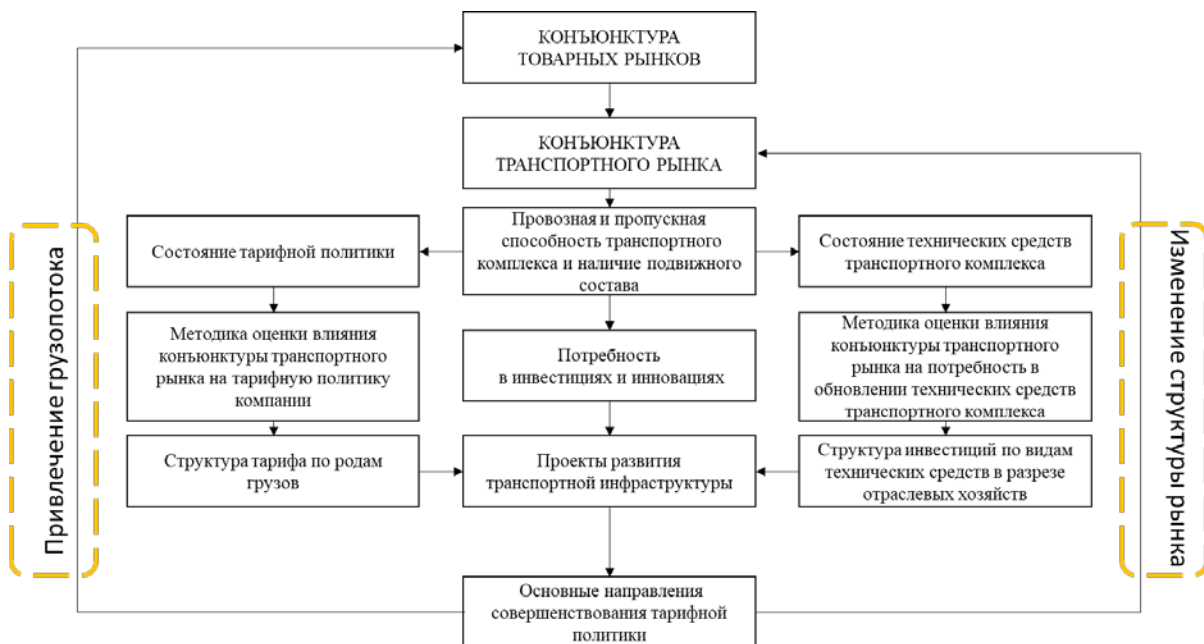


Рисунок 3 – Концептуальная схема оценки влияния конъюнктуры товарных рынков на процессы совершенствования тарифной политики транспортного комплекса

Современный подход к формированию тарифной политики транспортного комплекса не учитывает факторы благоприятной и неблагоприятной среды транспортного рынка. Возможность сокращения транспортных затрат на перевозку грузов может быть выражена посредством использования маржинального подхода к тарифообразованию. Снижение затрат транспортного комплекса может быть выражено снижением тарифов на перевозку. При этом, в условиях благоприятной конъюнктуры транспортного рынка снижение действующих тарифов определяется возможностями для привлечения дополнительного объема перевозок грузов. В условиях неблагоприятной конъюнктуры транспортного рынка снижение тарифов возможно за счет улучшения эксплуатационного качества транспортного процесса и сохранения объемов перевозок грузов.

