

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
кафедра государственного и муниципального управления

Заведующий кафедрой
канд. юрид. наук, доцент
_____ О.В. Алиева

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистерская диссертация

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ
МОНОПОЛИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК)

38.04.04. Государственное и муниципальное управление
Магистерская программа «Управление государственным заказом и
антимонопольное регулирование»

Выполнила работу
студентка 3 курса
заочной формы обучения

Пяткова Кристина Сергеевна

Научный руководитель
канд. социол. наук, доцент

Осинцева Валентина Михайловна

Рецензент
начальник отдела контроля
органов власти
Тюменского УФАС России

Ольга Николаевна Москвичева

Тюмень
2021 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В РОССИИ.....	6
1.1. Понятие и сущность естественных монополий в России.....	6
1.2. Нормативные правовые основы деятельности субъектов естественных монополий.....	10
1.3. Анализ проблематики регулирования деятельности субъектов естественных монополий в научных исследованиях	15
ГЛАВА 2. ИССЛЕДОВАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» КАК СУБЪЕКТА ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ.....	20
2.1. Анализ железнодорожных перевозок в России.....	20
2.2. Оценка межотраслевой и внутренней конкуренции железнодорожных перевозок открытого акционерного общества «Российские железные дороги».....	32
2.3. Основные направления совершенствования регулирования железнодорожных перевозок в России	41
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	53
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	58

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбранной темы заключается в том, что деятельность естественных монополий напрямую оказывает воздействие на благосостояние жизни общества и государства в целом. В настоящее время действующее законодательство Российской Федерации имеет пробелы. Для достижения высоких показателей уровня жизни и создание стабильной экономической системы в государстве, необходимо принимать во внимание обстоятельства и сущность естественных монополий, а следовательно, имеется потребность в эффективном регулировании действий этих экономических субъектов. Само понятие «монополия» означает абсолютное преобладание единоличного производителя или продавца продукции. Оно представляет собой хозяйствующий субъект, представляющий собой отрасль, устанавливающий рыночную стоимость товара и объемы его поставки для реализации. Вопросы монополизации важнейших экономических отраслей, конкуренция на рынках товаров и услуг, в том числе железнодорожных перевозок в современном мире затрагивают и интересуют не только специалистов, но и широкое распространение получили в обществе в целом.

Несмотря на то, что имеющаяся проблематика существует сравнительно продолжительное время, до конечного формирования теории конкурентных отношений при различных формах рынка, которая бы создала теоретические истоки создания общеприменительных принципов конкурентной политики и антимонопольного регулирования, действующей в рамках полиэкономических систем, еще далеко.

Научный интерес к процессам регулирования деятельности субъектов естественных монополий в России и на примере железнодорожных перевозок проявляют многие исследователи. Значимыми исследованиями в этой сфере являются научные труды таких авторов, как Агафонов Д.В, Макренко В.А., Радюкова Я.Ю. Хусаинов Ф.И., и др.

Вопросы нормативного правового регулирования в сфере деятельности естественных монополий в России рассматривают Анциферова Е.К., Величко Е.Л, Латышев А.Ю., Макаренко В.А., и др.

Целью выпускной квалификационной работы является исследование регулирования деятельности субъектов естественных монополий в Российской Федерации на примере железнодорожных перевозок.

Достижение поставленной цели связано с решением следующих задач:

- выявить сущность естественных монополий в России;
- исследовать нормативные правовые основы деятельности субъектов естественных монополий;
- проанализировать вопросы конкуренции и вопросы регулирования деятельности субъектов естественных монополий в научных работах;
- охарактеризовать железнодорожные перевозки в России;
- дать оценку межотраслевой и внутренней конкуренции ОАО «Российские железные дороги»;
- определить основные направления в сфере регулирования деятельности железнодорожных перевозок в России.

Объектом исследования являются субъекты естественных монополий в Российской Федерации.

Предметом исследования выступают железнодорожные перевозки, как субъект естественных монополий в Российской Федерации.

При исследовании регулирования деятельности субъектов естественных монополий в Российской Федерации на примере железнодорожных перевозок использовались различные методологические подходы, в том числе, нормативный подход, анализ научной литературы, методы экономического, логического и сравнительного анализов.

Научная новизна исследования состоит в анализе и выявлении основных проблем предоставления услуг железнодорожных перевозок, на примере ОАО «Российский железные дороги»

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в возможности использования его результатов государственными органами в сфере регулирования железнодорожных перевозок в Российской Федерации.

ГЛАВА 1. ТЕОРИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В РОССИИ

1.1. ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В РОССИИ

В современном мире для обеспечения гармоничного развития национальных экономических систем главная роль отведена естественным монополиям. Однако остается нерешенным вопрос о сбалансированности конкуренции и монополии в экономической теории и практики. В настоящее время монополия представляет собой тип рыночных отношений, где сфера предоставляемых услуг или производимых товаров представлена лишь одной крупнейшей компанией. Также монополия представлена в форме радикальной несовершенной конкуренции, при которой монопольная власть максимальна.

Изначально понятие «естественная монополия» существовало в рамках эффективного контроля за использованием естественных или природных источников (ресурсов). «Отцом» данной теории принято считать французского экономиста, математика и философа А.О. Курно. В качестве наглядного примера А.О. Курно привел осуществление собственником источника воды контроля за использованием воды потребителями, живущим ниже по течению реки,

Результатом истории развития взглядов на сущность и содержание естественных монополий является сложная структура указанного явления, способствовавшая развитию национальной экономики в целом.

Сегодня существуют разные подходы к определению понятия «естественная монополия». Так, Радюкова Я.Ю. считает, что естественная монополия - монополия, занимающая привилегированное положение на рынке в силу технологических особенностей производства в связи с эксклюзивным обладанием необходимыми для производства ресурсами, крайне высокой стоимостью или исключительностью материально-технической материальной базы [Радюкова Я.Ю. с.97].

На законодательном уровне в России понятие «естественная монополия», его определение и сущность закреплены в федеральном законе от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях». Так «естественная монополия – состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары производимые субъектами естественных монополий, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи, с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от и изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров» [1.2].

Естественные монополии, чаще всего, образуются в тех сферах экономики, где постоянные издержки производства достаточно высоки, что сопровождается значительной экономией в разрезе производства, и технологической надежностью и доступностью услуг для потребителей.

Регулирование деятельности естественных монополий в Российской Федерации установлены в сфере:

- транспортировки нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам;
- транспортировки газа по трубопроводам;
- железнодорожных перевозок;
- услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах;
- услуг общедоступной электросвязи и общедоступной почтовой связи;
- услуг по передаче тепловой энергии;
- услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей;
- захоронения радиоактивных отходов;

- водоснабжения и водоотведение с использованием централизованных системы, систем коммунальной инфраструктуры;
- ледокольной проводки судов, ледовая лоцманская проводка судов в акватории Северного морского пути.

Субъекты естественных монополий обладают рядом уникальных признаков. Так А.Ю. Жучков в своей работе «Роль естественных монополий в национальной экономике» выделяет следующие признаки:

«- эффект от масштаба и разнообразия как граница внутренней эффективности естественно-монопольной фирмы, которая в долгосрочном периоде имеет также технологические, спросовые и нишевые приделы;

- субаддитивность издержек;
- граница общественной эффективности естественной монополии, определяемая равенством совокупного прироста затрат в другой рыночной структуре (из-за потери субаддитивности) дополнительным общественным потерям от монополии (определяемым на основе треугольника А. Харбергера);
- наличие барьеров на входе в отрасль, как финансовых и географических, так и административных и связанных с правом собственности;
- отсутствие товаров заменителей;
- взаимосвязь предприятий участвующих в производственном цикле, за счет имеющейся у естественных монополий материальной инфраструктуры;
- наличие внешних эффектов от производственно-хозяйственной деятельности естественных монополий;
- низкая эластичность спроса в краткосрочном периоде на продукцию естественных монополий.» [Жучков, с.43].

Кроме того, деятельность субъектов естественных монополий реализовывает непосредственное влияние на уровень благополучия населения, в том числе, уровень развития общества и экономики в целом. В данном аспекте отражается общественная значимость этих сфер.

«В российской экономике функции естественных монополий в наибольшей степени отображают их роль. К функциям относятся:

бюджетообразующая, затратообразующая, стабилизирующая, инфраструктурная и социальная.

1. Бюджетообразующая функция. Источником прибыли для региональных бюджетов страны и федерального бюджета в целом выступают доходы от деятельности естественных монополий.

2. Стабилизирующая функция. В данном контексте естественные монополии обладают дуальной ролью. С одной стороны, продукция монополистов позитивно отражается на государственном производстве в долговременном периоде. Однако, с другой стороны, в краткосрочном периоде в силу устойчивого спроса на их продукцию со стороны общества и внешнего сектора экономики они могут выполнять контрциклическую функцию в экономике, удерживая сокращение в момент кризисов и предотвращая перегрев в периоды подъема.

3. Инфраструктурная функция. Выражается в участии монополий в экономическом цикле путем производства и реализации определённой продукции или категории услуг. Целью рассматриваемой функции является создание эффективной и благоприятной инфраструктуры на конкретном товарном рынке, где доминирует национальное регулирование, чтобы предприятия, осуществляющие свою деятельность в данном сегменте рынка, приносили доход государству.

4. Социальная функция. Продукция естественных монополий связана с непосредственным обеспечением жизнедеятельности населения и занимает значительное место в производственном и непроизводственном потреблении. К данной функции относятся: залог равного доступа к товарам и услугам предоставляемым монополистическими образованиями, осуществление природозащитных мероприятий, предоставление товаров и услуг независимо от территории, создание разветвлённой инфраструктурной сети, обеспечивающей целостность территорий, гарантия национальной сохранности» [Жучков, с.46].

Таким образом можно сделать вывод, что естественная монополия выражается в сфере деятельности, где все ресурсы сконцентрированы у одной

компании производителя – монополиста, продукция которого уникальна и не повторима, а препятствия, возникающие при входе на рынок, являются непреодолимыми для других субъектов. Сущность и суть естественных монополий заключается в том, что их деление является невыгодным, ограничивающие издержки ниже средних издержек, экономическая выгода осуществляется за счет масштаба, таким образом естественная монополия – особая рыночная структура, минимизирующая расходы за счет увеличения производства. Первостепенным в образовании естественных монополий является результативное удовлетворение спроса при нехватки конкурентной борьбы в силу технологических отличительных черт изготовления, другими словами – продукции. Из всего перечисленного следует, что сфера естественных монополий одна из наиболее значимых и сложны, двойственных, но необходимых.

1.2. НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Конституция – основной закон государства, особый нормативный правовой акт, содержащий высшую юридическую силу. Как и для любой сферы законодательства и направления национальной политики в нашей стране Конституция имеет высшую юридическую силу. Положения, закрепленные в Конституции, выступают, так называемым «фильтром», посредством который обуславливаются соответствие законности решений основам государственного строя.

В соответствии со статьёй 8 Конституции Российской Федерации фундаментом конституционного строя в сфере экономики является:

– целостность народнохозяйственного пространства, которое подразумевает системное и слаженное регулирование финансовых отношений на всей территории Российской Федерации;

- независимое перемещение товаров, услуг и финансовых средств, направленное на исключение на территории Российской Федерации пределов и ограничений, мешающих движению товаров, услуг и денежных средств, а также лиц, занимающихся народнохозяйствующим делом;
- помощь конкуренции, выражающаяся в принятии мер по защите конкуренции от монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции;
- свобода финансовой деятельности, т.е. осуществление прав, в рамках действующего законодательства в сфере экономической деятельности, по личному усмотрению при отсутствии какого-либо вмешательства со стороны государства;
- разновидность собственности (частная, государственная, муниципальная и иные).

Таким образом, статья 8 Конституции Российской Федерации определяет и фиксирует всеобщие и необходимые полномочия и свободы для занятия деятельностью в сфере экономики в установленной легитимной форме.

Статья 34 Конституции Российской Федерации гласит «1. Каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности. 2. Не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию» [1.1].

Правоведы справедливо отмечают, что в своей сумме статья 8 и статья 34 Конституции Российской Федерации отображают требуемые законные обстоятельства для потенциального наличия товарных рынков в состоянии конкуренции. Основы, закрепленные в данных статьях, представляются конституционными принципами, выступающими в качестве залога, основанного на нормах права при регулировании отношений в сфере защиты конкуренции.

14 марта 2017 года Федеральной антимонопольной службой Российской Федерации утвержден «Перечень актов, содержащих обязательные требования». Данный перечень отражает актуальную информацию о действующих и

применяемых Федеральной антимонопольной службой Российской Федерации нормативных правовых актов, а также общеобязательных требованиях, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий, связанных с осуществлением контроля за соблюдением антимонопольного законодательства и законодательства о естественных монополиях.

Так нормы, регламентирующие право в части естественных монополий, базируются, с одной стороны, на регулирование и сдерживание коммерческой деятельности субъектов естественных монополий, и принятием связанных с этим условием некоторых преимуществ (льгот), с другой стороны. Цель законодательства в данной сфере – это введение особого режима деятельности субъектов естественных монополий, организация и установление контроля за соблюдением и применением установленных законом требований.

В Российской Федерации законодательство о естественных монополиях реализовано в рамках системы, основой которой является Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях». Данный закон определяет правовые основы политики государства в отношении естественных монополий, также направлен на поддержание баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий. Устанавливает сферы деятельности субъектов естественных монополий, которые подлежат регулированию государством, а также полномочия федерального органа исполнительной власти, в части регулирования деятельности субъектов естественных монополий [1.2].

