

Рынок нуждается в регулировании

К такому выводу пришли участники московской международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство»

ПЕРСПЕКТИВЫ

Татьяна Комендант

Открывая конференцию, заместитель председателя правительства России Александр Жуков отметил, что только железнодорожный комплекс способен обеспечить единство всей страны, учитывая ее огромные пространства. По его мнению, ОАО «РЖД» не только сняло угрозу потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта, но и сделало его вполне конкурентоспособным. Важным этапом реформирования отрасли стало включение инвестиционной составляющей реформирования в бюджет страны на будущий год. В ближайшие три года ОАО «РЖД» планирует привлечь 632 миллиарда рублей инвестиций.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подчеркнул, что реформа железнодорожного транспорта дала толчок развитию транспортного машиностроения.

Владимир Якунин отметил, что в погоне за производственными показателями компания не только не потеряла социальную составляющую, но и все время ее совершенствует. Суммарная стоимость социального пакета компании достигла 90 миллиардов рублей, а ее негосударственный пенсионный фонд, несомненно, лучший в стране.

Темы и проблемы, озвученные на пленарном заседании конференции, получили продолжение в обсуждениях на «круглых столах».

РЖД – ЛОКОМОТИВ СТРАНЫ

Борис ЛАПИДУС, вице-президент ОАО «РЖД», ведущий «круглого стола» «Стратегическое развитие на российских железных дорогах как катализатор социально-экономического роста страны»:

– В нашем «круглом столе» участвовали специалисты из международных консалтинговых компаний. Они привели примеры из международного опыта и сделали вывод, что российскую законодательную базу вполне можно адаптировать к периоду инвестиционного роста для того, чтобы железнодорожная инфраструктура получила не только государственную поддержку, но и частные инвестиции.

Вместе с тем в ходе дебатов мы пришли к выводу, который, может быть, покажется неочевидным на фоне развивающихся



ФОТО ПАВЛА ГОРБАТЫКО

Реформа железнодорожной отрасли в России уникальна по своим масштабам

рыночных отношений, а именно: развитие железнодорожного транспорта в нашей стране не может осуществляться без глубокого участия государства. В противном случае этот процесс должен решаться за счет тарифов, что нежелательно для промышленного производства, сельского хозяйства и обращения товаров.

СОХРАНЯТЬ УСТОЙЧИВОСТЬ

Юрий СААКЯН, директор Института естественных монополий, координатор дискуссии «Формирование рынка транспортных услуг – цель третьего этапа реформы: средства, инструменты, перспективы»:

– На данный момент уже никто не настаивает на том, что конкуренция, ее развитие может быть самоцелью реформ и преобразований в такой отрасли, как железнодорожный транспорт. Можно даже сослаться на отзыв представителя Министерства транспорта, который сказал, что необходимо все тщательно считать, взвешивать последствия каждого преобразования, для того чтобы не потерять устойчивость функционирования железнодорожного транспорта. Я считаю, что это главный итог нашей дискуссии.

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Рольф ЭПШТАЙН, международный эксперт, координатор

«круглого стола» «Реформа железнодорожного транспорта в России в контексте мирового опыта»:

– В мировой практике не существует идеального подхода к реструктуризации железных дорог. Есть много противоречий, и каждая страна ищет свой подход в решении этого вопроса.

Если мы анализируем реформы в европейских странах, то видим, что ситуация в Европе совсем другая, нежели в России.

В Европе реформа направлена на увеличение доли железнодорожного транспорта в общих объемах перевозок пассажиров и грузов. То есть конкуренция идет между разными видами транспорта. В России объем перевозок железнодорожным транспортом стабильный и высокий. Если в Европе мы имеем дело с рынком предложения перевозок, то в России – с рынком спроса перевозок. И в этих разных исходных позициях разными должны быть и решения.

Мы за «круглым столом» очень оживленно обсуждали вопрос: конкуренция – это цель или средство? Если средство, то каких целей мы должны достичь? И все же пришли к выводу, что главная цель – это повышение эффективности транспортных процессов, удешевление расходов, которые требуются при транспортировке грузов. И все остальное этой цели подчиняется.

Сегодня можно отметить,

что с образованием дочерних компаний в РЖД потери на перевозках стали более ясными и прозрачными, чем ранее. Но это не значит, что цель уже достигнута. Мы еще только в начале работы над тем, как уменьшить расходы. Например, мы не успели проанализировать, какое производство нужно развивать в сети РЖД, а какие товары лучше купить. Это важная проблема.

И еще: какая именно законодательная база должна быть принята для проведения такой обширной реформы? Это нам еще предстоит обсудить.

Я думаю, что вот эти три пункта мы можем и должны стать основой для дальнейшей работы.

ПУТИ ПЕРЕКРЕСТНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ

Максим АРТЕМОВ, заместитель главы департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД», проводил «круглый стол» на тему «Реформирование пассажирского комплекса, направленное на увеличение мобильности населения»:

– Перекрестное субсидирование, сохранение его между регулируемым и нерегулируемым сегментами в пассажирском комплексе пагубно, потому что подрывает конкурентоспособность пассажирских перевозок по сравнению с той же авиацией.

В 2009 году основными

направлениями дальнейшего совершенствования пассажирского комплекса будут следующие. Первое: переход на контрактные отношения обслуживания населения в пригородном сообщении с регионами Российской Федерации – основными заказчиками данных услуг. Второе: принятие решения и реализация мероприятий по созданию Федеральной пассажирской компании в статусе дочернего общества. Третье: постепенный переход на контрактные обязательства перед государством по перевозке пассажиров в дальнем следовании. Это в части организационно-правового управления.

В части маркетинговых решений должно быть повышение качества базовых услуг, предоставляемых пассажирам на вокзалах и в поездах, развитие дополнительных и специальных (VIP, premium и так далее) услуг.

ПУТЬ К ПРИЧАЛУ

Андрей ГУРЬЕВ, первый заместитель главного редактора журнала «РЖД – Партнер», ведущий «круглого стола» «Взаимодействие участников транспортного процесса в условиях реформирования отрасли как основа повышения глобальной конкурентоспособности российской транспортной системы»:

– Участники «круглого стола», посвященного взаимодействию субъектов транспортного рынка на стыке «железная дорога – порт», пришли к мнению, что во многих проблемах, возникших на данном направлении, виноваты органы государственной власти. Отмечалась несогласованность работы портового и железнодорожного хозяйства. А поскольку инфраструктура остается регулируемым хозяйственным сектором, такое регулирование со стороны государства, безусловно, должно быть активным и качественным. Участники дискуссии сетовали, что не сняты барьеры для быстрого прохождения товаров. Если государство формирует рынки, то это надо делать последовательно. Если, скажем, транзитный тариф еще остается регулируемым, то ждать развития рыночных отношений очень трудно.

После принятия закона о морских портах уровень согласованности действий и ответственности между портами и железной дорогой повысился. Но вот при практическом заключении узловых соглашений есть много непонятных моментов и трудностей.