Для оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на тарифную политику транспортного комплекса в целом предлагается использовать маржинальный подход, в соответствии с которым можно определить величину снижения тарифа каждым субъектом перевозочного процесса (инфраструктурной компанией, оператором подвижного состава и т.п.):

$$\Delta MD = D \cdot (I_{\text{к.т.р.}} \cdot (1 - \rho) - 1) - Z_{\text{пер}} \cdot (I_{\text{к.т.р.}} - 1)$$

D – величина доходов компании от перевозки груза по конкретному маршруту, рассчитанная исходя из размера провозной платы, установленной в соответствии с тарифными ставками Прейскуранта № 10-01 для ОАО «РЖД» и на основе рыночных данных для операторов подвижного состава;

$Z_{\text{пер}}$ – зависящие от изменения объемов транспортной работы расходы компании, определяемые в части перевозок груза по конкретному маршруту, по предоставлению услуг инфраструктуры, локомотивной тяги и оперирования подвижным составом;

$I_{\text{к.т.р.}}$ – индекс конъюнктуры транспортного рынка;

ρ – величина снижения себестоимости вследствие привлечения дополнительного объема работ.

При этом, предельно допустимый размер снижения тарифа на перевозку груза на конкретном маршруте определяется каждым субъектом транспортного рынка на основе следующего условия:

$$\rho_{\text{пред.}} \leq 1 - \frac{(I_{\text{к.т.р.}} - 1) \cdot \gamma^{\text{зав}} + 1}{I_{\text{к.т.р.}}}$$

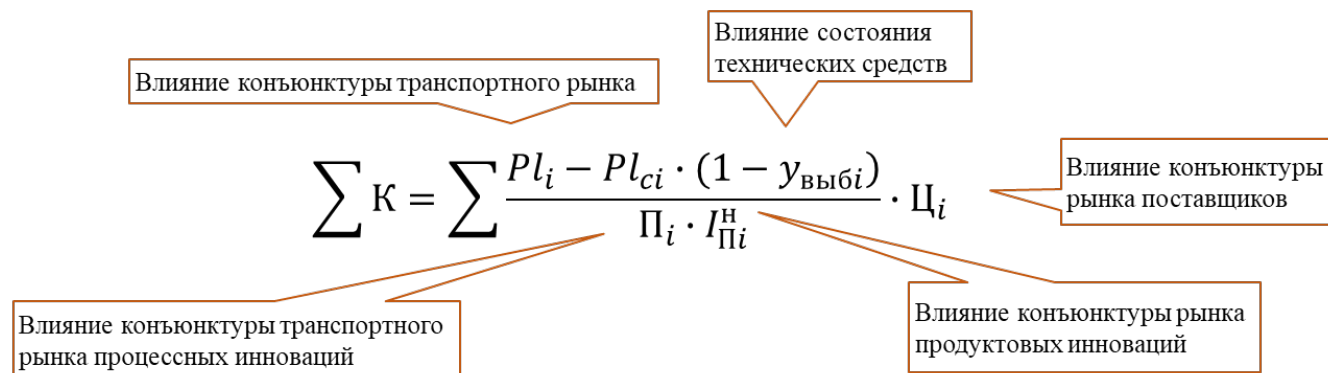
В данном случае очевидна необходимость взаимодействия всех участников транспортного процесса для гармонизации их отношений. В противном случае происходит перераспределение прибыли в пользу участника,

имеющего доминирующее положение. При этом государственное регулирование тарифов способствует выстраиванию гибких отношений между субъектами транспортного комплекса.

В условиях ограниченной пропускной способности необходимо предусмотреть возможности обновления технических средств транспортного комплекса и учесть их в механизме тарифообразования.

Оценку потребности в обновлении технических средств транспортного комплекса в условиях изменения конъюнктуры транспортного рынка предлагается определять в виде абсолютного значения объемов инвестиций, необходимых для развития (строительство, реконструкция, модернизация, приобретение) транспортного комплекса (инфраструктуры и подвижного состава) с целью освоения объемов перевозок грузов. Оценка потребности в обновлении технических средств транспортного комплекса может быть установлена в пределах конкретного участка инфраструктуры в расчете на тонно-км нетто или отправленную тонну груза.

Определение потребности в обновлении технических средств транспортного комплекса позволяет определить объемы инвестиционных вложений в инфраструктурный комплекс по конкретным направлениям с учетом конъюнктуры товарного рынка, а также конъюнктуры рынков поставщиков, продуктов и процессных инноваций (рисунок 4).