Настоящий Федеральный закон содержит в себе ряд норм, закрепляющих основы управления естественных монополий, в том числе устанавливает общепринятые понятия «естественные монополии», «субъект естественной монополии», «сферы деятельности», в пределах которых действует закон, способы регулирования естественных монополий, и способы управления их деятельностью.

Так «субъект естественных монополий – хозяйствующий субъект, занятый производством (реализацией) товаров в условиях естественной монополии» [1.2].

В рамках регулирования железнодорожного транспорта правоприменительны следующие Федеральные законы:

- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 27.02.2003 № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»;
- и ряд других.

Данные Федеральные законы устанавливают и регулируют правоотношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, собственниками инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, а также путей необщего пользования, прочими физическими и юридическими лицами при оказании услуг железнодорожным транспортом; устанавливают их права, обязанности и ответственность, предусмотренную за нарушение установленных требований, а также организационно-правовые особенности, в части приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта.

Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» охватывает весь железнодорожный транспорт, включая железнодорожный транспорт общего и необщего пользования. Статьей 8 настоящего федерального закона регулируются тарифы, действующие в сфере железнодорожного транспорта в целом, в том числе необщего пользования. Анализ положений данного федерального закона показал, что государственное регулирование в части тарификации на железнодорожном транспорте необщего пользования в России правоприменительно исключительно к работам (услугам), относящимся к специфике деятельности естественных монополий.

В части ценового (тарифного) регулирования естественных монополий, на примере железнодорожного транспорта, законодательство Российской Федерации включает в себя:

- постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2004 № 332 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по тарифам» [1.9];
- постановление Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»; [1.8]
- Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденный постановлением ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/б [1.10].

В том числе системой нормативных актов Российской Федерации в сфере естественных монополий осуществляется регулирование процессов структурного преобразования железнодорожного транспорта. Характерным примером является, постановление Правительства Российской Федерации от 18.09.2003 № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»», утверждающее Устав ОАО «Российские железные дороги».

Так особенностью развития нормативной правовой базы о естественных монополиях представляется в первую очередь ее отраслевая направленность. Учитывая всеобщие взгляды на регулирования субъектов естественных монополий существующим законодательством устанавливается внушительное количество специфических норм, определяющих особый порядок деятельности субъектов естественных монополий.

1.3. АНАЛИЗ ПРОБЛЕМАТИКИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ

Среди множества актуальных проблем государственного регулирования в сфере экономики вопрос о целесообразности и последствиях реформирования естественных монопольных структур занимает особое место. Актуальные проблемы развития монополий в целом, а также их отраслей находят свое отражение в научных и публицистических трудах многих научных исследователей.

Так В. А. Макаренко рассматривает историю развития научных подходов о сущности и природе возникновения естественных монополий. В его работе приведены примеры разных подходов к определению «естественная монополия». Автор считает, что для эффективного государственного регулирования и дальнейшего развития «естественных монополий» необходимо знать и учитывать историю возникновения и эволюции данного понятия [Макаренко В.А., с.135].

Анциферова Е.К. в своей статье «Естественные монополии: к вопросу о сущности и регулировании их деятельности» проводит анализ понятия «Естественная монополия» а также ее признаков, поднимает вопрос о необходимости и возможности демополизации национальной экономики. А также приводит примеры правоприменительной практики по вопросам привлечения к административной ответственности естественных монополий [Анциферова Е.К., с. 52].

Анализ сущности понятия «естественная монополия» также проводили Барцева Н.С., Готовчикова В.А. и Коломцева В.С. в своей совместной работе «Естественные монополии в экономике современной России». В данной работе дана оценка состояния естественных монополий в национальной экономике

России на современном этапе. Также проведен анализ перспектив развития сфер регулирования естественных монополий [Барцева, Готовчикова, с.83].

Латышев А.Ю. выделяет четыре структуры современного экономического рынка, для развития промышленности и торговли в мире: 1) олигополия, 2) чистая монополия, 3) монополистическая конкуренция, 4) совершенная конкуренция. Наиболее характерная из этих структур, благодаря которой мы можем определить экономические рыночные условия в связи с конкуренцией на рынке, а также любые сговоры, возникающие между покупателями и продавцами [Латышев А.Ю., с. 80].

Автор выделяет, что монополии появились на мировом экономическом рынке в результате промышленной революции, а также причиной их возникновения являются современные технологии и развитие. А также считает, что для подавления монополии и защиты конкуренции и поощрения, государству необходимо обладать силой и последовательностью в своей внутренней политике, а также законодательство и правовые основы должны соответствовать и развиваться совместно с современными тенденциями мира, в котором мы живем.

К отрицательным последствиям экономической монополии рынка исследователь относит:

- повышение цен и сокращение объема производства,
- подавление средних и малых компаний,
- влияние на качество товара,
- отсутствие прозрачной конкуренции на рынке.

Также к негативным результатам деятельности монополии, по мнению автора, можно считать, что монополист всегда стремится ликвидировать других аналогичных производителей на рынке, для контроля установленной цены и получения большой финансовой прибыли.

Также отмечается, что монополия препятствует развитию технологического процесса, а также оказывает негативное влияние на общество в целом, а в особенности на слои со средним или ограниченным доходом, по

причине снижения качества общественных товаров и услуг. Так как высокая цена на оказание услуг и товаров приведет к снижению удовлетворения потребностей общества, а дефицит в удовлетворении спроса, является стимулирующей силой к поведенческому отклонению общества, выражающемуся в применении мошенничества, в том числе и воровства. А это в свою очередь отрицательно отражается на обществе и экономике государства.

Одной из причин возникновения монополии, автор выделяет, отсутствие со стороны монополиста человеческих и моральных качеств. Цель монополиста состоит только в получении материальной выгоды и увеличении собственного благосостояния, за частую за счет других членов общества. А также отсутствие роли государства в ограничении возникновения монополист и обеспечении существования и продолжения государственной конкуренции из-за его слабости и слабости государственных монополий. Отмечается, что монополист-производитель товара, ориентированный на производство товара и увеличения своих доходов, не заинтересованный в негативных последствиях, влияющих на общество и экономику в целом [Латышев А.Ю. с.78].

Тюленев И.В. изучая вопрос основ правового регулирования деятельности субъектов естественных монополий, пришел к выводу, что деятельность субъектов естественных монополий базируется на правах и свободах экономической деятельности, закреплённых Конституцией Российской Федерации. Правовое регулирование деятельности субъектов естественных монополий направлено на обеспечение социальных обязательств государства. Автор считает, что основополагающим принципом при правовом регулировании деятельности субъектов естественных монополий является соблюдение баланса между экономической свободой и ограничениями, в целях реализации обязательств социального характера [Тюленев И.В., с. 107].

Агафонов Д.В. в статье «Государственное регулирование услуг железнодорожной инфраструктуры в условиях структурного преобразования отрасли (российский и мировой опыт)» рассматривает основные подходы к государственному управлению услуг железнодорожного транспорта, а также

методы торфообразования в Российской Федерации и мирового опыта. В статье автор обобщает накопленный опыт и подходы к установлению тарифов за услуги, предоставляемые железнодорожной инфраструктурой, а также обращается к практике, реализуемой в данном направлении в зарубежных странах.

Выделены два основных подхода к организации функционирования и регулирования со стороны государства железнодорожной отрасли, из существующей мировой практики, с учетом исторического развития железнодорожной транспортной логистики.

В соответствии с первым подходом, железнодорожный транспорт и инфраструктура не являются социально-значимым сектором экономики, соответственно регулирование тарифов на услуги субъектов отрасли государством не требуется. Данный подход применяется в таких странах как США, Канада и отдельных штатах Австралии. Финансирование отрасли осуществляется за счет инвесторов, а государство контролирует условия беспрепятственного доступа к оказанию услуг и обеспечение надежности функционирования железнодорожной инфраструктуры. При этом цена за оказанные услуги устанавливается без прямого вмешательства государства и определяется тарифной политикой компании.

Наиболее распространённым и часто применимым является второй подход, железнодорожному транспорту и инфраструктуре отводится социально-значимая роль в секторе экономики, требующую регулирования со стороны государства (в том числе и тарифов). Данный подход применяется в странах, в которых возникновение и дальнейшее развитие железнодорожной отрасли финансируется за счет государственного бюджета. Такой подход характерен для Великобритании, Германии, Российской Федерации, Республики Казахстан.

В мировой практике железнодорожная отрасль остается одной из наиболее сильно регулируемой отраслей экономики. Снижение доли рынка и ухудшение финансовых показателей железнодорожных компаний в конце 20 века показала несовершенство данной модели управления. Для решения указанной проблемы

в практике и теории государственного управления возникла потребность к приватизации и дерегулированию железнодорожной отрасли. Возрос интерес в снижении государственных расходов благодаря переходу финансирования железнодорожной отрасли частными инвесторами.

В результате эволюции железнодорожной отрасли в мировой практике образовались альтернативные модели государственной политики в практике регулирования железнодорожной отрасли [Агафонов Д.В., с. 57].

Таким образом, подробный анализ научных статей и трудов необходим для определения уровня актуальности имеющихся проблем. Исследование существующих проблем определяет пути их развития и позволяет найти соответствующие методы решения вопросов дальнейшего регулирования деятельности субъектов естественных монополий в России, в том числе на примере железнодорожных перевозок.

ГЛАВА 2. ИССЛЕДОВАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОК ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» КАК СУБЪЕКТА ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

2.1. АНАЛИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Реформирование структуры железнодорожного транспорта в современном периоде началось еще в начале нулевых и продлилась до 2010 года. Данный период принято разделять на три этапа:

- 2001-2002 гг. ознаменовался разграничением видов деятельности и реорганизацией Министерства путей сообщения в ОАО «Российские железные дороги»;

- 2003-2005 гг. главной целью этого периода стало создание акционерных обществ на базе самостоятельных видов деятельности, создание конкуренции в грузовых перевозках, снижение перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок;

- 2006-2010гг заключительный этап включал в себя переход 60% грузового парка в частную собственность, рост конкуренции на рынке грузоперевозок, продажа акций акционерных обществ частным собственникам, в сфере осуществления ремонта и обслуживания, создание Федеральной пассажирской компании, совместное создание с регионами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний и организация их деятельности без убытков.

В рамках реализации принимаемых реформ постановлением Правительства № 585 18 сентября 2003 года образовано открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Также к итогам реформирования относятся, распределение функций госрегулирования и хозяйственного менеджмента на железнодорожном транспорте, данный процесс стал возможным в результате создания ОАО «Российские железные дороги». В том числе в 2003 году имущество и обязательства, принадлежащие федеральному

железнодорожному транспорту, были переданы в качестве вклада в уставной капитал ОАО «Российские железные дороги». 1 октября 2003 года управление перевозочным процессом и всю хозяйственную деятельность отрасли приняло на себя ОАО «Российские железные дороги». [1.12.]

В соответствии с Указом Президента России от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» Министерство путей сообщения России было ликвидировано.

Сегодня холдинг «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД») представляет собой государственную вертикально интегрированную компанию, владеющую инфраструктурой общего пользования и крупнейший перевозчик российской сети железнодорожных дорог, где 100% акций принадлежит Правительству Российской Федерации.

Организационная структура ОАО «РЖД» представлена на рисунке 1.

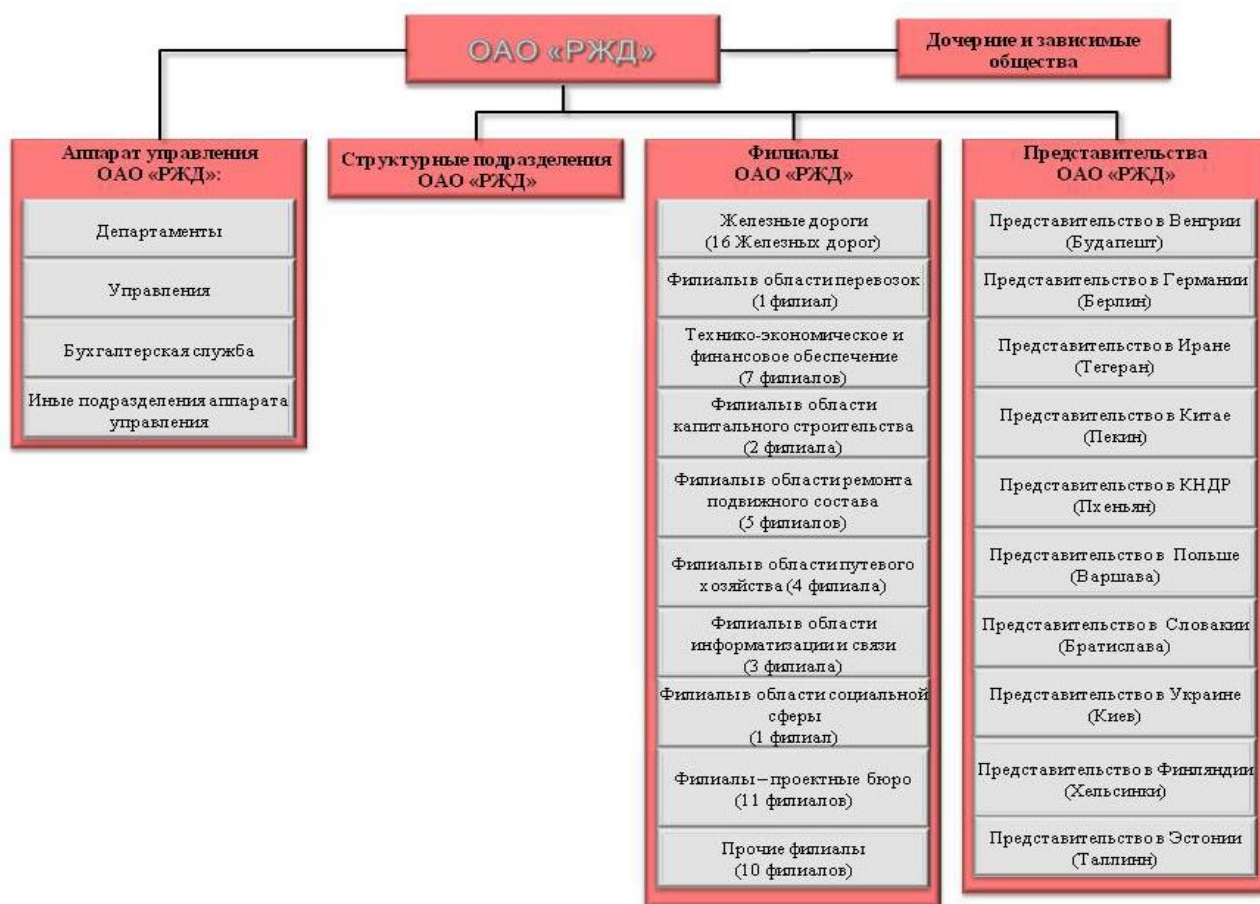


Рис.1. Организационная структура ОАО «РЖД»

