Головачёва Татьяна Николаевна

Golovacheva Tatyana Nikolaevna

Преподаватель

Сибирский государственный университет путей сообщения

Lecturer

Siberian Transport University

+79231192357

t.n.golovacheva@mail.ru

ИССЛЕДОВАНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РЫНКА УСЛУГ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

RESEARCH OF THE INSTITUTIONAL ORGANIZATION OF THE ROLLING STOCK REPAIR SERVICES MARKET

Аннотация

Статья посвящена исследованию особенностей институциональной организации рынка услуг по ремонту подвижного состава. Предметом исследования являются факторы институционального воздействия на вагоноремонтный рынок в условиях конкуренции. Актуальность исследования продиктована потребностью развития конкуренции на вагоноремонтном рынке и повышения степени инвестиционной привлекательности данного бизнес-сегмента.

Целью работы является изучение условий функционирования предприятий вагоноремонтного сектора и оценка эффективности институциональной организации ремонтной деятельности. Методология исследования основывается на положениях новой институциональной экономической теории, экономики транспорта и организации производства.

Результатами исследования является систематизация методов регулирующего воздействия на участников сервисного рынка, а также классификация факторов и механизмов регулирующего воздействия институциональной среды на рынок услуг по ремонту подвижного состава.

Abstract

The article is devoted to the study of the peculiarities of the institutional organization of the rolling stock repair services market. The subject of the research is the factors of institutional impact on the carriage-mounting market in a competitive environment. The relevance of the study is dictated by the need to develop competition in the car repair market and increase the investment attractiveness of this business segment.

The aim of the work is to study the conditions for the functioning of enterprises in the car repair sector and assess the effectiveness of the institutional organization of repair activities. The research methodology is based on the provisions of the new institutional economic theory, transport economics and organization of production.

The results of the study are the systematization of methods of regulatory influence on the participants of the service market, as well as the classification of factors and mechanisms of the regulatory influence of the institutional environment on the rolling stock repair services market.

Ключевые слова

Ремонт подвижного состава, институциональная среда, регулирующее воздействие, трансформация рынка

Key words

Rolling stock repair, institutional environment, regulatory impact, market transformation

**Введение.** Развитие экономики государства невозможно обеспечить без регулирования отдельных видов деятельности, среди которых сфера ремонта подвижного состава. Надежность и безопасность функционирования железнодорожного транспорта, его систем и механизмов, является гарантом обеспечения устойчивых экономических связей.

От уровня развития государственных институтов, как свода норм и правил, зависит развитие как транспортной отрасли, так и экономики в целом. Это «не просто отрасль, производящая товары и услуги определенного рода, а материальная основа обмена, и, следовательно, использования рыночных институтов…взаимное влияние развития транспорта и иных сфер человеческой деятельности во многом опосредуется общественными институтами» [1, с.95].

Актуальность исследования институциональной среды рынка услуг по ремонту подвижного состава продиктована потребностью развития конкуренции на вагоноремонтном рынке [2] и повышения степени инвестиционной привлекательности данного бизнес-сегмента. Сложность регулирования сферы ремонта заключается в том, что «общество, с одной стороны, заинтересовано в реализации обязательных правил, гарантирующих безопасность и упорядочивание транспортной деятельности, с другой – в лице уполномоченных им регуляторов инициирует значительные издержки, которые возлагаются на конечных потребителей, снижая уровень конкурентоспособности транспортной продукции» [3, с.3].

Следовательно, обеспечение баланса между институциональным влиянием на ремонтный рынок и уровнем издержек является ключевой задачей совершенствования институциональной среды в условиях формируемой конкуренции на рынке ремонта подвижного состава и требует более глубокого изучения условий и факторов институциональной организации сервисного производства.

**Методология исследования.** Теоретической основой исследования институциональной среды рынка услуг по ремонту подвижного состава являются основные теоретические и методологические подходы новой институциональной экономической теории, экономики транспорта и организации производства.

Исследование строится на основе факторного анализа формирования конкурентной среды рынка ремонта подвижного состава и определения причинно-следственных связей развития институциональной организации ремонтного сервиса в условиях сложной структуры взаимоотношений участников рынка железнодорожных перевозок на всех уровнях, от условий институциональной среды организации ремонтной деятельности до структуры издержек ремонтных предприятий.

Основой исследования экономической эффективности трансформационных процессов в сфере железнодорожного транспорта, проблем развития конкурентной среды являются труды видных отечественных ученых В.Г. Галабурды, Б.М. Лапидуса, Д.А. Мачерета, Н.П. Терёшиной, В.А. Макеева, В.А. Подсорина, С.Г. Шагиняна, Л.В. Шкуриной и др. Изучению ремонтно-эксплуатационного сектора железнодорожного транспорта и обеспечения качества сервисных услуг посвящены исследования В.Д. Верескуна, А.В. Давыдова, А.П. Дементьева, А.Л. Манакова и др. В основу исследования институциональных факторов развития рынка вошли работы А.А. Аузана, В.В. Буровцева, П.В. Крючковой, И.Ю. Сольской, А.Е. Шаститко и др.