- $\sum K$ – объем инвестиций для обновления технических средств транспортного комплекса;
 Pl – объем работ, выполняемый старыми и новыми техническими средствами транспортного комплекса;
 $\gamma_{выбi}$ – доля выбывающих технических средств транспортного комплекса;
 Π – производительность новых и существующих технических средств транспортного комплекса;
 I – индекс роста производительности технических средств за счет ввода более производительных технических средств транспортного комплекса;
 $Ц$ – цена технических средств транспортного комплекса.

Рисунок 4 – Концептуальная схема определения потребных объемов инвестиций в обновление технических средств транспортного комплекса с учетом их состояния и конъюнктуры рынка

В ходе диссертационного исследования определены необходимые объемы инвестиций в обновление технических средств транспортного комплекса с учетом их состояния и прогнозируемой величины конъюнктуры транспортного рынка. Так, при индексе конъюнктуры транспортного рынка 1,01 в 2019 году необходимо было бы ввести основных средств на сумму 712,5 млрд руб.

4. Определены структурные элементы транспортной составляющей в цене готовой продукции потребителей услуг транспортного комплекса для целей совершенствования механизма устойчивого развития транспортного комплекса в условиях реализации гибкой тарифной политики инфраструктурной компании и операторов подвижного состава по экономически обоснованному снижению затрат на перевозку в условиях привлечения дополнительных объемов перевозок с учетом и без учета развития провозной и пропускной способности.

В современных условиях тарифная политика транспортного комплекса оказывает существенное влияние на конкурентоспособность и финансовую устойчивость грузовладельцев. Транспортная составляющая в цене конечной продукции отражает не только действия транспортного комплекса, но и изменения конъюнктуры товарных рынков.

Транспортная составляющая определяется исходя из средневзвешенного тарифа и средневзвешенной цены. При этом числитель отражает конъюнктуру транспортного рынка, а знаменатель – конъюнктуру товарных рынков. По данным 2020 года на железнодорожном транспорте размер транспортной составляющей равен 22,4%. Транспортная составляющая сильно различается по родам грузов. Так, во внутреннем сообщении для угля каменного транспортная составляющая на начало 2020 года составляла 9,1%, а для дизельного топлива – 14,9%.

Как отмечено, конъюнктура товарных рынков оказывает влияние на транспортную составляющую. Так, при перевозке дизельного топлива в порты Дальнего Востока она изменилась с 7% в январе 2020 г. до 9,7% в декабре 2020 г. При этом в мае 2020 г. она достигала 14,2%.

В ходе диссертационного исследования обосновано и предложено помимо традиционно определяемого уровня транспортной составляющей выделять структурные элементы: инфраструктурная, локомотивная и вагонная составляющие. Такой подход позволяет определить регулируемые и нерегулируемые части транспортной составляющей, что способствует разработке экономического инструментария управления не только на уровне субъектов экономической деятельности, но и на государственном уровне.

В таблице 2 приведены данные о транспортной составляющей в разрезе ее структурных элементов при экспортной перевозке дизельного топлива в порты Дальнего Востока.

Таблица 2 – Транспортная составляющая в разрезе ее структурных элементов при экспортной перевозке дизельного топлива в порты Дальнего Востока

Месяц	Цена на рынке, тыс. руб./т	Тариф за перевозку, тыс. руб./т	Инфраструктурная составляющая, тыс. руб./т	Локомотивная составляющая, тыс. руб./т	Вагонная составляющая, тыс. руб./т	Транспортная составляющая, %
янв.20	37,13	2,60	1,48	0,80	0,33	7,0
мар.20	32,33	2,52	1,43	0,77	0,33	7,8
июн.20	19,66	2,16	1,24	0,67	0,25	11,0
сен.20	26,48	2,67	1,59	0,85	0,24	10,1
дек.20	27,99	2,72	1,61	0,87	0,24	9,7

Таким образом, транспортная составляющая как интегральная характеристика влияния транспортного и товарного рынков может быть использована в качестве критерия гармонизации взаимоотношений грузовладельцев с транспортным комплексом. При благоприятной конъюнктуре товарных рынков может идти речь о повышении тарифов за перевозку, а при неблагоприятной – о снижении тарифов при соблюдении интересов транспортного комплекса (например, рост объема перевозок при снижении цен на товарных рынках или улучшения качественных показателей использования технических средств).