Сегодня одним из крупнейших операторов предоставляющим услуги железнодорожных грузоперевозок в России является дочерняя компания ОАО «РЖД» - акционерное общество «Федеральная грузовая компания» (далее АО «ФГК»). По состоянию на начало 2020 года парк вагонов АО «ФГК» составил 136,4 тысяч вагонов. В состав крупнейших операторов в сфере грузовых железнодорожных перевозок также входят независимые от перевозчика акционерное общество «Первая Грузовая Компания» (далее – АО «ПГК») и акционерное общество «НефтеТрансСервис». Парк вагонов АО «ПГК» является диверсифицированным и составляет более 100 тысяч вагонов, включающих в себя полувагоны, крытые вагоны, нефтебинзиновые цистерны, универсальные платформы, минераловозы. Акционерное общество «НефтеТрансСервис» располагает 66,5 тысяч вагонов и 35 локомотивами, из которых 37.1 тысяч полувагонов и 34,1 нефтебинзиновых цистерн. В настоящий момент ОАО «РЖД» коммерческие перевозки не осуществляет. Чаще вагоны используются компанией для обеспечения повседневной деятельности, с преобладанием для проведения ремонтно-путевых работ.

В сфере пассажирских перевозок одним из главным изменением структуры является ведение хозяйственной деятельности, в том числе по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа на базе Федеральной пассажирской дирекции (филиала ОАО «РЖД») – открытого акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» (далее – ОАО «ФПК»). ОАО «ФПК» в собственность принято практически все имущество пассажирского хозяйства: нетяговый подвижной состав, пассажирские вагонные депо, вагонные участки агентства по обслуживанию пассажиров и т.п. Кроме ОАО «ФПК», ОАО «РЖД» и ОАО «АК «Железные дороги Якутии» на рынок услуг по перевозке дальних пассажирских перевозок выходят и частные компании-перевозчики: ЗАО «Транскласссервис», ЗАО «ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс».

Пригородные перевозки свое развитие нашли в выходе в дочерние и зависимые организации перевозочной деятельности из состава ОАО «РЖД». Яркий пример ноябрь 2017 года крупнейшая в России компания

осуществляющая пригородные пассажирские перевозки – акционерное общество «Центральная пригородная пассажирская компания» приобрела оставшийся пакет акций. Всего на территории России осуществляет свою деятельность 22 пригородных железнодорожных перевозчика.

Изменения произошли и в сфере грузового подвижного состава, что помогло решить вопрос конкуренции в данной рыночной отрасли. Так в 2011 году из состава ОАО «РЖД» образованы дочерние общества, такие как: ОАО «Вагонная ремонтная компания – 1» («ВРК-1»), ОАО «Вагонная ремонтная компания – 2» («ВРК-2»), ОАО «Вагонная ремонтная компания – 3» («ВРК-3»), осуществляющие плановые виды ремонта и обладающие в совокупности 70-75% активов по вагоноремонту в России. В том числе реализована продажа 17 вагоноремонтных депо независимым от ОАО «РЖД» коммерческим организациям с общей долей рынка около 30%.

В области ремонта локомотивов первое место на рынке плановых ремонтов занимает ОАО «Желдорреммаш». Данная компания является правопреемником Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД», упраздненной в 2009 году. Сегодня ОАО «Желдорреммаш» является частью активов и находится под управлением ООО «ЛокоТех». Преобразования коснулись и текущего ремонта, и содержания локомотивов. Так текущий ремонт и содержание локомотивов на железнодорожной сети осуществляется в рамках контрактов сервисного обслуживания, обеспечивающие специализированными компаниями: ООО «ТМХ-Сервис» и ООО «СТМСервис». На такие контракты переведен весь парк локомотивов ОАО «РЖД» начиная с 2014 года. В последние годы осуществляется переход на контракт жизненного цикла (КЖЦ). Эффект использования КЖЦ заключается в оптимизации задержек компании, а также стимулирует производителя повышать надежность выпускаемой техники.

Справедливо заметить, что кроме операторов вагонов на инфраструктуре железнодорожного транспорта функционируют операторы собственных поездных формирований (СПФ). СПФ осуществляют перевозку грузов вагонами и локомотивами, находящимися в их собственности, на инфраструктуре ОАО

«РЖД» преимущественно по кольцевым маршрутам в экспортном сообщении. От общего числа перевозок грузов процентное соотношение составляет лишь 3%. Одним из крупнейших представителей СПФ является ООО «БалтТрансСервис». Компания образована в 1999 году специализацией данной компании является перевозка нефтеналивных грузов. Общий парк вагонов компании составляет более 13 тысяч единиц, в том числе: 60 магистральных тепловозов, 6 тысяч цистерн в собственности.

На фоне общего роста грузооборота наблюдается изменение ее структуры. Так, с 2010 по 2019 годы в России увеличился грузопоток на 4,7 п.п. и достиг 82,5%. Рекорд грузооборота за всю историю железнодорожного транспорта Российской Федерации был установлен в 2018 году и достиг уровня в 2,6 трлн тонн-км., а в 2019 году был обновлён. Рост грузооборота обусловлен с изменением структуры грузовой базы и географии перевозок ввиду положительной конъюнктуры на высших рынках и роста отправок на экспорт из центральных регионов страны. С 2010 по 2019 годы объем перевозки грузов на экспорт увеличился на 24,4% при снижении объема перевозок во внутреннем сообщении на 0,5%. В следствии чего в 2019 году расстояние перевозки выросло на 23,5% и составило 1 852 километра.

В 2010-2019 годах общий объем перевозки грузов по средствам ОАО «РЖД» увеличился на 4,8% и составил 1 405,2 млн тонн. Так рост в период 2010-2012 годах достигнут за счет регенерации экономики после мирового экономического кризиса. В следующие года и до 2016 года отмечалось снижение грузовой базой и было вызвано с неблагоприятными экономическими условиями и применения в отношении России санкций. Однако стоит отметить, что уже к 2018 году удалось увеличить объем перевозок. Тарифный грузооборот сети ОАО «РЖД» в 2010-2019 годах находился в состоянии стабильного роста, за исключением 2013 года. В 2019 году он составил 2 602 млрд т-км, что больше показателей 2010 года на 29%. Доля железнодорожного транспорта в структуре общего грузооборота в России за последние 10 лет выросла с 42,3% в 2010 году до 45,9% в 2019 году.

ОАО «РЖД» осуществляет пассажирские перевозки в 77 регионах России в дальнем следовании и в 66 регионах в пригородном сообщении.

По результатам 2019 года осуществлена перевозка почти 1,2 млрд пассажиров, что является лучшим показателем за последние 10 -11 лет. Рост перевозок как в пригородном сообщении, так и в дальнем следовании стал возможным благодаря запуску новых продуктов, обновлению подвижного состава, повышению скоростей, качества и доступности услуг.

В 2019 году пассажирооборот в дальнем следовании на инфраструктуре ОАО «РЖД» равен 99,1 млрд. пасс.-км или 103% к показателю аналогичного периода 2018 года. Перевезено более 116,5 млн пассажиров, или 105,6% к уровню 2018 года.

Пассажиропоток в пригородном сообщении увеличился на 3,5% в сравнении с 2018 годом, и составил 34,3 млрд пасс.-км. Услуги железнодорожного транспорта при пути следования пригородным сообщением оказаны 1 081,3 млн человек, что на 3,3% больше, чем в 2018 году.

Рост пассажирооборота также осуществлен за счёт запуска Московских центральных диаметров и за счет роста числа пассажиров на Московском центральном кольце.

На территории России в пригородном сообщении функционируют 25 пригородных пассажирских компаний (далее – ППК), образованных с участием ОАО «РЖД», региональных органов исполнительной власти, частных инвесторов, а также ООО «Аэроэкспресс». Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале 19 пригородных пассажирских компаний составляет более 50%.

Стоимость билетов в пригородном сообщении на социально доступном уровне сохраняется за счет государственной поддержки пригородных перевозок (государство компенсирует плату за инфраструктуру, установив льготный коэффициент в размере 0,01). Так в 2019 году большинство регионов оставили прежние тарифы на перевозку пассажиров.

В 2019 году в пути дальнего следования пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» достиг 99,1 млрд пасс.-км (что составило +3% к

уровню 2018 года). Оказание услуг по перевозке пассажиров в данной сегменте увеличилось на 5,6% и составило 116,5 млн человек.

Соотношение 2019 года дочек и зависимых компаний ОАО «РЖД» в сфере пассажирооборота в дальнем следовании к частным перевозчикам составило 93,8% к 1,6%, соответственно. Стоит отметить, что доля частных перевозчиков на рынке дальних перевозок увеличилась и составила +0,2 п.п.

Несмотря на то, что железнодорожный транспорт остается одним из востребованных видов транспорта для перевозки, в настоящее время Российские железные дороги сталкиваются с рядом проблем, которые снижают уровень конкурентоспособности.

Первая причина – так называемые «пробочные места», т.е. территория на которой ограничена пропускная способность железнодорожного транспорта (в первую очередь приграничные территории).

Вторая причина – сильная изношенность локомотивного парка. Среднее значение износа железнодорожного транспорта в России составляет 74,9%, когда за максимальный износ принимается показатель в 82%. К этому числу относятся грузовые и маневровые тепловозы. К отметке в 78% приближаются грузовые тепловозы. Усредненный возраст локомотива в России равен 27,5 лет, когда срок эксплуатации составляет 30 лет.

Третья причина – неравномерное распределение железнодорожной инфраструктуры на территории страны. Так некоторые регионы страны перегружены, чаще центральные, когда в ряде регионов железнодорожные пути отсутствуют совсем, либо представлены в малозначительном объеме (Республика Алтай и Тыва, Магаданская область, Чукотка, Камчатка, Ненецкий и Корякский автономные округа).

Четвертая причина связана с задержкой при погрузке/разгрузке, а также станции прибытия, не всегда справляются с грузопотоком, что влечет за собой финансовые риски, а также затягивание процедуры таможенного оформления.

С 1 августа 1995 года применяется Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов, согласно которой грузы перевозимые железнодорожном

транспортом разделены на три тарифных класса. Первому классу соответствуют самые низкие тарифы, а третьему самые высокие.

Согласно данной номенклатуре в первый тарифный класс внесены массовые, относительно дешевые сырьевые грузы с высокой долей транспортной составляющей в конечной цене – щебень, камень природный строительный, песок, мел, кирпич строительный, цемент, лесоматериал, сера, руда.

Второй класс включает в себя относительно дешевые грузы с транспортной составляющей 8,0 – 15,0%, а также продовольственные товары, имеющие более низкую долю транспортной составляющей к их числу относятся зерновые и зернобобовые культуры, продукты перемола, в том числе мука), удобрения, комбикорма, а также нефть и нефтепродукты.

Готовая продукция промышленности, дорогостоящие грузы с низкой долей транспортной составляющей (менее 8%) – черные металлы, прокат черных металлов (в том числе рельсы, трубы), цветные металлы, изделия из черных и цветных металлов, металлические конструкции, машины и оборудование, автомобили и их части, черный и цветной лом, химикаты (за исключением серы) составляют третий класс грузов.

Целью ранжирования грузов по классам является необходимость в сохранении общего уровня тарифов, и нашла свое отражение в термине «принцип сходимости тарифа», дальнейшие изменения тарифов происходили с учетом этой цели.

17 апреля 2002 года на Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте были утверждены основные подходы к построению нового Прейскуранта.

С 28 августа 2003 года в силу вступил новый «Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»». Особенностью нового Прейскуранта 2003 года от ранее действующих стало создание конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок. Хочется отметить, что абсолютным

нововведением стало разделение тарифа за перевозки в вагонах инфраструктуры отрасли на две составляющих. Так плата взимается:

1. за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог;
2. за использование вагонного парка железной дороги.