Вместе с тем, дальнейшей разработке данного направления исследований препятствует недостаточность уровня развития методического инструментария изучения институциональной организации ремонта подвижного состава. В рамках данного исследования представляется целесообразным проанализировать и систематизировать инструментарий регулирующего воздействия на участников сервисного рынка, классифицировать факторы и механизмы влияния институциональной среды на рынок услуг по ремонту подвижного состава, а также причинно-следственные связи.

**Анализ институциональной организации сервисного рынка.** В результате структурных и институциональных трансформационных процессов рынок транспортных услуг представляет собой сложную систему взаимосвязанных участников, которая была образована путем отделения от инфраструктуры железнодорожного транспорта других частей единого технологического комплекса, тем самым сформировав конкурентные рынки владельцев подвижного состава, эксплуатации и ремонта вагонов, локомотивного хозяйства и др. Следовательно, содержание подвижного состава, его качество, надежность находятся в сфере интересов не только собственников вагонов и ремонтного бизнеса, но и грузовладельцев, ОАО «РЖД» как собственника инфраструктуры, а также государства.

Меры государственного регулирования рынка услуг по ремонту подвижного состава в первую очередь направлены на создание условий для развития механизмов саморегуляции, что является условием «здоровой» конкуренции, но при неукоснительном соблюдении требований по обеспечению безопасности железнодорожных перевозок.

Административное воздействие на субъектов вагоноремонтного бизнеса реализуется через систему методов (рисунок 1), оказывающих прямое влияние на формирование конъюнктуры рынка ремонта подвижного состава.



Рисунок 1 – Методы институционального воздействия на рынок услуг по ремонту подвижного состава

Исследования регулирующего воздействия на сервисный рынок показывают, что все достижения по омоложению грузового парка и повышению его надежности были достигнуты в большей степени под воздействием регулятора [4]. Это позволяет предположить, что текущий уровень конкуренции не решает проблему качества.

Участие государства в регулировании рынка сферы вагоноремонтных услуг продиктовано объективными обстоятельствами – высокой статистикой отцепок грузовых вагонов в текущий ремонт в пути следования как главного показателя качества и надежности подвижного состава, и, что в свою очередь приводит к наибольшим затратам на содержание грузового парка у участников рынка. Причем ни развитие конкурентной среды, путем продажи двух дочерних вагоноремонтных компании холдинга ОАО «РЖД» в частные руки в 2019-2020 гг., ни увеличение мер регулирующего воздействия данной проблемы не решает. Статистика отцепок по итогам 2020 года выросла по отношению к 2019 на 2,4% и составила 1365,7 тыс. вагонов, несмотря на сокращение объемов перевозок и уменьшение пробега на 0,4% [5].

За 10 лет конкурентного рынка ситуация с внеплановыми ремонтами не изменилась, средний показатель сохраняется на уровне 1350 тыс. вагонов в год, а объем издержек, в том числе трансакционных на содержание подвижного состава растет.

Анализ институционального воздействия на рынок услуг по ремонту подвижного состава в рамках текущего состояния развития ремонтного сектора позволяют сформулировать ряд факторов, оказываемых воздействие на эффективность сервисного производства (таблица 1).

Таблица 1 – Классификация факторов регулирующего воздействия институциональной среды на рынок ремонта подвижного состава [6-8]

|  |  |
| --- | --- |
| Фактор регулирующего воздействия | Механизм реализации фактора регулирующего воздействия |
| Положительные факторы |
| 1. Качественный отбор хозяйствующих субъектов | Обязательная процедура получения условного номера клеймения при организации ремонтной деятельности обеспечивает избирательный доступ предприятий на сервисный рынок  |
| 2. Повышение ответственности участников сервисного рынка | Нарушение технических регламентов влечет гарантийные обязательства и рост издержек участников рынка, возникает риск возврата в повторный ремонт  |
| 3. Ограждение рынка ремонта от недобросовестных участников | Регистрация брака и увеличение случаев отказа технических средств приводят к приостановлению действия условного номера клеймения и требует повторной аттестации производства  |
| 4. Повышение качества подвижного состава и обеспечение безопасности процесса перевозок | Запрет на продление сроков службы подвижного состава с высокой степенью износа, наличие стандартов и регламентов, обязательных к исполнению, обязательные плановые ремонты  |
| 5. Снижение технических и технологических рисков | Регламентация обязательных видов работ при проведении ремонтов, учет и контроль движения запасных частей, сертификация производственных предприятий  |
| Отрицательные факторы |
| 1. Нарушение саморегуляции ремонтного рынка | Наличие административных регламентов регулирования деятельности приводит к ограничениям ценовой и неценовой конкуренции |
| 2. Рост издержек участников рынка | Наличие трансакционных издержек при прохождении контрольно-разрешительных процедур, потеря конкурентных преимуществ  |
| 3. Снижение инвестиционной привлекательности сервисного производства | Повышение уровня издержек в отрасли в условиях регулирующего воздействия институциональной среды снижает рентабельность предприятий по ремонту подвижного состава |
| 4. Несовершенство деятельности регуляторов | Низкая мобильность регуляторной среды, отсутствие возможности индивидуального подхода к субъектам сервисного рынка |
| 5. Рост бюрократических рисков | Вероятность затягивания контрольно-надзорных процедур, принятия неадекватных решений, лоббирования интересов |

**Оценка результатов исследования.** Рассмотренные механизмы институционального воздействия позволяют различными способами достигать смежных целей – обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте посредствам надежного подвижного состава и качественного сервиса, но в то же время ограничивают уровень совершенствования и инновационного развития производства.

