

На пути к взаимной ответственности

14–15 декабря в Москве прошла IX Международная конференция «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство», стратегическим партнером которой выступило ОАО «РЖД». В дискуссиях приняли участие более 600 представителей рынка транспортных услуг и смежных отраслей.

В этом году обсуждение актуальных вопросов развития железнодорожной отрасли проходило в рамках ключевой темы конференции — «Взаимодействие отрасли и государства: к формализации взаимной ответственности».

Заместитель министра транспорта А. Н. Недосеков в своем выступлении подчеркнул, что вопросы партнерства и ответственности приобретают особую остроту в свете дефицита провозных мощностей железнодорожной сети и что сегодня необходимо вернуться к инструментам, предусмотренным в программных документах железнодорожного транспорта, использование которых было отложено из-за кризисных явлений в экономике. По словам замминистра, одним из главных условий для построения долгосрочных партнерских отношений государства и отрасли являются долгосрочные тарифы.

Первый вице-президент ОАО «РЖД» В. Н. Морозов говорил о необходимости новых практических шагов по развитию железнодорожного транспорта, в частности механизма обеспечения взаимной ответственности государства и отрасли. Он обратил внимание на то, что сейчас назрела необходимость внесения изменений в план реализации целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок: требуется уточнение порядка перевозки порожнего подвижного состава, условий его нахождения на инфраструктуре железнодорожного транспорта, нужны решения, направленные на

восстановление технологии централизованного управления обезличенным парком универсальных полувагонов. По мнению руководства ОАО «РЖД», для формирования эффективной системы управления вагонными парками целесообразно отложить начало эксперимента по внедрению института локальных перевозчиков, а принятие решений по унификации тарифов за порожний пробег вагонов вне зависимости от класса перевозимых грузов, напротив, сдвинуть на первое полугодие 2012 г.

Особую остроту дискуссии придавала инициатива правительства и ОАО «РЖД» о консолидации крупного пула универсальных грузовых вагонов под единым управлением холдинга и связанная с этим перспектива дерегулирования в рамках ценового коридора вагонной составляющей тарифа. Представители операторского сообщества заявили о своей готовности рассмотреть конкретные предложения от перевозчика, но при гарантированной доходности на уровне 1400 руб. за вагон в сутки.

В целом же позицию НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» выразил председатель президиума партнерства С. В. Мальцев: краткосрочный положительный эффект от консолидации может обернуться возвращением монопольного положения ОАО «РЖД» и усилением давления на экономику, поэтому данная мера приемлема только на определенный период. Вместе с тем сторонники консолидации

отметили, что это один из элементов повышения эффективности работы железнодорожной сети, от которой выиграют все участники рынка.

«За разговорами о выгодности или невыгодности не следует забывать про интересы грузоотправителя», — подчеркнул начальник управления по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» В. А. Петренко. При работе единым парком, по его словам, снизится нагрузка на инфраструктуру и, как следствие, произойдет снижение цены перевозки. Кроме того, по мнению генерального директора ЦФТО Е. А. Кунаевой, консолидация крупного пула под управлением холдинга станет основой для дерегулирования вагонной составляющей тарифа, что поставит в одинаковые условия работу операторов подвижного состава и РЖД.

Участники конференции единодушно констатировали, что главной проблемой российских железных дорог, которая встает на пути развития всей экономики, сегодня является дефицит инфраструктуры. По мнению вице-президента ОАО «РЖД» С. М. Бабаева, сложившаяся ситуация обусловлена, в числе прочего, несогласованностью планов по развитию добывающих отраслей промышленности с возможностями железнодорожной инфраструктуры. Системным решением проблемы мог бы стать сетевой контракт как инструмент формализации взаимной ответственности государства и отрасли. Однако, как отметил старший вице-президент ОАО «РЖД» В. И. Решетников, его принятие возможно не ранее 2015 г. и только после отработки механизмов его работы на экспериментальных участках сети.

В ходе всех мероприятий форума участники вновь и вновь подчеркивали справедливость тезиса о том, что базовым условием для роста экономики в целом и для развития железнодорожной отрасли в частности является ведущая роль государства.

Своеобразным резюме стали слова партнера и главы практики в сфере инфраструктуры и транспорта в России Freshfields Bruckhaus Deringer LLP И. Л. Иванова о том, что в сфере инфраструктуры России необходима революция, потому что на эволюционные изменения времени уже нет.