В целях достижения конкуренции актуальной проблемой стало установления пропорциональной зависимости вагонной и инфраструктурной составляющей в тарифах. Так низкий уровень вагонной составляющей привел бы к повышению износа вагонного парка и отсутствию финансовой возможности для его поддержания, что было характерно для России второй половины 90-х годов.

Прейскурант № 10-01 применяется во всех сферах инфраструктуры ОАО «РЖД», и является общеобязательным к исполнению и единым для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта [1.10].

Основные принципы, лежащие в основе железнодорожных грузовых тарифов следующие:

- Тарифные ставки формируются на основе среднесетевой себестоимости перевозок грузов;
- В основе тарифных ставок лежит т.н. «двухставочная модель», в которой одна часть восполняет затраты на начально-конечные операции (за тонну), а другая – на движенические операции (за тонно-км):

Результатами тарифной реформы 2003 года являются старт инвестиционных процессов и ликвидация дефицита подвижного состава. Также новая тарифная система послужила началом развития конкуренции в отрасли.

Сторонники государственного регулирования в ценообразовании и тарифов часто обращают внимание на пристрастность при установке тех или иных цен. Исходя из чего, приходим к выводу о необходимости государственного регулирования данного сегмента рынка. Так были представлены предложения о регулировании ставок операторов за предоставление вагонов. Однако проанализировав ценообразовательный процесс, можно прийти к выводу, что в контексте конкуренции в сфере

предоставления услуг операторов по предоставлению вагонов, так называемая «невидимая рука рынка» выполняет свои функции лучше, чем органы, образованные с целью регулирования данной сферы. Наряду с дерегулируемым сегментом, существуют и сегменты железнодорожной отрасли, которые не подверглись реформированию. Так сфера железнодорожной инфраструктуры и локомотивной тяги находится в собственности государства, следствием чего служит дефицит пропускной способности инфраструктуры в целом и локомотивной тяги в частности. В данных отраслях присутствуют все признаки советской плановой экономики. Хочется отметить, что тарифы и цены снижаются в дерегулируемом сегменте, где работы и услуги осуществляют частные компании. Тарифы же растут в той отрасли, которая находится в собственности государства и регулируется им.

ОАО «РЖД» давно обращалось к регуляторам с просьбами о том, что громоздкую систему регулирования тарифов необходимо сделать более гибкой. Например, разрешить самостоятельно изменять уровень своих тарифов в некоторых «ценовых пределах» или в рамках «ценового коридора». В итоге ФСТ был выпущен документ «Правила и условия применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней)» (утверждён Приказом ФСТ от 18 декабря 2012 г. № 398-т/3), который разрешал «РЖД» самостоятельно изменять тариф в установленных пределах и описал порядок и условия этого изменения. Приказом ФСТ от 21 декабря 2012 г. № 423-т/3 были установлены сами «ценовые пределы». Провозные платы стало можно изменять в диапазоне от минус 13% до плюс 13% (а точнее от уровня 0,872 до уровня 1,134) к тарифу Прейскуранта № 10-011. Изначально применение «ценового коридора» (так стали называть «ценовые пределы» в экспертном сообществе) носило локальный характер и не становилось объектом пристального внимания СМИ и исследователей. 27 декабря 2014 г. Правление ОАО «РЖД» внезапно принимает решение, которое публикуется в газете «Гудок» совсем «под занавес» уходящего года — 29 декабря 2014 г. В

соответствие с этим решением, помимо индексации (увеличения) на 10% тарифов «для всех» грузов и направлений, для экспортных перевозок добавляется рост ещё на 13,4%. Таким образом, рост тарифов РЖД в 2015 г. составит для экспортных перевозок + 24,74% относительно уровня 2014 г. (забегая вперёд отметим, что позднее, для угольщиков вышло послабление — рост в + 13,4% условно-досрочно заменили на +1,3%) [Хусаинов Ф.И. с. 89].

И именно это повышение стало детонатором дискуссии, а правилах применения тарифного коридора. Дискуссия разгорелась не из-за величины повышения тарифов, а из-за того, как было проведено повышение. В декабре 2013 г. состоялось решение Правления РЖД, в котором, в п. 1.1 (вопрос № 1, п. 1) ко всем тарифам на экспорт был применен повышающий коэффициент 1,134, а в п. 1.2. (вопрос № 1, п. 2) — ко всем грузам кроме нескольких нефтеналивных позиций (дизельное топливо, газы энергетические, газовый конденсат и др.) был применён коэффициент 0,882. Применение последовательно этих двух коэффициентов дало сохранение существующего уровня тарифов ($1,134 \cdot 0,882 = 1,00$). Таким образом, результатом того решения было сохранение тарифов, их «не повышение». Спустя некоторое время, новым решением Правления ОАО «РЖД» (от 27.12.2014 г.) был отменён второй из двух коэффициентов (понижающий — 0,882) и в итоге получилось повышение на 13,4%. Таким образом, мы получили повышение с 29 января 2015 г. экспортных тарифов, которое технически было сделано в форме отмены понижающего коэффициента. Итак, имело место повышение тарифа. Согласно приказу ФСТ России, которым утверждены Правила и условия применения «ценового коридора», решение о повышении уровня тарифа может применяться только в случаях, перечисленных в пунктах 15.1–15.7 этого приказа. На заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта представители «РЖД» мотивировали необходимость повышения тарифов ростом курса доллара. Но спустя какое-то время оказалось, что официально направленное в ФСТ обоснование базируется на совсем других аргументах. Повышение тарифа, которое произвело «РЖД» осуществлено со

ссылкой на п. 15.4 указанного приказа ФСТ (приказ об утверждении «Правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги жд транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов...»), в котором говорится, что основанием для повышения тарифов может быть «ограничение пропускной способности на отдельных участках железнодорожного транспорта общего пользования». Т.е. истинная причина одна, но т.к. юридически корректно осуществить такое повышение невозможно, то формально повышение было произведено по другой причине — из-за внезапно возникшего 29 января 2015 г. дефицита инфраструктуры. В том же пункте 15.4 приказа имеются условия, при которых такое повышение допустимо. Во-первых, повышение тарифа допустимо, если коэффициент использования пропускных способностей инфраструктуры должен превышать определённый уровень (на двухпутных линиях — 0,91, на однопутных — 0,85, на участках с двухпутными вставками — 0,87). Во-вторых, такое повышение тарифа допустимо только при наличии альтернативных маршрутов доставки грузов. Вместе с тем, несмотря на развернувшуюся вокруг этого дискуссию, не нужно делать вывод, что сама идея ценовых коридоров неверна. Сам этот механизм должен существовать. Вопрос заключается в том, какова процедура и каковы цели принятия соответствующих решений.

Таким образом, железнодорожные перевозки в России представлены в виде грузовых и пассажирских перевозок. Владельцем инфраструктуры общего пользования и крупнейшим перевозчиком российской сети железных дорог является ОАО «РЖД», где 100% акций принадлежат Правительству Российской Федерации. В настоящее время холдинг «Российские железные дороги» - это государственная вертикально интегрированная компания, где дочерние и зависимые общества позволяют владеть диверсифицированным парком грузового подвижного состава и осуществлять пассажирские перевозки. Однако, на рынок железнодорожных перевозок все чаще выходят частные перевозчики и операторы, независимые от ОАО «РЖД», их доля от общего числа железнодорожной инфраструктуры остается на минимальном уровне. Также

наряду с положительными тенденциями развития железнодорожного транспорта и инфраструктуры в стране имеется ряд проблем, являющихся стопором для дальнейшего развития отрасли. Такими проблемами являются «пробочные места», сильная изношенность локомотивного парка, неравномерное распределение железнодорожной инфраструктуры на территории страны, задержки при погрузке/разгрузке, а также проблема тарификации железнодорожных перевозок. Остается не решенным вопрос о разграничении сфер государственного регулирования, порядка госрегулирования и методов ценообразования, а также порядка принятия решений по тарифному регулированию.

2.2. ОЦЕНКА МЕЖОТРАСЛЕВОЙ И ВНУТРЕННЕЙ КОНКУРЕНЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

С каждым годом возрастёт межотраслевая конкуренция на рынке транспортных услуг.

Железнодорожный транспорт является частью единой транспортной системы и важнейшей отраслью российской экономики, не только по экономическим способностям, но и по территориальной протяженности страны, доступности для основной массы населения РФ. Доля железнодорожного транспорта в грузообороте составляет 86 %, на втором месте находится автомобильный транспорт – 10 %. Автомобильный транспорт осуществляет конкуренцию железнодорожному транспорту при перевозках грузов: зерна, автомобилей, грузов в контейнерах, рыбы, овощей, фрукты, промышленных товаров и другие грузы. Стоит отметить, что данная конкуренция возникает при перевозке грузов на короткие расстояния. На рынке пассажирских перевозок в дальнем сообщении основными конкурентами железнодорожного транспорта являются авиакомпании и автоперевозчики.

Основным показателем, для оценки и характеристики транспортной отрасли принято считать грузооборот. Статистика по грузенному грузообороту исходя из видов транспорта представлена на рисунке 2. Также важным показателем является общий объем перевозимого груза по видам транспорта, с определением доли каждого в суммарном объеме (рисунок 3 и 4).

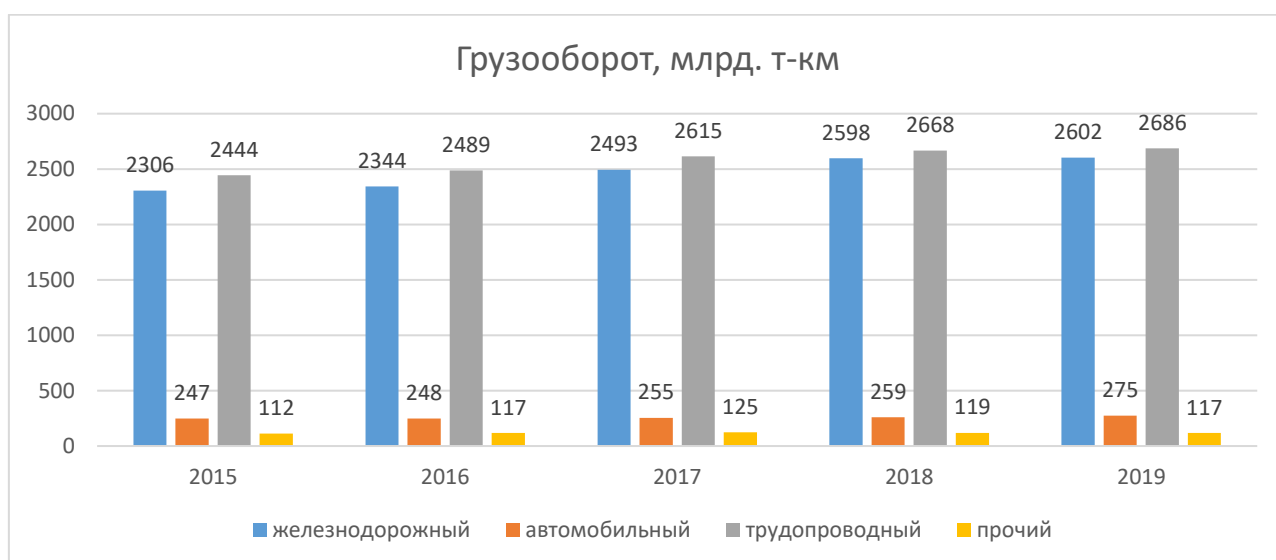


Рис. 2. Динамика грузооборота по видам транспорта в 2015-2019 гг.

Проведя анализ данных можно сделать вывод, что в России оказание транспортных услуг представлено железнодорожным, трубопроводным, и автомобильным транспортом, общая сумма которых составляет более 97% рынка перевозок.

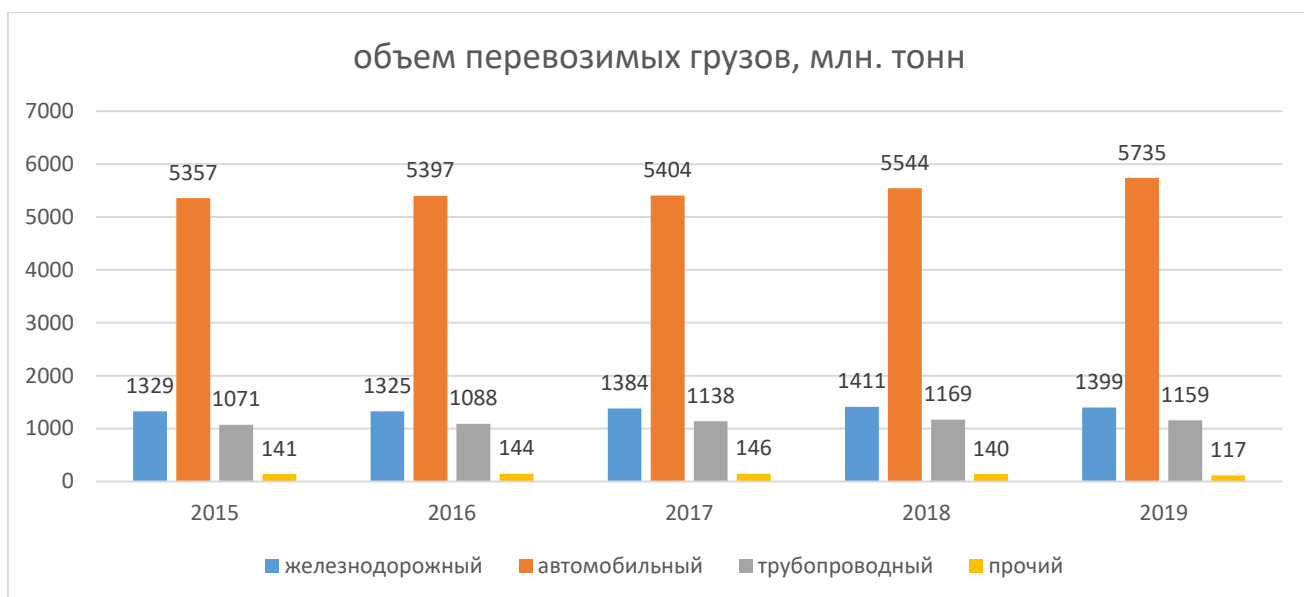


Рис. 3. Объем перевезенных грузов по видам транспорта в 2015-2019 гг.