5. Сформирован экономический инструментальный механизма устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающий благоприятную и неблагоприятную конъюнктуру транспортного рынка при формировании тарифной и инвестиционной политики с выделением структурных элементов, способствующих идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка.

В качестве исходной базы для разработки экономического инструментального механизма устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающего благоприятную и неблагоприятную конъюнктуру транспортного рынка при формировании тарифной и инвестиционной политики с выделением структурных элементов, способствующих идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка, использованы отчетные и прогнозные данные: доходы и эксплуатационные расходы владельца инфраструктуры, доходы и текущие расходы перевозчиков, объём субсидий из бюджетов (рисунок 5).

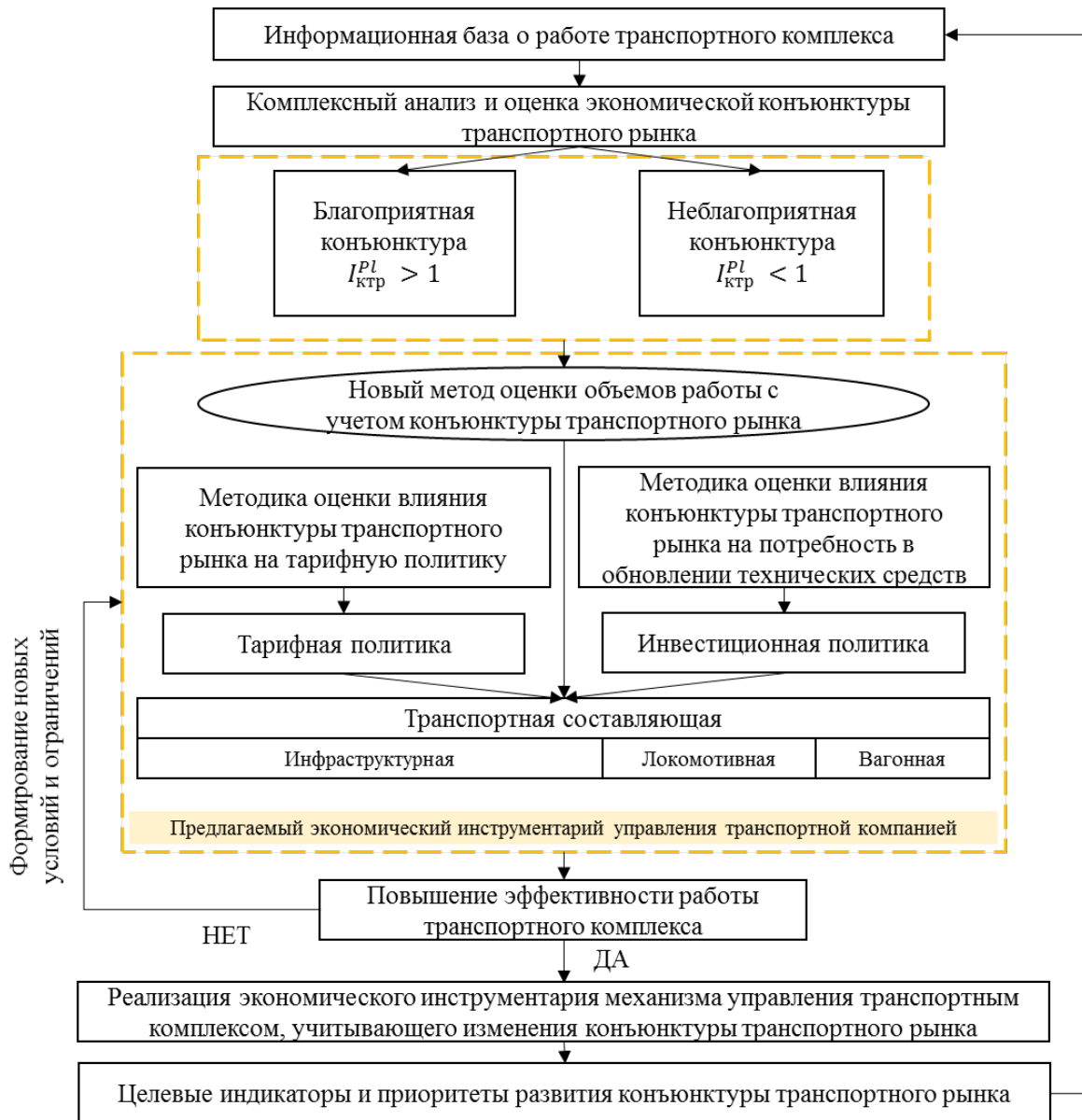


Рисунок 5 – Экономический инструментарий управления транспортным комплексом, учитывающий благоприятную и неблагоприятную конъюнктуру транспортного рынка при формировании тарифной и инвестиционной политики с выделением структурных элементов, способствующих идентификации эффектов для субъектов транспортного рынка

Для подтверждения теоретических положений выполнен анализ перевозок груза «Пек» для производственной деятельности ПАО «РУСАЛ», определены основные с использованием метода единичных расходных ставок экономические параметры перевозки (структура и величина расходов, структура и величина тарифов), установлены зависимости и рассчитаны эффекты для всех субъектов транспортного рынка: владельца инфраструктуры, оператора подвижного состава, пользователя транспортной услуги (таблица 3).

