

СООБЩЕНИЯ

ДОКЛАДЫ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 669.18(083)

В. С. Косенок, Р. Г. Леонтьев

ПРИНЦИПЫ ПОСТРОЕНИЯ КЛАССИФИКАЦИИ ОПЕРАТОРОВ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Статья посвящена актуальной проблеме построения специализированной классификации операторов грузовых вагонов, предназначенной для исследования процесса формирования тарифов на услуги по предоставлению грузовых вагонов.

Ключевые слова: железнодорожные грузоперевозки, универсальные классификации, специализированные классификации, формирование тарифов, регулирование тарифов.

В ряде источников утверждается, что «развитие компаний операторов и различные условия их функционирования на рынке грузовых железнодорожных перевозок определяет их классификационные признаки» [1, с. 14; 2, с. 15]. Предложенная в этих работах соответствующая схема является, по утверждению их авторов, «значительным развитием схем классификаций компаний-операторов, опубликованных ранее в работах» других авторов. Однако появление откорректированной дополнительной классификации операторов грузовых вагонов не означает, что все приведенные в ней восемь признаков являются приемлемыми для формирования тарифной политики операторов грузовых вагонов [3, с. 17; 4, с. 10].

Дело в том, что классификации каких-либо объектов или явлений бывают универсальные и специализированные. Универсальные классификации предназначаются для теоретического и методологического ис-

Косенок Виктория Сергеевна — аспирант кафедры «Финансы и кредит», (Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровск); e-mail: RLeontyev@mail.ru

Леонтьев Рудольф Георгиевич — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой менеджмента и государственного и муниципального управления (Приамурский государственный университет им. Шолом-Алейхема, Биробиджан); e-mail: RLeontyev@mail.ru

© Косенок В. С., Леонтьев Р. Г., 2014

следования всеобъемлющего функционирования и развития каких-либо объектов и явлений. Специализированные классификации предназначены для какого-либо исследования каких-либо отдельных процессов функционирования и развития каких-либо объектов и явлений и строятся в соответствии с основополагающими принципами, определяемыми объектными рамками, предметом, целями, областью и направлением этого исследования. Так, в сфере российского железнодорожного транспорта формирование специализированных классификаций каких-либо объектов или явлений могут определять, например, следующие основополагающие принципы построения классификаций:

– принцип совместимости обозначений классификационного признака с положениями действующих федеральных законов, регулирующих деятельность и развитие железнодорожного транспорта (если в соответствующем исследовании не предусмотрено совершенствование и развитие положений этих законов);

– принцип полезности классификационного признака для исследования какого-либо процесса функционирования железнодорожного транспорта.

В частности, откорректированную дополнительную классификацию операторов грузовых вагонов следует рассматривать как специализированную классификацию, поскольку она предназначена для исследования процесса формирования тарифов на услуги операторов по предоставлению грузовых вагонов.

Если рассмотреть каждый признак этой специализированной классификации с его разрядами (классами) в аспекте полезности этого признака для исследования процесса формирования тарифов за услуги операторов по предоставлению грузовых вагонов, то следует признать, что не все эти признаки представляются обоснованно полезными.

Далее следует отметить, что специалисты, формируя свою «дополненную классификацию транспортных предприятий (операторов подвижного состава)», не сумели выявить (или заимствовать) более важный классификационный признак в аспекте его полезности для исследования процесса формирования тарифов за услуги операторов по предоставлению грузовых вагонов.

При формировании специализированной классификации операторов грузовых вагонов («операторов железнодорожного подвижного состава») в соответствии с принципом полезности для исследования процесса формирования тарифов за услуги по предоставлению грузовых вагонов можно выявить следующий важный классификационный признак.

Это новый, возникший на четвертом этапе формирования субъектов рынка услуг по предоставлению грузовых вагонов признак классификации операторов грузовых вагонов с названием «по разновидностям покупателей (потребителей) услуг операторов грузовых вагонов», содержащий три разряда (класса) со следующими названиями:

- «представляющие вагоны непосредственно грузовладельцам» (первый разряд);
- «представляющие вагоны грузовладельцам через транспортных экспедиторов и агентов» (второй разряд);
- «представляющие вагоны публичному перевозчику – субъекту естественной монополии» (третий разряд).

Гипотеза о полезности данного классификационного признака для процесса формирования тарифной политики операторов грузовых вагонов может быть сформулирована следующим образом: «полезен для определения степени независимости оператора грузовых вагонов от посреднического и государственного регулирования его тарифов».

Далее следует отметить, что специалисты не сумели определить возможность и необходимость формулирования и других новых признаков, ориентированных на принцип совместимости обозначений каждого классификационного признака с положениями действующих федеральных законов, регулирующих деятельность и развитие железнодорожного транспорта.