Также стоит отметить стабильный рост рынка, с увеличением грузооборота по каждому из трех основных видов транспорта. В части грузооборота состояние железнодорожного транспорта является стабильным, доля железнодорожного грузооборота от общего в 2019 году составляет 46%.

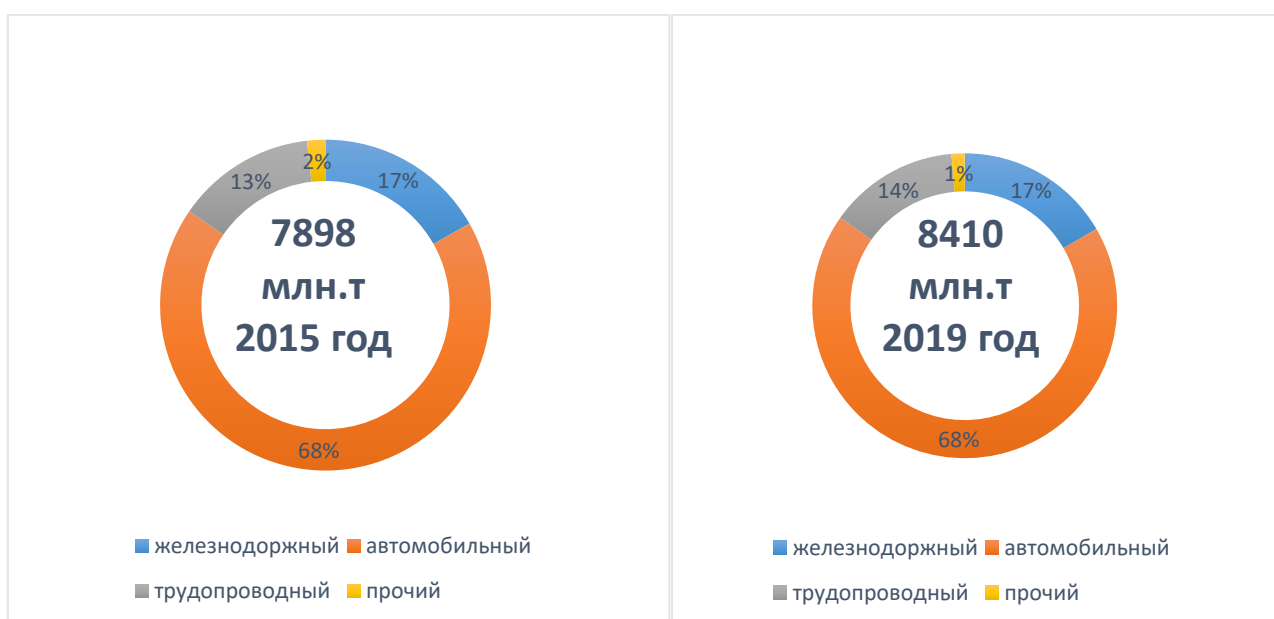


Рис. 4. Сравнение объема погрузки в России от года к году за 2015-2019 гг.

Вместе с тем рассматривая динамику объема перевозимого груза, лидером в данном направлении является автотранспорт, характеризующийся систематическим наращиванием объемов перевозок. В данном сегменте положение железнодорожной отрасли является менее стабильным, выраженное в периодическом снижении объемов перевозок, и постоянным сокращением доли в общем количестве перевозок.

Отвечая на вопрос, что является причиной неукоснительного наращивания грузооборота одновременно со снижением общего объема перевозки, необходимо сопоставить структуру перевозимого железнодорожным транспортом груза за последние пять лет и оценить соразмерность каждого рода груза в общем объеме погрузки и грузообороте (таблица 1).

Таблица 1

Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте
с 2015 по 2019 гг., в тыс. тонн.

Род груза	год					Изменения 2019 к 2015
	2015	2016	2017	2018	2019	
Уголь	335974	342836	372702	386144	382763	114%
Нефть и нефтепродукты	251392	236181	235734	236642	232048	92%
Руды всякие	129477	130618	130696	136435	139800	108%
Черные металлы	86343	86042	88713	94072	88488	102%
Химические и минеральные удобрения	51417	53472	57085	59193	60486	118%
Строительные грузы	159548	167996	159964	149112	150436	94%
Лесные грузы	39498	42221	43271	45694	41975	106%
Зерно и продукты перемола	22056	22611	25740	30648	25056	114%
Прочие грузы	140782	144975	150968	153566	158368	112%
итого	1216487	1226952	1264873	1291506	1279420	105%

Так же для наглядности на рисунке 4 и 5 отображены доля каждого груза в общем грузообороте и объеме погрузки, дадим оценку динамике по каждому роду груза.

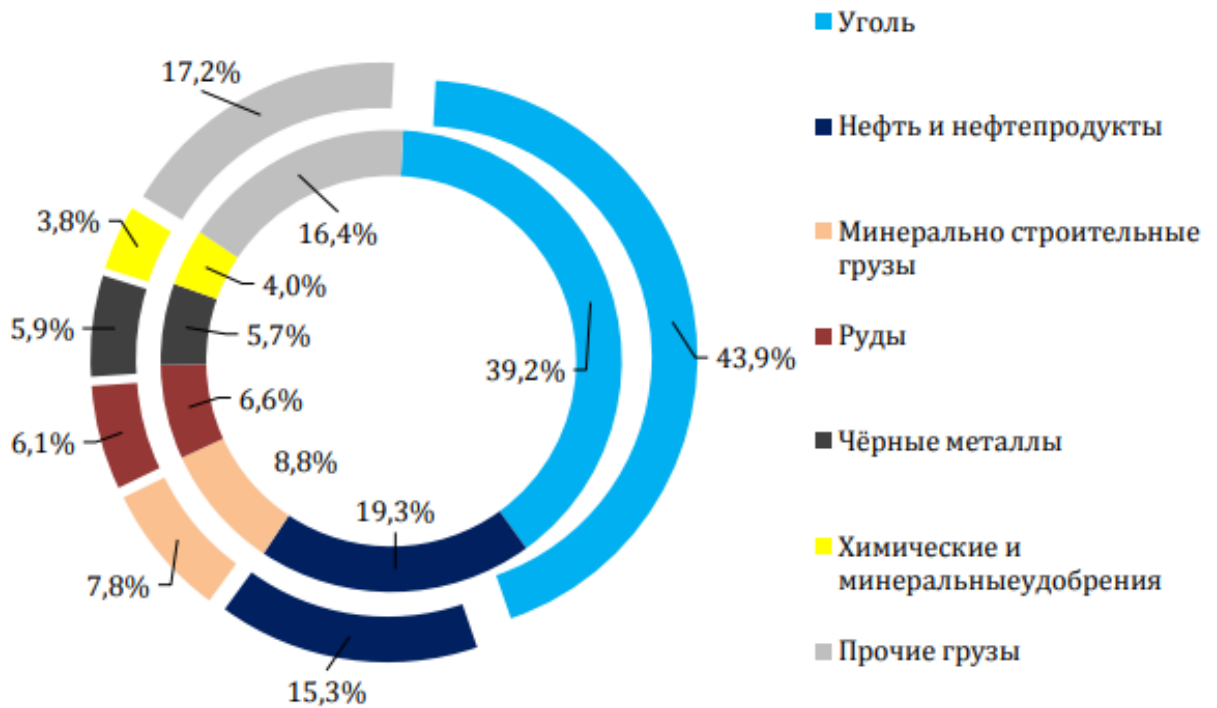


Рис.5. изменение доли основных видов грузов в грузообороте в 2015 и 2018 годах (внутренняя диаграмма – 2015 год, внешняя – 2018 год.)

Данные таблицы 1 показывают, что погрузка за последние 5 лет, в целом возросла, вместе с тем нефть и строительные грузы в связи с переходом на конкурирующие виды транспорта претерпевают снижение объемов на железнодорожном транспорте.

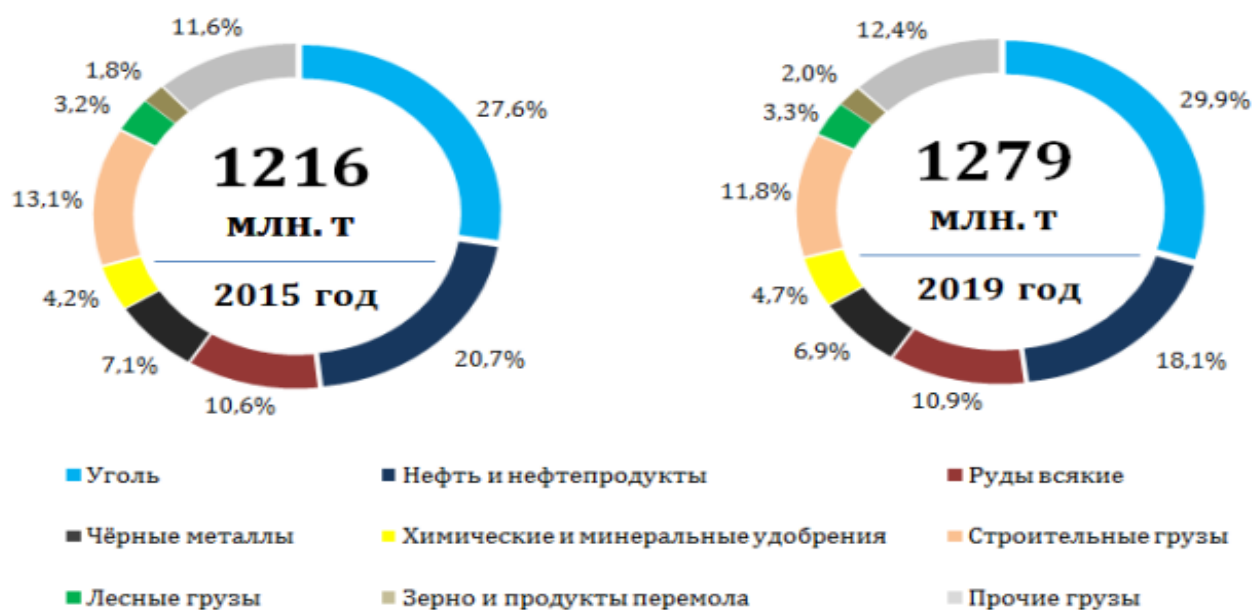


Рис. 6. Структура погрузки по родам груза в 2015 и 2019 годах

Основной причиной развития данной тенденции служит перебой в сроках доставки груза, которые за собой несут большие финансовые потери и риски. Немаловажным фактором оттока доходных грузов является процесс тарифообразования. Сегодня лидером погрузки является каменный уголь – самый массовый груз. Увеличение его доли в общем объеме погрузок отображено на рисунках 5 и 6. Однако сложившаяся динамика позитивной не является. Подобная ситуация создает зависимость компании от перевозки рода груза. Учитывая момент, что мировые реалии свидетельствуют о постепенном отказе от угля на важном для страны европейском направлении, для ОАО «РЖД» создаются предпосылки к финансовым рискам, которые могут найти свое отражение на достижении основных показателей работы, в первую очередь в получении прибыли.

Согласно данным Росстата грузооборот трубопроводного транспорта за 2019 год вырос на 0,7%, а железнодорожного – на 0,2%. Погрузка нефти и нефтепродуктов на инфраструктуре Российских железных дорог за этот период сократилась на 1,5% и составила 242,18 млн т. По мнению экспертов, для того

чтобы динамика железнодорожных перевозок этой номенклатуры была в плюсе, необходимы более гибкие рыночные условия и своевременные изменения тарифной политики РЖД.

В соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, из ОАО «РЖД» выведены возможные конкурентные и конкурентные виды деятельности, для реализации данной задачи созданы акционерные общества (дочерних и зависимых компаний) на базе имущества структурных подразделений ОАО «РЖД».

В соответствие с проводимой реформой из ОАО «РЖД» уже в 2004 году выделены пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении, эксплуатация грузовых вагонов и их ремонт, промышленное производство, научная, проектная и строительная деятельность, торговое обслуживание и общественное питание, санаторно-курортные услуги и др. Что послужило созданию конкуренции в тех рыночных сегментах, где ранее подобные механизмы задействованы не были.

За все время реформирования отмечается рост доли железнодорожного транспорта в общем грузообороте с 39,5% в 2004 году до 45,9% в 2019 году и 47,2% по итогам 2020 года. Данные предоставлены с учетом трубопроводного транспорта. В общем пассажирообороте транспорта часть железнодорожного транспорта а снизилась с 43,5% в 2004 году до 23,4% в 2019 году, а по итогам 10 месяцев 2020 года возросла до 25,3%.