Таблица 3 – Оценка эффектов для субъектов транспортного рынка при использовании экономического инструментария в механизме устойчивого развития транспортного комплекса

Показатель	Изменение конъюнктуры рынка			
	2020	2024	2030	2035
Индекс конъюнктуры товарного рынка (алюминий)	0,992	1,413	1,882	2,351
Объем производства алюминия, млн т	3,768	5,354	7,125	8,911
Объем перевозок Пек, млн т	2,255	3,204	4,264	5,333
Индекс конъюнктуры транспортного рынка	1,002	1,424	1,895	2,370
Инфраструктурная компания, включая предоставление локомотивной тяги (ОАО "РЖД")				
Доходы, млн руб.	1 304,36	1 318,59	1 332,84	1 347,11
Расходы, млн руб.	1 132,30	1 136,70	1 141,12	1 145,54
Доля зависящих расходов, %	37,7	38,4	39,0	39,7
Предельное снижение тарифа, %	0,14	18,35	28,80	34,85
Оператор вагонов				
Доходы, млн руб.	404,35	408,76	413,18	417,61
Расходы, млн руб.	305,72	306,91	308,10	309,29
Доля зависящих расходов, %	76,2	82,0	89,6	95,4
Предельное снижение тарифа, %	0,05%	5,35%	4,89%	2,69%
Итоги	99,02	168,38	227,68	276,39
Эффект для инфраструктуры, млн руб.	0,75	143,52	310,05	485,37
Эффект для оператора, млн руб.	0,29	54,59	109,91	160,27
Эффект для пользователя услуг транспортного комплекса, млн руб.	0,01	250,23	428,32	513,76

Таким образом, формирование эффектов у всех субъектов транспортного рынка позволяет сделать вывод о необходимости применения методического инструментария оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка в экономическом механизме устойчивого развития транспортного комплекса, что позволит учесть интересы субъектов транспортного рынка при формировании тарифной политики, анализе доходов и расходов, а также обновлении технических средств.