Ведь если в соответствующем исследовании не предусмотрено изменение, совершенствование и развитие положений этих законов, то в специализированную классификацию операторов грузовых вагонов, предназначенную для исследования процесса формирования тарифов на услуги по предоставлению грузовых вагонов, следует включать классификационные признаки, обоснованные следующими обстоятельствами:

а) статьей 2 федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (2003 год) вводится ряд основных понятий. В связи с этим можно отметить следующее:

- во-первых, «железнодорожный транспорт общего пользования – производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками»;

- во-вторых, железнодорожный транспорт не общего пользования – совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути не общего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также другое имущество и предназначенных для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах не общего пользования на основе договоров или для собственных нужд;

- в-третьих, в соответствии с приведенными здесь положениями федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (2003 год) достаточно достоверными и обоснованными выглядели бы, например, название признака «по порядку пользования услугами

по предоставлению грузовых вагонов» и следующие названия двух его разрядов (классов):

«предоставляющие грузовые вагоны для общего пользования» (первый разряд);

«предоставляющие грузовые вагоны для не общего пользования» (второй разряд);

- в-четвертых, данный новый признак теоретически, методологически и методически более обоснован, нежели похожий первый признак «форма собственности» приведенной ранее «классификации компаний-операторов», который представлен двумя разрядами (классами): «является самостоятельным юридическим лицом и не входит в состав грузообразующего предприятия»; «принадлежит грузообразующему предприятию»;

- в-пятых, новый признак («по порядку пользования услугами по предоставлению грузовых вагонов») представляется основополагающим для построения специализированной классификации операторов грузовых вагонов, предназначенной для исследования процесса формирования тарифов на услуги по предоставлению грузовых вагонов. И потому с него и должна начинаться соответствующая классификация;

б) в статье 2 федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (2003 год) говорится, что «оператор железнодорожного подвижного состава – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве». В связи с этим можно отметить следующее:

- во-первых, в соответствии со ст. 2 ГК РФ «участниками регулируемых гражданским законодательством отношений являются граждане и юридические лица»;

- во-вторых, в соответствии со ст. 2 ГК РФ «гражданское законодательство регулирует отношения между лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность..., исходя из того, что предпринимательской является самостоятельная, осуществляемая на свой риск, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лиц...»;

- в-третьих, в соответствии со ст. 23 ГК РФ гражданин (физическое лицо) вправе заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица с момента государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя;

- в-четвертых, в соответствии со ст. 48 ГК РФ юридическим лицом признается организация, которая имеет в собственности, в хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права...;

- в-пятых, в соответствии с приведенными здесь положениями ГК РФ и федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Феде-

рации» (2003 год) достаточно достоверными и обоснованными выглядели бы, например, название признака «по типам осуществляющих предпринимательскую деятельность лиц как участников регулируемых гражданским законодательством отношений», а также названия двух его разрядов (классов): «юридические лица»; «индивидуальные предприниматели»;

в) в статье 2 федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (2003) даны основные понятия о видах перевозочных сообщений. В связи с этим можно отметить следующее:

– во-первых, если операторов грузовых вагонов классифицировать «по видам перевозочных сообщений», по которым следуют их вагоны, то общая совокупность этих операторов может делиться на семь разрядов (классов), соответствующих следующим видам перевозочных сообщений: в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта; в прямом международном сообщении; в непрямом международном сообщении; в прямом железнодорожном сообщении; в прямом смешанном сообщении; в непрямом смешанном сообщении;

– во-вторых, при этом название каждого из семи разрядов (классов) соответствующего признака должно начинаться со словосочетания – «предоставляющие вагоны под». Например, «предоставляющие вагоны под перевозки в прямом железнодорожном сообщении».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бельницкий Д. С., Котляренко А. Ф., Куренков П. Ф., Калатинская А. Б. Классификация операторских компаний // Бюллетень транспортной информации. 2007. № 9. С. 14–19.
2. Бельницкий Д. С., Котляренко А. Ф., Куренков П. Ф., Тарасова Т. М. Характеристика рынка транспортных компаний в системе ОАО «РЖД» // Транспорт: наука, техника, управление. 2008. № 1. С. 15–18.
3. Леонтьев Р. Г. Нужен ли тупиковый подход к разработке тарифа? // Вестник транспорта. 2012. № 8. С. 16–23.
4. Леонтьев Р. Г. Вредный «пшик» от «методического подхода к формированию грузового тарифа» («Расчет провозной платы за перевозку») // Вестник транспорта. 2013. № 3. С. 8–18.

* * *

Kosenok Victoria S., Leont'yev Rudolf G.
THE CONSTRUCTION PRINCIPLES OF THE CLASSIFICATION
OF THE FREIGHT RAILROAD CARS OPERATORS

(Far Eastern State University of communications, Khabarovsk;
 Sholom-Aleichem Priamursky State University, Birobidzhan)

The article is devoted to an actual problem of specialized classification of operators of the freight cars creation, intended for research of formation tariffs process for services in granting freight cars.

Key words: railway cargo transportation, universal classifications, specialized classifications, tariffs formation, tariffs regulation.

REFERENCES

1. *Bel'nitskiy D. S., Kotlyarenko A. F., Kurenkov P. F., Kalatinskaya A. B.* Classification of the operator companies // *Byulleten' transportnoy informatsii*. 2007. № 9. P. 14–19.
2. *Bel'nitskiy D. S., Kotlyarenko A. F., Kurenkov P. F., Tarasova T. M.* Characteristic of the market of transport companies in the system joint stock company "Russian Railways" // *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie*. 2008. № 1. P. 15–18.
3. *Leont'ev R. G.* Is blind approach to the development of tariff necessary? // *Vestnik transporta*. 2012. № 8. P. 16–23.
4. *Leont'ev R. G.* Harmful "pshik" from "methodical approach to the formation of cargo tariff" («Calculation of freight rates for the carriage») // *Vestnik transporta*. 2013. № 3. P. 8–18.

* * *