В сфере грузовых перевозок результатом реформирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации стало формирование двух сегментного рынка:

Естественно-монопольный сегмент – перевозка грузов железнодорожным транспортом, осуществляется перевозчиками, действующими на принадлежащей им инфраструктуре (ОАО «РЖД»);

Конкурентный сегмент – услуги по предоставлению грузовых вагонов, контейнеров для перевозок, вагоноремонтная деятельность и деятельность по капитальному ремонту локомотивов и тд.

Значительные преобразования за время реформирования в структуре участников произошли на рынке оперирования грузовыми вагонами. Так по состоянию на 01.12.2020 года более 92,0% парка грузовых железнодорожных вагонов принадлежит частным операторам (собственникам) независимым от ОАО «РЖД».

Конкуренцию пригородному железнодорожному транспорту, в первую очередь составляет автомобильный общественный (автобусы) и личный транспорт, маршрутные такси, сервисы поиска попутчиков и совместного использования автомобилей (каршеринг).

Пригородные железнодорожные перевозки развиваются в направлении интеграции транспортной системы регионов и крупных агломераций, а также интеграции в муниципальную среду. Сегодня такое развитие это является одним из ключевых течений формирования рынка транспортных услуг.

Особое место отводится регулированию тарифов на перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении. Главная задача определена в формировании устойчивой финансовой модели работы компаний, осуществляющих пригородные железнодорожные перевозки.

Рассматривая вопрос о наличии и развитии конкуренции внутри сегмента пригородных железнодорожных перевозок, следует отметить, что для появления на рынке пригородных пассажирских перевозок новых возможных конкурентов, в большой степени играют экономические и технологические барьеры, чем административные.

В рамках выполнения Национального плана развития конкуренции в Российской Федерации предусмотрено «утверждение нового преysкуранта, устанавливающего тарифы на услуги открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и предусматривающего выделение локомотивной составляющей тарифа в необходимой валовой выручке субъекта регулирования (с учетом распоряжения Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 г. № 2991-р)» [1.13].

Правительством Российской Федерации принято решение о переходе «на долгосрочное тарифное регулирование в сфере грузовых железнодорожных перевозок» с применением начиная с 2019 года принципа «инфляция минус», индексы изменения тарифов на 2019 – 2025 годы рассчитываются по формуле, исходя из «средневзвешенного индекса потребительских цен минус 0,1 процентного пункта» [1.13].

При выборе параметров долгосрочной индексации грузовых тарифов с использованием указанного принципа за основу взято сохранение стабильной регулярной среды, а также поддержание эффективности ОАО «РЖД» от реализации инвестиций и оптимизации программ

Вместе с тем сегодня прослеживаются существенные отклонения, в части макроэкономических предпосылок, влекущих за собой изменения объемов и структуры грузовой базы, склонность по изменению которых началась еще в 2003 году. В первую очередь это касается сырья и недорогих перевозок (невыгодных для РЖД). Это ведет к обострению тарифного дисбаланса, а также формированию дефицита источников финансирования инвестиционной программы РЖД.

При долгосрочной тарифной модели акцент следует делать на устранение преференций и искажение ценовых сигналов применительно к фактическим транспортным затратам на отдельные виды грузов.

В настоящее время указанная работа осуществляется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти совместно с ОАО «РЖД» в рамках разработки новой концепции государственного регулирования тарифов в области грузовых железнодорожных перевозок с вступлением в силу и применением ее с 2026 года в соответствии с решением, принятым на совещании Правительства Российской Федерации [3.3].

Анализ межотраслевой и внутренней конкуренции ОАО «РЖД» на современном этапе развития структуры показал, что межотраслевая конкуренция железнодорожных перевозок в России набирает обороты. Более предпочтительными видами транспорта при осуществлении перевозок как

грузовых, так и пассажирских, является автотранспорт. Что касается нефтегазового сырья абсолютным лидером остается трубопровод. К благоприятным условиям железнодорожного транспорта на рынке оказания услуг перевозок можно отнести низкую себестоимость транспортировки на дальние расстояния, а также территориальную расположенность железнодорожной инфраструктуры. Потенциально конкурентные и конкурентные виды деятельности выведены из ОАО «РЖД». Однако, остается нерешенным вопрос по регулированию и распределению полномочий при формировании естественно-монопольного и конкурентного сегмента.

2.3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Права и обязанности по регулированию железнодорожного транспорта в Российской Федерации реализуют:

- Министерство транспорта РФ (Минтранс России);
- ФАС России;
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта РФ (Росжелдор);
- Федеральную службу по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор);
- Управление государственного железнодорожного надзора Ространснадзора (Госжелдорнадзор).

ФАС России осуществляет функции по принятию нормативных правовых актов и контролю за соблюдением антимонопольного законодательства, законодательства в сфере деятельности субъектов естественных монополий, в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) [1.11].

ФАС России устанавливает:

- тарифы, сборы и плату, связанные с выполнением в местах общего и необщего пользования работ (услуг), относящихся к сфере железнодорожных перевозок (за исключением транзита);

– тарифы, сборы и плату в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (за исключением транзита) [1.11].

Государственное регулирование деятельности субъектов естественных монополий в России на примере железнодорожных перевозок сегодня включает в себя:

- регулирование грузовых железнодорожных перевозок, т.е. железнодорожного транспорта не общего пользования;
- регулирование пассажирских железнодорожных перевозок, в целях регулирования железнодорожного транспорта общего пользования.

Правовые нормы регулирования, цели и методы на законодательном уровне закреплены в Федеральном законе от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Исходя из вышесказанного рассмотрим подробнее каждое направление регулирования. Для всестороннего и общего анализа обратимся к истории изменений антимонопольного и тарифного регулирования в железнодорожной отрасли.

Так в 1996 году после вступления в силу Федерального закона от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ в Российской Федерации была создана Федеральная служба по регулированию естественных монополий на транспорте. Сферой регулирования данной службы являлись железнодорожные перевозки, услуги транспортных терминалов, портов и аэропортов. Приоритетными задачами, поставленными перед ФСЕМТ стали государственное регулирование ценового образования, создание условий для развития конкуренции на рынке транспортных услуг, гарантия равноправной возможности к использованию инфраструктурой транспорта различными пользователями и тд. В соответствии с Указом президента Российской Федерации от 22.09.1998 № 1142 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» ФСЕМТ и Государственный антимонопольный комитет Российской Федерации (ставший правопреемником Государственного комитета РСФСР по антимонопольной политике и поддержке

новых экономических структур с 1997 года) были упразднены. Функции и задачи возложенные на данные службы были возложены на Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства. В связи с реорганизацией и упразднением МАП России (Указ Президента Российской Федерации от 09.03.2004 № 314) была создана новая служба – Федеральная антимонопольная служба Российской Федерации. На которую в последствии были возложены функции в области регулирования тарифов (Указ Президента Российской Федерации от 21.07.2015 № 373). Изменения в системе тарифного регулирования России для наглядности изображено на рисунке 7.

До вступления Прейскуранта № 10-01 цена перевозки грузов рассчитывалась по базовым тарифам МПС России, с учетом использования различных поправочных коэффициентов. Новый Прейскурант существенный изменений в расчет стоимости услуг по перевозке груза в вагонах ОАО «РЖД» не внес. Однако, существенные изменения коснулись расчёта стоимости грузоперевозок в вагонах частных операторов (приватного парка). Согласно Прейскуранта № 10-01 цена грузоперевозки в вагонах приватного парка рассчитывается из суммы базовой тарифной ставки ОАО «РЖД» на перевозку вагона по железнодорожной инфраструктуре общего пользования (за использование локомотивной тяги и инфраструктуры в целом) и цены за предоставление вагона под перевозку операторов подвижного состава. Стоит отметить что стоимость на услуги частных операторов не подпадает под регулирование государством, а расценки на услуги ОАО «РЖД» установлены ФАС России.

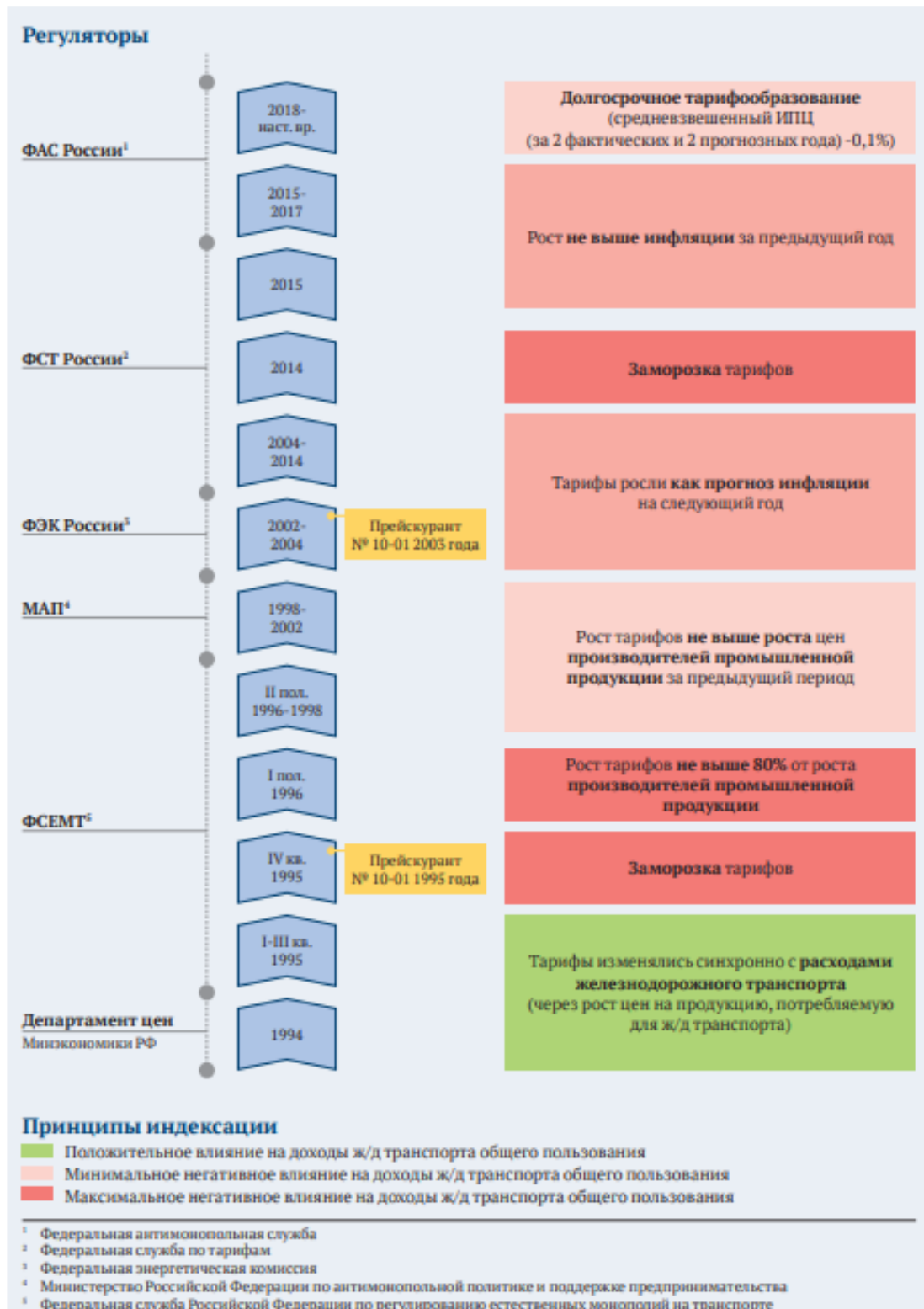


Рис. 7. Изменение системы тарифного регулирования и принципы индексации тарифов на железнодорожном грузовом транспорте в разрезе времени.

Определение тарифов на железнодорожные грузоперевозки в инвентарном и частных парках осуществляется согласно схем, приведенных на рисунках 8 и 9.



Рис. 8. Формирование стоимости перевозки грузов в инвентарном парке

Реформирование в области регулирования тарифов происходило и в следующие годы. Так приказ ФСТ России от 21.12.2012 года № 423-т/3 закрепил право ОАО «РЖД» на изменение уровня тарифов на работы и услуги предоставляемые железнодорожной инфраструктурой по грузоперевозке в пределах установленного тарифного коридора. Данное право стало возможным благодаря международным соглашениям, входящими в состав решений Единого Экономического пространства, позднее – Евразийского экономического союза.

Сегодня данный тарифный коридор варьируется в допустимых пределах от -50 до +8%. Стоит отметить, что повышающий коэффициент используется только перевозку экспортных грузов, исключение составляют нефтяные грузы и алюминий. В соответствии с проектом приказа ФАС России разработанного в марте 2020 года ОАО «РЖД» может применять скидку до 99%, при учете переменных затрат. Скидка не должна быть ниже уровня затрат.

Структура стоимости перевозки груза						
=						
Ставка на перевозку груженого вагона (за вагон) (за использование инфраструктуры и локомотива, рассчитана по состоянию на 2003 год, зависит от рода вагона, веса груза в вагоне и дальности груженого рейса, ставка за порожний рейс «вшита» в тариф)						
Тарифный коридор	Индексация тарифа	Расстояние перевозки	Класс груза	Вид отправки	На перевозку данного груза	Базовый тариф
+						
Ставка на перевозку порожнего вагона (за осе-км) (за использование инфраструктуры и локомотива, рассчитана по состоянию на 2003 год, зависит от рода вагона, класса ранее перевозимого груза, дальности порожнего рейса)						
Индексация тарифа	Род вагона	Расстояние перевозки	Вид отправки	Базовый тариф		
+						
Ставка операторов (руб. за вагон в сутки)				За предоставление вагонов под перевозку		
+						
Дополнительные расходы	Прочие услуги по отдельному договору			Дополнительные сборы за нахождение вагонов под грузовыми операциями		

Рис. 9. Формирование стоимости перевозок грузов в частном парке

Основной целью принятия тарифного коридора стало повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта и привлечение в данную сферу грузового парка инвесторов.