6. Предложен новый индикатор развития рынка транспортных услуг – индекс конъюнктуры транспортного рынка, способствующий определению объемов транспортной работы инфраструктурной компании и операторов подвижного состава, для использования его регулятором при оценке необходимой валовой выручки и экономически обоснованных расходов субъектов регулирования, а также учитывающий развитие транспортного комплекса.

Использование нового индикатора развития рынка транспортных услуг – индекса конъюнктуры транспортного рынка, способствующего определению

объемов транспортной работы инфраструктурной компании и операторов подвижного состава обусловлено необходимостью учета изменения конъюнктуры товарных рынков, а также выявления латентных тенденций и слабых сигналов изменения структуры рынка.

Оценка объемов транспортной работы осуществляется на основе комплексного показателя, учитывающего влияние конъюнктуры товарных рынков. В ходе исследования обосновано использование индекса конъюнктуры транспортного рынка в качестве меры динамики изменения его величины и факторов, определяющих конъюнктуру объемов перевозок и структуры рынка.

Индекс конъюнктуры транспортного рынка может быть определен по видам сообщения: во внутреннем, экспортном, импортном и местном сообщениях, а также по грузообороту и объему перевозок. Такой подход позволяет выявить разносторонние тенденции конъюнктуры транспортного рынка.

На рисунке 6 представлена динамика индексов конъюнктуры транспортного рынка, грузооборота и погрузки с учетом параметров Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

