



# Конференции, семинары

## Семинар «Экономика железнодорожного транспорта» в НИУ ВШЭ

**Ф.И. ХУСАИНОВ**,  
канд. экон. наук, эксперт,  
Институт экономики  
и регулирования  
инфраструктурных  
отраслей, НИУ ВШЭ  
f-husainov@mail.ru

**В условиях пандемии научная жизнь сначала замерла, а затем переместилась в онлайн-пространство. Не стал исключением и традиционный открытый межвузовский научно-практический семинар «Экономика железнодорожного транспорта», который регулярно проводится в Высшей школе экономики.**

В ноябре 2020 г. в Высшей школе экономики прошло **22-е заседание открытого межвузовского научно-практического семинара «Экономика железнодорожного транспорта**, который организован под эгидой Экспертного института и Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ ВШЭ.

На семинаре состоялся совместный доклад трех авторов – профессора, зав. кафедрой Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)) д.э.н., Д.А. Мачерета, доцента РУТ (МИИТ) к.э.н. А.Д. Разуваева и аспиранта РУТ (МИИТ) А.Ю. Ледней **«Неравномерность железнодорожных перевозок как экономическая проблема»\***.

В докладе была охарактеризована сущность проблемы сезонной неравномерности перевозок для экономики железнодорожного транспорта, а также

---

\* Материалы семинара и видеозапись мероприятия доступны по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/758067.html>

представлен усовершенствованный методический инструментарий оценки сезонной неравномерности железнодорожных перевозок. Докладчиками в опубликованных ранее работах было выделено два главных отличия предлагаемого инструментария от традиционного подхода:

- для каждого рассматриваемого периода (месяца или квартала) используются среднесуточные, а не абсолютные значения показателей, характеризующих объемы перевозок;
- сезонная неравномерность грузовых перевозок оценивается не по показателю «перевезено грузов», а по двум показателям: «погрузка грузов» и «грузооборот», что позволяет существенно уточнить характеристики неравномерности перевозок.

Неравномерность перевозок целесообразно оценивать по каждому виду (грузовым и пассажирским), используя для этого соответствующие показатели. В то же время в условиях совмещенного движения грузовых и пассажирских поездов, характерного для отечественных железных дорог, для характеристики загрузки инфраструктуры целесообразно использовать релевантный интегральный показатель, в качестве которого может выступать суммарный грузооборот брутто, охватывающий перевозки в грузовом и пассажирском движении, или приведенная работа.

Предложенный авторами доклада методический инструментарий оценки сезонной неравномерности загрузки железнодорожной инфраструктуры целесообразно использовать для ее углубленного ретроспективного анализа, с выявлением основных факторов, влияющих на показатели неравномерности, и определением минимального достижимого уровня сезонной неравномерности. Это позволит осуществлять прогнозирование сезонной неравномерности на перспективу и выработку мероприятий по ее снижению.

В качестве оппонента/содокладчика выступила доцент Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)), специалист в области экономики грузовых перевозок (в прошлом – зам. начальника Департамента анализа конъюнктуры рынков ОАО «РЖД») к.э.н. И.А. Чернигина.

Модерировал дискуссию директор Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей к.э.н. И.А. Долматов.

В декабре 2020 г. состоялось **23-е заседание семинара**, на котором выступил доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ), эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ к.э.н. Фарид Хусаинов с докладом «**Оценка уровня конкуренции на рынке услуг операторов железнодорожного подвижного состава**»\*.

\* Презентация докладчика и другие материалы семинара, а также видеозапись мероприятия доступны по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/761023.html>

В докладе представлен анализ как для рынка услуг операторов грузовых вагонов в целом, так и отдельно для рынков предоставления полувагонов, цистерн, крытых вагонов, универсальных платформ, зерновозов, фитинговых платформ, цементовозов. Показано, что динамика индекса в целом по рынку хотя и может дать некоторую полезную информацию для понимания общей тенденции, тем не менее недостаточна и поэтому требуется также отдельный анализ уровня концентрации для каждого рода подвижного состава. В докладе проведена группировка рынков по критерию высокой, средней и низкой концентрации.

Кроме того, в докладе были рассмотрены основные теоретические концепции, лежащие в основе существующих представлений о конкуренции и концентрации на рынках. В частности, рассмотрены «гарвардская парадигма» («Структура – поведение – результат»), связанная с именами Д. Бейна и Э. Мейсона, взгляды представителей чикагской школы (Г. Демсеца и Д. Стиглера), теория состязательных (или квазиконкурентных) рынков У. Баумоля, теория эндогенной рыночной структуры Дж. Саттона и др. Автор показывает, как менялся и уточнялся со временем взгляд экономической науки на конкуренцию и на проблему (и саму возможность) ее корректного измерения.

В результате проведенного анализа докладчик сделал несколько выводов как прикладного, так и теоретико-методологического характера.

Прикладная часть выводов состояла в том, что уровень концентрации в долгосрочной перспективе на рынке услуг операторов подвижного состава снижается, а уровень конкуренции – растет. Причем эта тенденция фиксируется не только за период, исследованный докладчиком (2011-2019 гг.), но и за более долгий период.