В силу принятия ряда нормативных правовых актов Российской Федерации стало возможным взимания платы за нахождением подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования в перевозочном процессе и вне его. Закреплен алгоритм оплаты за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава [1.15]. Благодаря данным нормам по состоянию на 2017 год ОАО «РЖД» удалось восполнить затраты, понесенные за использование железнодорожной инфраструктуры подвижным составом в перевозочном процессе и вне на общую сумму около 4 млрд. руб.

ФАС России ведет активную работу над совершенствованием тарифной системы.

Так правление ФАС России в ноябре 2018 года утвердило поправки в тарифный прейскурант на перевозку грузов железнодорожным транспортом. В частности, на экспортные перевозки с 2019 года установлен повышающий коэффициент 1,08 на все виды грузов, кроме нефтяных грузов и алюминия. В настоящее время коэффициент 1,08 действует в рамках «тарифного коридора» как право ОАО «РЖД» увеличивать тарифы, но с 1 января 2019 года компания лишается такой возможности (см. приложение №3 к приказу ФАС России от 13.07.2018 № 997/18). Таким образом, верхний уровень тарифов будет определяться исключительно регуляторными решениями – Прейскурантом 10-01, а перевозчик и владелец инфраструктуры может выдавать только скидки до 50% на период до 10 лет. Тарифная нагрузка на потребителей не увеличится от принятия данного пакета решений. Кроме того, установлен повышающий коэффициент 1,06 на порожний пробег полувагонов. Начиная с 2008 года порожний пробег полувагонов тарифицируется по заниженным (льготным) тарифным схемам, а с 2013 года на отдельные модели полувагонов распространены еще более льготные тарифные условия. Удешевление

порожного пробега привело к его увеличению – по большинству экспортных маршрутов до 97%. Принятое регуляторное решение направлено на стимулирование сокращения порожнего пробега и непроизводительной работы железнодорожного транспорта, а также увеличение оборачиваемости подвижного состава. Планируется, что утвержденные поправки в тарифный прейскурант позволят в целом сбалансировать источники долгосрочного финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Также в связи со снижением темпов инфляции в ноябре 2019 года, индексация тарифов пересчитана по ранее утвержденной формуле, исходя из среднего значения темпов инфляции за 2 предыдущих и целевых значений на 2 последующих года. Составляющие долгосрочного тарифного решения, такие как объемы и структура грузооборота, доходы и расходы, инвестиционная программа ОАО «РЖД» не пересматривались. Индексы роста тарифов на грузоперевозки составят: в 2020 году — 3,5% (вместо ранее установленных 3,6%), в 2021 г. – 3,7% (вместо 3,9%), в 2022 г. – 3,6% (вместо 3,8 %), в 2023 г. – 3,8% (вместо 3,9 %), в 2024г. и в 2025г. – 3,9% (без изменений). Совокупный эффект для экономики от корректировки тарифов на сниженную инфляцию, за период до 2025 года, составил –2,7% индексации или –41 млрд рублей.

Также реформирование на современном этапе затронуло тарифы на перевозки сборных повагонными отправками, что позволит сократить расходы МСП на логистику. Теперь, если в одном вагоне перевозятся грузы первого и второго тарифного класса, а также ряд грузов третьего, то плата определяется как для грузов второго класса с коэффициентом 1,03. Например, при совместной перевозке мебели, стекла, санитарных керамических изделий и керамической плитки (товары разных классов) на дальность 3 500 км снижение провозной платы может составить 36%, а именно: со 175 тыс. руб. до 111 тыс. руб. Это особенно актуально для малого и среднего бизнеса, который использует технологию перевозки сборными отправками.

Как отмечалось ранее, согласно Прейскуранту № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими

железными дорогами», все грузы делятся на три тарифных класса в зависимости от доли транспортной составляющей в конечной цене продукции. Пониженные тарифы установлены для сырьевых грузов первого тарифного класса, в то время как перевозки готовой продукции третьего тарифного класса осуществляется по более высоким тарифам.

Приказ ФАС о внесении изменений в Прейскурант № 10-01 в части тарификации сборных повагонных отправок зарегистрирован 13 мая 2021 года. Изменения вступили в силу с 24 мая.

Летом 2021 года Правительство Российской Федерации утвердило первую в России Концепцию долгосрочного тарифного регулирования, подготовленную ФАС. Ранее в РФ отсутствовал единый стратегический документ, закрепляющий единые подходы по совершенствованию и развитию тарифного регулирования. Во исполнение поручения Президента РФ ФАС России подготовила Концепцию внедрения механизмов тарифообразования для организаций, осуществляющих регулируемые виды деятельности, на долгосрочный период. Действие Концепции будет распространяться на сферы ЖКХ, обращения с отходами, электроэнергетики, газоснабжения, связи и железнодорожного транспорта. Так, документом, по общему правилу, устанавливается запрет на пересмотр и корректировку цен (тарифов) и долгосрочных параметров регулирования деятельности организаций в течение долгосрочного периода.

Также Концепцией предполагается создать правовые механизмы, которые бы гарантировали регулируемым организациям сохранение всей дополнительной прибыли (экономии). Это решение должно способствовать направлению экономии регулируемых организаций на инвестиции в инфраструктуру с ориентацией на применение российских материалов и технологий при ее модернизации.

Кроме того, будут установлены целевые параметры роста операционной и инвестиционной эффективности, в том числе, темпа сокращения операционных расходов, уменьшения износа, а также доли ветхих сетей.

Документом также предполагается создание Единой цифровой тарифной платформы, способной обеспечить прозрачность и эффективность тарифного регулирования. Для реализации Концепции ФАС разработает план мероприятий («дорожную карту»), учитывающий отраслевые особенности тарифного регулирования в каждой из регулируемых сфер.

В области пассажирских перевозок главным элементом стало принятие нового Тарифного руководства на перевозки пассажиров в дальнем следовании [1.15]. Впервые тариф на пассажироперевозки стал включать в себя две части: первую – инфраструктурную, локомотивную, вагонную (мотовагонную) составляющую и вторую – вокзальную. Тарифы на перевозку грузового багажа подверглись дерегулированию.

Важнейшим решением явилось отмена регулирования тарифов в купейных и спальных вагонах. В соответствии с чем АО «ФПК» наделено правом самостоятельного установления тарифа на пассажироперевозки в данных видах вагонов. При этом тарифы на общие плацкартные вагоны на пассажироперевозки в пути сообщения дальнего следования остаются регулируемыми и утверждаются государством. Данные права и обязанности возложены на ФАС России.

Для поездов типа «Сапсан» сообщением «Москва-Санкт-Петербург», а также «Ласточка» и «Стриж» тарификация находится «в руках» ОАО «РЖД» и АО «ФПК», государством тарифы на перевозки пассажиров в поездах скоростного сообщения не регулируются. К примеру, цена за проезд в скоростном поезде «Сапсан» организована системой динамического управления тарифами и увеличением спроса в соответствии с временем, оставшегося до отправления поезда, фактического и предполагаемого спроса пассажиров на выбранный рейс.

С 1 марта 2013 года в АО «ФПК» применяется программа динамического ценообразования. Согласно которой стоимость проезда зависит от расстояния, популярности маршрута, категории поезда, времени года, дня недели, времени

отправления, прибытия, количества свободных мест в поезде, даты совершения покупки (количество дней до отправления поезда).

Сегодня система динамического ценообразования применяется в 95% перевозок АО «ФПК» всех видов вагонов и перевозок.

В сегменте, находящемся под управлением государства, АО «ФПК» применяются маркетинговые акции в соответствии с расположением посадочного места. Характерно, что цена в данном случае не увеличивается, а максимальная величина тарифа сохраняется на установленном государстве уровне. На перевозки пассажиров в дальнем следовании в зависимости от календарного времени года ФАС России используется график гибкого регулирования тарифов.

Функциями регулирования железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении наделены органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Приказом ФАС России от 5 декабря 2017 года № 1649/17 утверждена Методика расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении. Главной задачей методики является увеличение уровня прозрачности затрат пригородных перевозчиков. Также данная методика учитывает положения по включению расходов на обновление парка подвижного состава.

Сумма субсидий на возмещение потерь в прибыли в пригородном сообщении из бюджета всех уровней по состоянию на 2018 года составляет 9,4 млрд. руб. Субсидирование из федерального бюджета убытков от тарифного регулирования государством услуг за пользование железнодорожной инфраструктуры в пригородном сообщении равняется 31,3 млрд.руб. В сравнении по состоянию на 2017 год данные показатели составляли 8,9 млрд. руб. и 30 млрд. руб. соответственно.

Компенсация за государственное регулирование тарифов за проезд в поездах дальнего следования в 2018 году равняется 8,8 млрд. руб, по состоянию на 2017 год – 7,8 млрд. руб.

Таким образом политика государства в части регулирования железнодорожных перевозок и железнодорожного транспорта в целом охватывает широкий спектр задач. Отличительной чертой правового менеджмента естественных монополий в России является большое участие в нем государства. Что касается установления цен и тарифов, то данное обстоятельство является закономерным. Важным обстоятельством успешной реализации применяемых государством мер в сфере экономики является создание и поддержание гибкого (эффективного) тарифного регулирования транспортных инфраструктурных отраслей экономики. В сфере железнодорожного транспорта данные меры обеспечат решение вопросов в области тарифов транспортной структуры и платы за пользование транспортной инфраструктурой, в результате проверенной информации и механизма контроля за исполнением принятых решений. Гибкое тарифное регулирование обеспечит продуктивную работу субъектов регулирования и снизит цену на предоставленные услуги для потребителей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования были изучены и проанализированы методы регулирования естественных монополий в Российской Федерации на примере железнодорожных перевозок. Достигнуты поставленные цели.

Таким образом можно сделать вывод, что естественная монополия выражается в сфере деятельности, где все ресурсы сконцентрированы у одной компании производителя – монополиста, продукция которого уникальна и не повторима, а препятствия, возникающие при входе на рынок, являются непреодолимыми для других субъектов. Сущность и суть естественных монополий заключается в том, что их деление является невыгодным, ограничивающие издержки ниже средних издержек, а экономическая выгода осуществляется за счет масштаба, таким образом естественная монополия – особая рыночная структура, минимизирующая расходы за счет увеличения производства. Первостепенным в образовании естественных монополий является результативное удовлетворение спроса при нехватки конкурентной борьбы в силу технологических отличительных черт изготовления, другими словами – продукции. Из всего перечисленного следует, что сфера естественных монополий одна из наиболее значимых и сложных, двойственных, но необходимых.

Нормативная правовая база в области естественных монополий отличается в первую очередь ее отраслевой направленностью. Учитывая всеобщие взгляды на регулирования субъектов естественных монополий существующим законодательством устанавливается внушительное количество специфических норм, определяющих особый порядок деятельности субъектов естественных монополий, в том числе ценообразования (тарифов) в определенной хозяйственной отрасли. Правительственный контроль в сфере естественных монополий в большей мере ориентирован на субъекты представленных правоотношений и закрепляет их правовое положения. Центральное место

правового регулирования естественных монополий в России занимает участие в нем в государства.

Субъект естественных монополии в области железнодорожного транспорта представлен железнодорожной инфраструктурой в целом и железнодорожными перевозками в частности. Таким образом, железнодорожные перевозки в России представлены в виде грузовых и пассажирских перевозок. Владельцем инфраструктуры общего пользования и крупнейшим перевозчиком российской сети железных дорог является ОАО «РЖД», где 100% акций принадлежат Правительству Российской Федерации. В настоящее время холдинг «Российские железные дороги» - это государственная вертикально интегрированная компания, где дочерние и зависимые общества позволяют владеть диверсифицированным парком грузового подвижного состава и осуществлять пассажирские перевозки. Однако, на рынок железнодорожных перевозок все чаще выходят частные перевозчики и операторы, независимые от ОАО «РЖД», их доля от общего числа железнодорожной инфраструктуры остается на минимальном уровне. Также наряду с положительными тенденциями развития железнодорожного транспорта и инфраструктуры в стране имеется ряд проблем, являющихся стопором для дальнейшего развития отрасли. Такими проблемами являются «пробочные места», сильная изношенность локомотивного парка, неравномерное распределение железнодорожной инфраструктуры на территории страны, задержки при погрузке/разгрузке, а также проблема тарификации железнодорожных перевозок. Остается не решенным вопрос о разграничении сфер государственного регулирования, порядка госрегулирования и методов ценообразования, а также порядка принятия решений по тарифному регулированию.