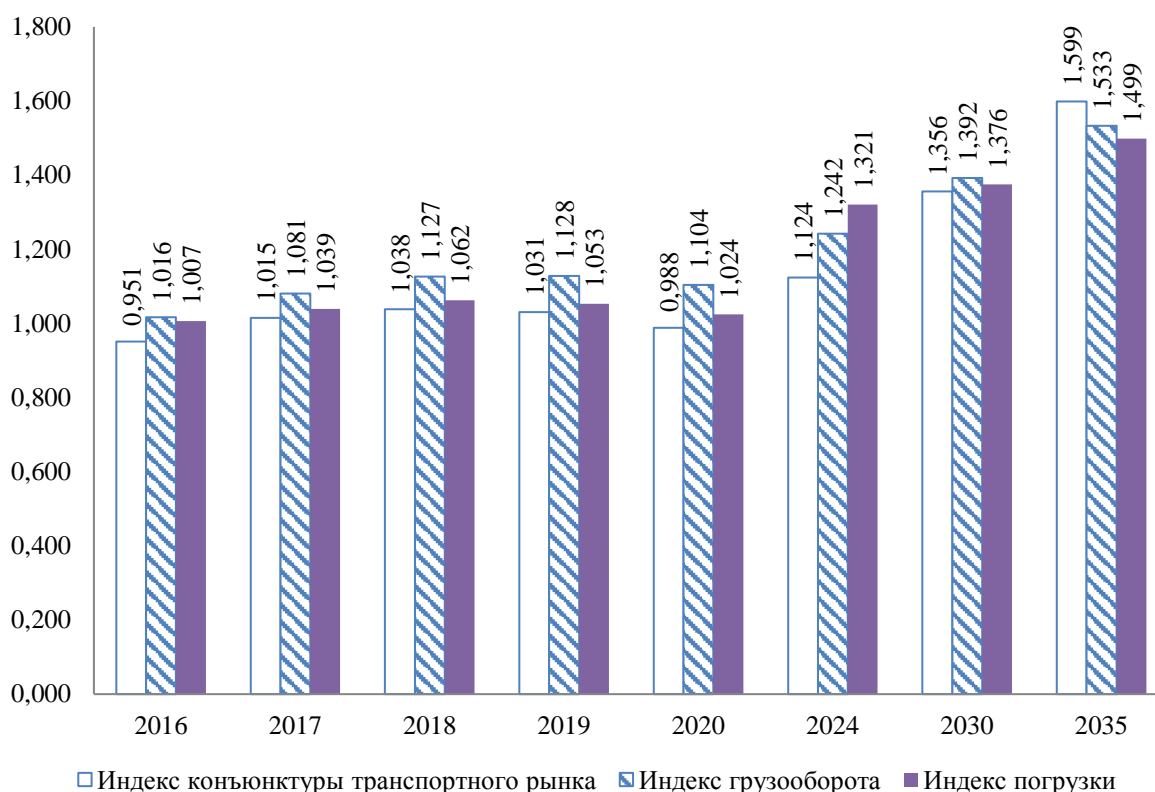


Рисунок 6 – Динамика индексов конъюнктуры транспортного рынка, грузооборота и погрузки с учетом параметров Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года

В 2016 году индексы грузооборота и погрузки превышали индекс конъюнктуры транспортного рынка, а к 2035 году будет наблюдаться обратная тенденция. Индекс конъюнктуры транспортного рынка показывает потенциал развития транспортного рынка в отличие от индексов грузооборота и погрузки, он характеризует динамику и влияние товарных рынков на объемы транспортной работы. В диссертации предложена и подробно рассмотрена типология тенденций развития транспортного рынка в зависимости от изменения индексов грузооборота, объемов перевозок и структуры транспортного рынка. Предложенная группировка позволяет выявить латентные тенденции развития транспортного рынка.

Таким образом, совокупность качественных и количественных показателей конъюнктуры товарных рынков позволяет определить индикатор развития рынка транспортных услуг – индекс конъюнктуры транспортного рынка. Предложенный показатель позволяет оценить объем транспортной работы инфраструктурной компании и операторов подвижного состава и учесть изменения конъюнктуры транспортного рынка, что будет способствовать более точному определению экономически обоснованных расходов субъектов транспортного рынка, а, следовательно, более точному государственному регулированию.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе диссертационного исследования поставлены и решены задачи по модернизации механизма устойчивого развития транспортного комплекса, а также решению проблем развития рынка транспортных услуг.

В результате выполненного исследования подтверждено, что применение экономического инструментария в механизме устойчивого развития транспортного комплекса, учитывающего изменение конъюнктуры транспортного рынка, позволяет увязать экономические интересы субъектов транспортного рынка при реализации тарифной и инвестиционной политики.

В качестве перспективы исследований по данной тематике следует отметить возможность детализации проработки экономических методов оценки влияния конъюнктуры товарных рынков на деятельность транспортного комплекса, а также оценки влияния конъюнктуры других рынков (капитала, инноваций и др.).

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Овсянникова, Е.Н. Методический подход к оценке влияния динамики конъюнктуры рынка на транспортную составляющую [Текст]/ Е.Н. Овсянникова // Транспортное дело России. – 2020. – № 2. – С. 60-63
2. Овсянникова, Е.Н. Типология видов транспорта в системе оценки конъюнктуры рынка [Текст]/В.А. Подсорин, Е.Н. Овсянникова, М.В. Дунаев// Транспортное дело России. – 2020. – №4. – С. 163-168.
3. Овсянникова, Е.Н. Обновление основных средств транспортной компании с учетом динамики конъюнктуры рынка [Текст]/ В.А. Подсорин, Е.Н. Овсянникова //Транспортные системы и технологии. 2020. Т. 6. № 1. С. 146-160.
4. Овсянникова, Е.Н. Исследование конъюнктуры транспортного рынка в условиях цифровизации процессов управления [Текст] /В.А. Подсорин, Н.П. Терешина, Е.Н. Овсянникова // Экономика железных дорог. – 2018. – № 6. – С. 27-34.

