



Г.Е. ДАВЫДОВ

**Главный редактор журнала
«Бюллетень транспортной информации»,
д.э.н., профессор**

**Вопросы идентификации и
трансформации рынков перевозок грузов
и связанных с ними рынков, требующие
постановки, изучения и обсуждения**

**Выступление
на семинаре «Экономика ЖДТ»
в НИУ ВШЭ (ИЦИРЕМ) 25 февраля 2020, г. Москва**

Как установить соответствие состояния рынков грузовых ЖД перевозок известным (типовым) разновидностям рынков?

<p>Наблюдаемые разновидности</p>	<p>ЕМ = оказание услуг инфраструктуры; большая часть перевозок</p> <p>Олигополия = «оптовый» рынок фрахта вагонов (долгосрочные договоры); оперирование перевозками грузов в контейнерах; оперирование перевозками скоропорта; плановые ремонты вагонов;</p> <p>Локальная монополия = отдельные ППЖТ; ТОР грузовых вагонов;</p> <p>Конкуренция = «розничный» (спотовый) рынок фрахта вагонов</p>
<p>Установленный Порядок (ФАС)</p>	<ul style="list-style-type: none">- установление границ (продуктовых, географических);- определение состава участников рынка;- определение емкости рынка и долей участников;- оценка состояния рынка, наличия признаков доминирования кого-то из субъектов и типа доминирования

Перевозочный процесс и перевозка как его составная часть состоит их технологических и коммерческих взаимодействий, происходящих на нескольких рынках, находящихся в различных состояниях

Регулировать рынок перевозок грузов, исходя из представления об однородности и «изотропности» предмета регулирования - неправильно

Факторы, определяющие предпосылки и ограничения трансформации рынков перевозок грузов ЖДТ и их регулирования

Факторы спроса на перевозки	условия грузообразования: размер (крупнопартионные, мелкопартионные) и регулярность отправок
Факторы технологии и организации перевозок	- виды отправок; - особенности технологии перевозок; - особенности эксплуатации подвижного состава (универсальных и специализированных вагонов), контейнеров
Факторы, связанные с инфраструктурой ЖДТОП	- использование ресурсов инфраструктуры (заполнение пропускных и перерабатывающих способностей); - обеспеченность тяговыми ресурсами, особенности оборота и подвода локомотивов

Рынок перевозок грузов ЖДТ неоднороден. Имеются сегменты, в которых трансформация рынка ЕМ реальна

Формулировка ст. 4 ФЗ «О ЕМ» о постепенном сужении сферы регулирования до сегмента услуг инфраструктуры по сути верна

Процесс трансформации рынков перевозок грузов ЖДТ и предпосылки их перехода в конкурентное состояние

<p>Процесс (реальный опыт)</p>	<p>Предоставление доступа сторонним инвесторам к оперированию вагонами </p> <p>Формирование нового рынка фрахта грузовых вагонов, который в настоящее время включает олигопольный и конкурентный сегменты</p>
<p>Перспективы</p>	<p>Выделение сегмента и предоставление доступа сторонним инвесторам к оперированию перевозками грузов по расписаниям (РГД) </p> <p>Формирование рынка услуг «договорных перевозчиков», которые охватывают выполнение НКО и частично ДВО</p>
<p>Предпосылки (условия)</p>	<ul style="list-style-type: none">- «инвестиционный навес», сформировавшийся у участников рынка за счет роста перевозок грузов по расписаниям;- наличие достаточных ресурсов инфраструктуры;- достаточная грузовая база мелкопартионных грузопотоков