Теоретически можно предположить, что постоянное увеличение механизмов регулирующего воздействия может привести к монополизации рынка услуг по ремонту подвижного состава. Подобную тенденцию можно проследить по итогам 2020 года. Несмотря на увеличение доли частных компаний на ремонтном рынке до 75%, количество предприятий сократилось. Произошло укрупнение долей участников рынка, но массового строительства новых ремонтных площадок и организации ремонтной деятельности «с нуля» практически не происходит.

Исследования регулирующего воздействия институциональной среды на рынок ремонта подвижного состава показывают, что введение административных регламентов и регуляторных механизмов происходит в ответ на рыночные процессы [9]. Тем не менее следует отметить, что при увеличении меры ответственности в жестко регулируемых сферах деятельности можно получить пропорциональное ослабление ее эффективности [10].

Изучение проблемы конкуренции на сервисном рынке сформировало потребность дальнейших поисков ответа на вопрос, возможно ли в полной мере в сфере ремонта железнодорожного подвижного состава реализовать главный принцип конкуренции по обеспечению высокого качества услуг при минимальных издержках?

Таким образом, приоритетными направлениями развития институциональной среды рынка услуг по ремонту подвижного состава является сокращение уровня административных барьеров, обуславливающих рост трансакционных издержек и повышение качества услуг, что подтверждается основной причинно-следственной связью – снижение качества сервиса ведет к усилению регулирующего воздействия.

**Заключение.** В результате исследования можно сделать следующие выводы:

1. Несмотря на рост степени конкуренции на рынке услуг по ремонту подвижного состава степень государственного воздействия только усиливается.

2. Предложенная классификация факторов позволяет оценить степень зарегулированности отрасли и определить дальнейшие направления совершенствования институциональной среды.

3. Стимулирование конкуренции на рынке ремонта подвижного состава, сопровождаемое повышением качества институциональных механизмов способно стать импульсом к повышению экономической привлекательности ремонтного бизнеса.

**Библиографический список**

1. Мачерет Д.А., Епишкин И.А. Взаимное влияние институциональных и транспортных факторов экономического развития: ретроспективный анализ // Журнал институциональных исследований. – 2017.– Том 9. – №4. – С. 80-100.

2. Указ Президента РФ от 21.12.2017 N 618 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции». URL: http://www.consultant.ru.

3. Буровцев В.В. Методология развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте : автореф. дис. …д-р. экон. наук : 08.00.05 / Буровцев Владимир Викторович. – Иркутск, 2017. – 48 с.

4. Буровцев В.В., Головачёва Т.Н. [Исследование процесса трансформации рынка услуг по ремонту подвижного состава](https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44083288) // [Экономика железных дорог](https://www.elibrary.ru/contents.asp?id=44083282). – 2020. – [№ 10](https://www.elibrary.ru/contents.asp?id=44083282&selid=44083288). – С. 48-58.

5. Справочные материалы по причинам поступления грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт [Электронный ресурс] // Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства: офиц. сайт. – Режим доступа: https://old.pkbcv.ru.

6. Положение «Об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей»: утв. Советом по ж.-д. трансп. государств –участников Содружества, протокол 21–22 окт. 2014 г. № 61, с изм. и доп. URL: http://base.garant.ru.

7. Распоряжение ОАО «РЖД» от 8 июня 2016 года N 1097р «Об утверждении Положения о допуске грузового вагона на инфраструктуру ОАО «РЖД» после плановых видов ремонта N 787-2015 ПКБ ЦВ» (с изменениями и дополнениями). URL: http://base.garant.ru.

8. Базовые размеры платы и методика расчета (клеймение) № 64 от 14.05.2020 // Официальный сайт ФБУ «РС ФЖТ» [Электронный ресурс]. URL: http://rsfgt.ru.

9. Головачёва Т.Н. [Рыночная парадигма развития сферы ремонта подвижного состава](https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44612362) // В сборнике: Актуальные вопросы экономики транспорта высоких скоростей. Сборник научных статей национальной научно-практической конференции. Под редакцией Н.А. Журавлевой. – 2020. – С. 133-139.

10. Буровцев В.В. Управление административным барьером в условиях трансформации экономической системы : монография / В. В. Буровцев. – Новосибирск : Изд-во СГУПСа, – 2011. – 159 с.