Статьи в других изданиях и материалах конференций

5. Овсянникова, Е.Н. Анализ конъюнктуры рынка лесной промышленности [Текст]/ Д.А. Лагунова, П.П. Бурлюк // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии - М: Инфра-М, 2022. – С. 185-189.
6. Овсянникова Е.Н. Модернизация и обновление инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта на основе современных моделей реализации государственной инвестиционной политики [Текст]/ В. А. Подсорин, Е. Н. Овсянникова // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии– М: Инфра-М, 2021. – С. 210-214.
7. Ovsiannikova, E. Transport support for the processes of globalization in Russia [Text]/ Victor Podsorin, Elena Ovsiannikova // 21th International Scientific Conference Globalization and Its Socio-Economic Consequences University of Zilina, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communications, Department of Economics. – 2021 – Vol. 129. - №11008.
8. Овсянникова Е.Н. Развитие транспортной инфраструктуры в условиях изменения экономической конъюнктуры [Текст]/ В.А. Подсорин, Н.П. Терешина, Е.Н. Овсянникова// Вестник транспорта. – 2020. – №3. – С. 2-5.
9. Ovsiannikova, E. Assessment of the Impact of Globalization on the Development of the Russian Transport System [Text]/ Victor Podsorin, Elena

Ovsiannikova // 20th International Scientific Conference Globalization and Its Socio-Economic Consequences University of Zilina, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communications, Department of Economics. 2020 – Vol. 92. - №07048.

10. Овсянникова, Е.Н. Роль железнодорожного транспорта в повышении конкурентоспособности Отечественной промышленности [Текст] / В. А. Подсорин, Е. Н. Овсянникова, М. В. Дунаев // Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее: Труды международной научно-практической конференции, Москва, 10 октября 2019 года. – Москва: Российский университет транспорта, 2019. – С. 25-31.

11. Овсянникова, Е.Н. Перспективы развития транспортной инфраструктуры в условиях изменения экономической конъюнктуры [Текст] / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин, Е. Н. Овсянникова // Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем: Сборник научных статей VII международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 19 декабря 2019 года / Под ред. Н.А. Журавлевой. – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью "Институт независимых социально-экономических исследований - оценка", 2019. – С. 766-773.

12. Овсянникова, Е.Н. Формирование методических основ оценки конъюнктуры транспортного рынка в системе показателей развития цифровой железной дороги [Текст]/ В.А. Подсорин, Е.Н. Овсянникова // Сборник научных статей VI Международной научно-практической конференции «Развитие экономической науки на транспорте: создание методологической основы для развития компетенций цифровизации транспортных систем» – СПб: ФГБОУ ВО ПГУПС, 2018. – С. 267-276.

13. Овсянникова, Е.Н. Оценка динамики конъюнктуры транспортного рынка в экономическом механизме управления транспортным комплексом [Текст]/ В.А. Подсорин, Е.Н. Овсянникова// Материалы Одиннадцатой международной конференции «Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2018)» – Москва, 2018. –Том II . – С. 90-92.

14. Овсянникова, Е.Н. Прогнозирование экономической конъюнктуры товарных рынков для эффективного развития транспортной компании [Текст] / Е.Н. Овсянникова // V заочная международная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Актуальные проблемы современной экономической науки» – Омск, 2017 – С.

15. Овсянникова, Е.Н. Оценка влияния конъюнктуры мирового рынка на функционирование и развитие транспортной компании [Текст] / Е.Н. Овсянникова // Труды Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Экономика, инновации и научные исследования в транспортном комплексе региона: проблемы и перспективы развития» / под ред. А.Н. Кобылицкого. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2017.

ОВСЯННИКОВА ЕЛЕНА НАЗЫМОВНА

**МЕХАНИЗМ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОНЪЮНКТУРЫ**

**5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика
(Транспорт и логистика)**

АВТОРЕФЕРАТ

**диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

Формат бумаги 60×84/16

Тираж 80 экз.

Заказ № от

Усл. печ. л. – 1,5

127994, Россия, г. Москва, ул. Образцова, дом 9, стр.9.
Типография Юридического института РУТ (МИИТ)