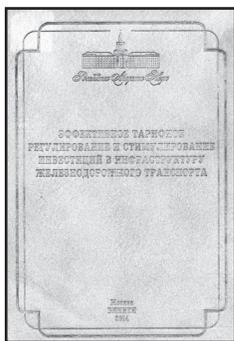




Тарифы и штормовые рифы



Эффективное тарифное регулирование и стимулирование инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта: Коллективная монография/Под науч. ред. С. М. Резера. – М.: ВИНТИ РАН, 2014. – 368 с.

Книга подготовлена на основе материалов аналогичной по названию международной научно-практической конференции в Москве (октябрь 2013 г.) с участием представителей транспортных организаций стран Европы, Азии и Латинской Америки. Рассмотренные специалистами отрасли вопросы касаются оптимизации инвестиционных методов регулирования транспортных тарифов, анализа накопленного отечественного и зарубежного опыта ценообразования, тарифной практики, инфраструктурных преобразований. Демонстрируемые авторами подходы отражают глобализацию мировой экономики, модернизационные процессы, особенности интеграционной политики взаимодействующих на транспортном рынке государств и компаний.

Ключевые слова: железные дороги, инфраструктура, транспортный рынок, тарифное регулирование, ценообразование, инвестиции, модернизация.

Составители коллективной монографии, как она обозначена в выходных данных книги, судя по всему, исходили из допущения, что собранные воедино доклады и выступления участников международной конференции своим содержанием («научным весом») вполне отвечают законам жанра. Насколько это их право, оставим в стороне, и будем исходить из свершившейся данности. А она такова, что дает читателю возможность самому определять ценность каждого из материалов сборника, его актуальность и соответствие запросам отраслевой практики. Критерий тут один: не абсолютизация факта или попытки найти однозначный ответ на давно назревшую проблему, а четкое обозначение позиции и направления готовящихся инновационных преобразований.

Находясь в положении такого читателя, выделим свои содержательные приоритеты в той их последовательности, которую предлагает порядок расположения выступлений в книге (а равно и на конференции).

Отметим прежде всего трактовку задач модернизации сферы регулирования, относящихся к полномочиям федеральной службы по тарифам, ее руководителем С. Г. Новиковым. Он исходит из того, что транспортный продукт предназначен к продаже, и потребитель хочет понимать за какое его качество ему предстоит платить деньги. Это понимание диктует целый набор изменений, которые уже приняты регулирующими органами или которые планируется реализовать в ближайшее время, в том числе на уровне тарифных решений.

Здесь основные положения модернизации регуляторной модели, принципы долгосрочного ценообразования, повышение квалификации и профессиональное развитие регуляторов, международное сотрудничество и кооперация органов регулирования транспорта.

Выделены пять принципов долгосрочного ценообразования, что важно для любых продолжений и научных дискуссий: а) следование основополагающему методу государственного регулирования тарифов – методу доходности инвестированного капитала; б) продолжительность долгосрочного регулирования – не менее пяти лет; в) стоимостная основа тарифов (необходимая валовая выручка) проектируется с опорой на данные раздельного учета доходов и расходов; г) при расчете возврата капитала и дохода на него ведется раздельный учет базового и инвестированного капитала (причем отдельно от бухгалтерского и налогового учета); д) индексы изменения тарифов на грузоперевозки устанавливаются с учетом решений правительства РФ по допустимому уровню индексации на соответствующий период регулирования.

Именно сбалансированная модель регулирования тарифной системы, подчеркивает президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин, определяет возможность полноценных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру. Однако принимаемые государством решения в этой области выполняются крайне медленно, и поэтому частные инвесторы тоже не спешат проявлять активность. Есть и другой нюанс: мнение отдельных экспертов о том, что уровень инфляции в России при увеличении вложений в инфраструктуру железных дорог резко возрастает, не имеет под собой оснований.

Говоря о тесном сотрудничестве академической науки с ОАО «РЖД», президент РАН, академик В. Е. Фортов призвал расширять проводимые совместно научные исследования, которые в сочетании с зарубежным опытом позволяют выработать оптимальные подходы к регулированию тарифов на транспорте.

Эту тему – не сразу, на дистанции – продолжает академик РАН В. И. Колесников (Ростовский государственный

университет путей сообщения). Применительно к государственной тарифной политике он характеризует особенности методологии, свойственной сфере тарифообразования, связанные с ней инвестиционные и инфраструктурные проблемы. Ключевой момент при этом – необходимость самого пристального внимания к определению (изучению) последствий в случае замораживания тарифов железнодорожных монополий. Зарубежный опыт показывает, что такая мера не приводит к экономии средств, а наоборот, усугубляет положение в отрасли и экономике страны, поскольку резко ухудшает возможности управления, качественного обслуживания потребителей транспорта и увеличивает сроки доставки грузов, замедляет оборачиваемость денежных средств. Чтобы усилить научное обеспечение стоящих задач, академик Колесников предлагает при участии правительственных и общественных структур организовать в составе РАН комиссию по проблемам транспорта.