Анализ межотраслевой и внутренней конкуренции ОАО «РЖД» на современном этапе развития структуры показывает, что межотраслевая конкуренция железнодорожных перевозок в России набирает обороты. Более предпочтительными видами транспорта при осуществлении перевозок как грузовых, так и пассажирских, является автотранспорт. Что касается

нефтегазового сырья абсолютным лидером остается трубопровод. К благоприятным условиям железнодорожного транспорта на рынке оказания услуг перевозок можно отнести низкую себестоимость транспортировки на дальние расстояния, а также территориальную расположенность железнодорожной инфраструктуры. Потенциально конкурентные и конкурентные виды деятельности выведены из ОАО «РЖД». Однако, остается нерешенным вопрос по регулированию и распределению полномочий при формировании естественно-монопольного и конкурентного сегмента.

Политика государства в части регулирования железнодорожных перевозок и железнодорожного транспорта в целом охватывает широкий спектр задач. Отличительной чертой правового менеджмента естественных монополий в России является большое участие в нем государства. Что касается установления цен и тарифов, то данное обстоятельство является закономерным. Важным обстоятельством успешной реализации применяемых государством мер в сфере экономики является создание и поддержание гибкого (эффективного) тарифного регулирования транспортных инфраструктурных отраслей экономики. В сфере железнодорожного транспорта данные меры позволят решить вопрос в области тарифов транспортной структуры и платы за пользование транспортной инфраструктурой, в результате проверенной информации и механизма контроля за исполнением принятых решений. Гибкое тарифное регулирование обеспечит продуктивную работу субъектов регулирования и снизит цену на предоставленные услуги для потребителей.

Однако, несмотря на все применяемые меры в области государственного менеджмента железнодорожного транспорта и структурных преобразований отрасли, сегодня остаются нерешенными ряд задач:

1. Начиная с 2019 по 2025 год на железнодорожном транспорте введена долгосрочная индексация тарифов. В результате чего ежегодное увеличение тарифов рассчитывается на уровне инфляции минут 0,1 процентного пункта. Вместе с тем, данная политика негативным образом сказывается на ОАО «РЖД» -основного перевозчика в Российской Федерации. Так:

- расчетный индекс потребительских цен рассчитывается исходя из среднего арифметического значения фактических индексов на 2 года, предшествующих соответствующему году, и прогнозных значений индекса потребительских цен на 2 последующих года (исчисляется из прогноза социально-экономического развития России, подготовленным Министерством экономического развития Российской Федерации). На практике предоставляемые перспективы фактически ниже реальных значений индекса потребительских цен;

- затраты, понесенные ОАО «РЖД», превосходят динамику индекса потребительских цен;

- не берется во внимание внешние факторы. Из-за внутренних и внешних факторов экономических изменений происходит трансформация структурной базы грузов и вектора грузопотоков, что совместно с переходом грузоотправителей на конкурентные виды транспорта отрицательно сказывается на грузовых объемах, а в следствии на доходах холдинга.

На основании вышеизложенного приходим к выводу, что ОАО «РЖД» не имеет возможности точного расчета перспектив своей доходной и расходной части. Холдинг сталкивается со значительными сложностями при реализации инвестиционных программ.

2. Гибкая тарифная политика (присутствие тарифного коридора) не позволяет ОАО «РЖД» сохранять грузовую базу, по причине «ухода» грузоотправителей к конкурентам видам транспорта. Условия тарифного коридора имеют строгие ограничения и ряд характерных особенностей, например, скидка, предоставляемая грузоотправителю ОАО «РЖД» возможна только в случае увеличения им (грузоотправителем) объема грузоперевозки.

3. На современном этапе все коммерческие перевозки выполняются за счет вагонов операторов. ОАО «РЖД» выполняет же функционал перевозчика вагонов, а не грузов. В сложившейся ситуации операторы грузовых вагонов в результате преобразований отрасли не включены в нормативно-правовые

нормы, регулирование законодательно практически не определено, а также не определена ответственность грузооператоров.

4. В агломерациях обороты набирает новый вид железнодорожного сервиса – электричка. Вместе с тем на законодательном уровне данное понятие не закреплено. Отсутствие управления в данной сфере может привести к трудностям при установлении тарифов, распределении выручки, государственной поддержке между муниципалитетами страны. Так ярким примером является Московский регион. Часть пути электричка считается городским транспортом, после чего становится пригородным.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Нормативные правовые акты

1.1. Конституция Российской Федерации принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. С изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01 июля 2020 г. // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 15.10.2021).

1.2. О естественных монополиях: федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ: по сост. на 29 июля 2017 г. [Электронный ресурс] // Российская газета [сайт]. – URL : <http://rg.ru/1995/08/24/monopolii-dok.html> (дата обращения 27.01.2021)

1.3. Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта: федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ: по сост. на 23 ноября 2020 г. [Электронный ресурс] консультант плюс [сайт] – URL : <http://demo.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=15583782580019742155146001084&cacheid=D49C5AD762909C44E7EEEE42CA6CB9&mode=splus&base=RZR&n=368626&rnd=83AB15E431E38C1ABC700D9635B62AFD#1kifcuxzlln> (дата обращения 27.01.2021)

1.4. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ: по сост. на 08 декабря 2020 г. [Электронный ресурс] консультант плюс [сайт]. - URL : <https://demo.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=14381144605380566168345704&cacheid=F9760BAD011C57C1E9E6B33900CFFD94&mode=splus&base=RZR&n=359019&rnd=83AB15E431E38C1ABC700D9635B62AFD#79v9e6bcha> (дата обращения 27.01.2021)

1.5. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ: по сост. на 23 ноября 2020 г. [Электронный ресурс] консультант плюс [сайт]. - URL :

<https://demo.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=14381144605380566168345704&cacheid=3ABB0C52728980707F4AA245E1F347FC&mode=splus&base=RZR&n=368632&rnd=83AB15E431E38C1ABC700D9635B62AFD#64mj8oa7aj4> (дата обращения 27.01.2021)

1.6. О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов). Указ Президента Российской Федерации от 28 февраля 1995 г. № 221: по сост. на 30 апреля 2016 г. [Электронный ресурс] консультант плюс [сайт]. - URL :

<https://demo.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=101885734307804507741562015&cacheid=C3754EE7089A41BD617EFF27F816664A&mode=splus&base=RZR&n=197514&rnd=83AB15E431E38C1ABC700D9635B62AFD#bxlzw3tfk2> (дата обращения 27.01.2021)

1.7. Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции. Указ Президента Российской Федерации от 21 декабря 2017 г. № 618: по сост. на 21 декабря 2017 г. [Электронный ресурс] Официальный интернет-портал правовой информации [сайт]. - URL : <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201712220004> (дата обращения 27.01.2021)

1.8. О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок. Постановление Правительства РФ от 5 августа 2009 г. № 643: по сост. на 19 декабря 2017 г. [Электронный ресурс] консультант плюс [сайт]. - URL : <https://demo.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=101885734307804507741562015&cacheid=222C295710BBE37F1C3DF0FA8AAC4F1F&mode=splus&base=RZR&n=285893&rnd=83AB15E431E38C1ABC700D9635B62AFD#6jhjk5ngny> (дата обращения 27.01.2021)

1.9. Об утверждении Положения о Федеральной службе по тарифам. Постановление Правительства РФ от 30 июня 2004 г. № 332: по сост. на 26 марта

2015 г. [электронный ресурс] гарант [сайт] – URL : <https://base.garant.ru/5424730/>
(дата обращения 20.09.2021)

1.10. Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Постановление Федеральной экономической комиссии РФ от 17 июня 2003 г. № 47-т/б: по сост. на 18 июня 2021 г. [электронный ресурс] гарант [сайт] – URL : <https://base.garant.ru/12131790/> (дата обращения 20.09.2021)

1.11. Положение о Федеральной антимонопольной службе. Постановление Правительства РФ от 30.06.2004 № 331: по сост. на 13 мая 2021 г. [электронный ресурс] гарант [сайт] – URL : <https://base.garant.ru/12136347/>
(дата обращения 20.09.2021)

1.12. О создании открытого акционерного общества "Российские железные дороги. Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585: по сост. на 15.07.2021 [электронный ресурс] гарант [сайт] – URL : <https://base.garant.ru/6146060/> (дата обращения 27.08.2021)

1.13. О мерах по регулированию темпа роста тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе перевозки порожнего железнодорожного подвижного состава в составе грузовых поездов, и на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при перевозках грузов по каждой категории грузов. Распоряжение Правительства РФ от 29 декабря 2017 г. № 2991-р: по сост. на 10.01.2018 [электронный ресурс] гарант [сайт] – URL : <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71749572/> (дата обращения 27.08.2021)

1.14. Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (тарифного руководство), а также о внесении изменений и дополнений в правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта (тарифное руководство №2), утвержденные постановлением федеральной энергетической комиссии

Российской Федерации от 19 июня 2002 года № 35/12. Приказ ФСТ РФ от 29 апреля 2015 № 127-т/1: по сост. на 29.04.2015 [электронный ресурс] КонтурНорматив [сайт] – URL : <https://normativ.kontur.ru/document?moduleld=1&documentld=252758> (дата обращения 27.07.2021)

1.15. Об утверждении тарифов, сборов и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «Российские железные дороги»...Приказ Федеральной службы по тарифам от 27 июля 2010 г. № 156-т/1. [электронный ресурс] гарант [сайт] – URL : <https://base.garant.ru/199288/> (дата обращения 27.08.2021)

2. Научная литература

2.1. Агафонов Д.В. Государственное регулирование услуг железнодорожной инфраструктуры в условиях структурного преобразования отрасли (российский и мировой опыт) // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» том 9. – 2017. № 2. [Электронный ресурс] – URL : <http://naukovedenie.ru> (дата обращения 30.07.2021)

2.2. Алиханов М.М., Баисова С.Р. Естественная монополия в России: проблемы государственного регулирования // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. №1-2. С. 5-10.

2.3. Анциферова Е.К. Естественные монополии: к вопросу о сущности и регулировании их деятельности / Анциферова Е.К //Юридические науки, правовое государство и современное законодательство. Сборник статей VIII Международной научно-практической конференции. 2019. С. 52-59.

2.4. Барцева Н.С., Готовчикова В.А., Коломцева В.С. Естественные монополии в экономике современной России. // Синергия Наук. 2019. № 35. С. 81-88.

2.5. Буркеева Р.Г. Социально-экономическая природа российских естественных монополий // Экономические науки. 2018. № 159. С. 7-10.

2.6. Величко Е.Л. Монополии и особенности их развития в современных условиях рынка // Ученые записки Тамбовского отделения РоСМУ. 2018. № 11. С. 26-34.

2.7. Вышковская М.П. Естественные монополии в России: практика регулирования // Экономика и бизнес: теория и практика. 2017. № 8. С. 24-27.

2.8. Гусев А.А. Диагностика банкротства: методическое пособие. – Екатеринбург: УрГУПС, 2018 – 6с.

2.9. Жучков А.Ю. Роль естественных монополий в национальной политике // Социально-Экономические явления и процессы. 2013. № 9 (055). С. 42-46.

2.10. Курницкая К.Ю. Роль естественных монополий в системе экономической безопасности России // Вестник современных исследований. 2019. № 2.5 (29). С. 54-57.

2.11. Латышев А. Ю. Противоречия развития современных монополий: теория и российская практика. // Вестник Челябинского государственного университета. 2014. № 9 (338). Экономика. Вып. 44. С. 78–88.

2.12. Макаренко В. А. Многообразие научных взглядов к определению естественной монополии. // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2018. № 2 (110). С. 135-138.

2.13. Макаренко В.А. Провалы регулирования естественных монополий // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2018. № 2 (110). С. 135-138.

2.14. Рабаданова Ж.Б. Естественные монополии в России – особенности функционирования // Актуальные вопросы современной экономики. 2018. № 6. С. 713-717.

2.15. Радюкова Я.Ю. Естественные монополии в системе экономических отношений национального хозяйства // Социально-экономические явления и процессы. 2013. №2 (48). С. 96-101.

2.16. Рынок грузовых железнодорожных перевозок стран пространства 1520 // ИПЕМ. [Электронный ресурс]. – URL : <http://ipem.ru/news/ipem/2032.html> (дата обращения 30.07.2021)

2.17. Тюленев И.В. Основы правового регулирования детальности субъектов естественных монополий // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина № 9. 2017. [сайт]. URL : <http://cyberleninka.ru/article/n/osnovy-pravogo-regulirovaniya-deyatelnosti-subektov-estesstvennyh-monopoliy/viewer> (дата обращения 09.09.2020)

2.18. Хусаинов Ф.И. Анализ доходности грузовых перевозок ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. – 2018. № 7. – с. 36-48.

2.19. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России: учебное пособие. Москва : Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II, 2017. – 102 с.

2.20. Реформирование и регулирование железнодорожного транспорта в России. Ретроспективный обзор / Ю.З. Саакян, В.Б. Савчук, А.А. Поликарпов, А.Ю. Слободяник, М.В. Тараскин, Т.В. Постникова, Я.И. Распутин – Москва.: ИПЕМ, 2020. – 32 с.

3. Материалы практики

3.1. Аналитический доклад «Железнодорожный транспорт России: вызовы до 2025 года» // ИПЕМ. [Электронный ресурс]. – URL : http://www.ipem.ru/files/files/research/20190405_rail_2025_repost.pdf (дата обращения 27.07.2021)

3.2. Доклад «Состояние и перспективы железнодорожной отрасли» // ИПЕМ. [Электронный ресурс]. – URL : http://www.ipem.ru/research/rail_transport/rail_presentations/243.html (дата обращения 24.03.2021)

3.3. ОАО «РЖД». Годовой отчет 2019. [Электронный ресурс]. – URL : <https://ar2019.rzd.ru/ru> (дата обращения 27.07.2021)