Другая часть выводов имеет уже не только прикладную, но и теоретическую ценность. Анализ, проведенный на примере рынка операторов подвижного состава, свидетельствует о том, что критика «гарвардской парадигмы» со стороны более поздних теорий (в частности, критика со стороны чикагской школы), вероятно, верна. Так, например, ставки оперирования на рынке предоставления подвижного состава в гораздо большей степени зависят от профицита вагонов, чем от конкуренции как таковой, измеренной по индексу Херфиндаля – Хиршмана. И это во многом созвучно идеям представителей чикагской школы, а также идеям, высказанным, например, Я. Корнаи в работе «Размышление о капитализме», а именно что избыточные мощности могут гораздо сильнее влиять на цены, чем структура рынка.

В качестве оппонентов/содокладчиков выступили: руководитель Центра независимых комплексных транспортных исследований Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)) **А.В. Колин** и первый заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава **Д.Л. Семенкин**. Помимо оппонентов с подробными комментариями выступили профессор РУТ (МИИТ) д.э.н. Д.А. Мачерет, президент Национальной ассоциации транспортников д.э.н. Г.Е. Давыдов, научный сотрудник Экспертного института

ВШЭ А.В. Дементьев, доцент РАНХиГС к.э.н. Н.Э. Кульбака, доцент РУТ (МИИТ) к.э.н. Л.О. Анисеева-Науменко, профессор Департамента операционного менеджмента и логистики ВШЭ д.т.н. В.П. Клепиков и др.

Модерировал дискуссии соруководитель семинара, директор Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ к.э.н. И.А. Долматов.

В марте 2021 г. в Высшей школе экономики прошло очередное, **24-е заседание семинара**, на котором выступил главный эксперт Центра мониторинга инвестиционных программ и финансового моделирования АО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) к.э.н. **Алексей Рожков** с докладом «**Оценка макроэкономической эффективности инвестиционных проектов железнодорожного транспорта**»\*.

Докладчик отметил необходимость взвешенного подхода к определению источников финансирования инвестиционных проектов. Кроме того, требуется разработка финансовых моделей коммерческой эффективности проектов для инвесторов и на основе полученных результатов – определение необходимых инструментов диверсификации капитала для повышения эффективности вложений.

Результатом оценки проекта является информация о сроках окупаемости и доходности проектов с учетом рисков и альтернативных способов использования капитала для принятия управленческих решений.

Докладчик отметил также, что железнодорожный транспорт и его инвестиционные проекты оказывают существенное мультипликативное воздействие практически на все отрасли экономики. Инвестиции ОАО «РЖД» создают дополнительный индуцированный спрос на продукцию смежных отраслей промышленности.

Вместе с тем, кроме напрямую исчисляемых факторов, железнодорожный транспорт порождает социальные эффекты для общества – создание рабочих мест, повышение транспортной безопасности и транспортной доступности регионов, при формировании экономии от сокращения времени нахождения пассажиров в пути и т.п.

До недавнего времени, несмотря на осязаемость социально-экономических эффектов для населения, инструментарий доказательной базы таких эффектов не был унифицирован для всех отраслей транспорта в рамках одного нормативного документа. В 2018 году Министерством экономического развития был разработан проект Методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры. Докладчик подробно остановился на основных эффектах как

\* Презентации докладчика и оппонентов, а также видеозапись семинара доступны по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/774611.html>

бюджетного, так и социально-экономического характера. В рамках ныне действующей методики оцениваются следующие основные эффекты:

- прирост валовой добавленной стоимости в результате реализации проекта;
- эффект от экономии времени в пути пассажиров и грузов;
- эффект от повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов;
- агломерационный эффект от реализации инфраструктурного проекта.

Оценка этих эффектов была проиллюстрирована в докладе на примере отдельных проектов.

В качестве оппонентов/содокладчиков выступили руководитель проектов АО «Национальная транспортная компания» **М.Б. Челпанова** и руководитель отдела мониторинга и подготовки аналитических решений ООО «Трансойл» **Н.Е. Михайлов**. Модерировал дискуссию директор Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ к.э.н. И.А. Долматов.

В дискуссии приняли участие профессор ГУУ д.э.н. Т.В. Богданова, президент Национальной ассоциации транспортников д.э.н. Г.Е. Давыдов, ст. преподаватель Департамента теоретической экономики факультета экономических наук НИУ ВШЭ А.В. Дементьев, профессор РУТ (МИИТ) д.э.н. Д.А. Мачерет, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ), эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ к.э.н. Ф.И. Хусаинов и др.

### **На линии Москва – Тверь заработала первая в России бесконтактная оплата проезда в пригородном сообщении**

Холдинг «РЖД» запускает первый в России сервис бесконтактной оплаты проезда в пригородных поездах на линии Москва – Тверь. Оплатить проезд теперь можно на турникетах с помощью банковской карты или смартфона с бесконтактной системой оплаты.

Это стало возможным благодаря внедрению технологии Fast Track, которая поддерживает все современные способы бесконтактной оплаты и наиболее распространенные платежные системы: Visa, Mastercard и «Мир». Списание средств происходит после прикладывания банковской карты или устройства с технологией бесконтактной оплаты к турникетам на начальной и конечной станции маршрута.