В плане методологии и ее проекции на интеграционные процессы интерес представляет комментарий доктора технических наук, советника руководителя ФСТ А. Г. Кирилловой по поводу нормативных правовых документов в рамках соглашений о евразийском экономическом пространстве для России, Казахстана и Белоруссии. Согласованы и приняты (на тот момент) принципы формирования предельных уровней тарифов, алгоритм их расчета, установлены правила изменения уровня тарифов в границах ценовых пределов, процедура принятия сопутствующих решений. Железные дороги смогут эффективнее использовать пропускные способности инфраструктуры, привлекая новые грузопотоки на малозагруженные маршруты. Дается право привлечения инвестиций в развитие инновационных технологий, ибо в правилах применения тарифного коридора отдельно оговорено, что понижать тарифы можно и в целях стимулирования нововведений.

Практическая сторона интеграционных соглашений анализируется, в частности, начальником отдела тарифов Белорусской железной дороги Линой



Кулик. Она показала динамику изменений в последние годы, взаимосвязь тарифной политики и объемных показателей по транзитным перевозкам, использование понижающих коэффициентов и фиксированных ставок на отдельных маршрутах. Главным критерием при снижении действующих тарифов остается на дороге естественное для рынка условие: получаемые доходы после снижения тарифов должны быть больше, чем доходы до их коррекции.

Собственно, выступление белорусского специалиста характерно как раз своей привязкой к конкретике. В подавляющем своем большинстве участники международной конференции основной целью ставили обмен опытом в тарифном регулировании. В этом ключе построены сообщения представителей железных дорог Франции, Китая, Турции, Чехии, стран Балтии, Финляндии, Германии, Бразилии, Армении, Украины.

В итоговом документе конференции значение обмена опытом и всестороннего сотрудничества регуляторов транспорта особо подчеркивается и выделяется. Общение профессионалов показывает, насколько схожи их задачи независимо от страны пребывания, и хотя различаются применяемые ими инструменты, отличаются сами полномочия, есть основание стремиться к созданию

новых форматов международного сотрудничества и кооперации органов тарифного регулирования, а вместе с тем и к сближению методологических принципов и подходов в регуляторике на транспорте.

Сегодняшние тенденции к глобализации отраслевых рынков и экономики позволяют экспертам утверждать, что ни одна страна в одиночку не в состоянии ответить на вызовы уже ближайшего времени. А значит, нужна широкая кооперация, способная сохранить за транспортной инфраструктурой роль своего рода драйвера экономического развития, не дать сделать дорожную сеть барьером на его пути из-за инвестиционной недостаточности.

Разумеется, с долей аналогии тут можно сказать и другое. Тарифы – все-таки не рифы, о которые в штормовую погоду нетрудно разбиться кораблю отраслевой экономики. Скорее они именно регуляторы, чье назначение обеспечивать сторонам процесса взаимовыгодное движение товара. С этой точки зрения включенные в сборник материалы – своеобразная коллективная мечта о безбарьерной среде для перевозки грузов. И напоминание транспортной науке об определенных ее долгах и нереализованных идеях.

Александр НИКОЛАЕВ ●

THE TARIFFS AND STORM REEFS

THE REVIEW OF THE BOOK: *Effective Tariff Regulation and Stimulation of Investment in Railway Infrastructure. Collective monograph. Sc.ed. Rezer, S. M. Moscow, VINITI RAN publ., 2014, 368 p.*

ABSTRACT OF THE BOOK (English text which follows is reproduced with slight corrections from the original book). *The book considers problems of effective tariff regulation of the railroads and investment questions in infrastructure of railway transport during an era of globalization of world economy when questions of pricing and tariffs are put in the forefront. Methods of regulation of transport tariffs become the most important factor of development of the competition in Russia and in the world. The book considers questions concerning optimization of investment methods of regulation of tariffs taking into account saved up domestic and international experience, especially in Europe and in Central Asia, experience of reforming of transport and tariffs. The problems presented in the book and ways to solve them were discussed at the 1st International scientific and practical conference «Effective Tariff Regulation and Stimulation of Investments into Infrastructure of Railway Transport» held in October, 2013 in Moscow with participation of representatives of regulators of transport of the countries of Europe, Latin America and Asia. The*

materials of the Conference formed a basis for preparation of the present monograph. The book is addressed to a wide range of experts, scientists and rail managers from various countries who work in the sphere of regulation of transport. In preparation of materials of the monograph participated: Kirillova A. G., D. Sc. Tech., Federal Tariff Service (FST) of Russia, Rezer A. V., Ph. D. (Econ.), associate professor of MIIT, Ababilova A. V., NP «Guild of Forwarding Agents». Executive Editor was Penyaz I. M., Scientific Employee. The monograph is compiled on the basis of full texts and theses of reports, and presentations of participants of Conference. Reports are published according to the originals received by organizing committee of the Conference. Headings of reports are given in Russian or English languages. Reports are located in the same order as speeches of their order were presented during the Conference.

ABSTRACT OF THE REVIEW. *The works of prominent researchers and high-ranked managers of transport compiled in that book regard optimization of investment methods of regulation of transportation tariffs, analyze*