|  |  |
| --- | --- |
| **Исходник** | **Рерайт** |
| **Рынок как регулятор**  **Транспортное сообщество пытается найти подходы к формированию новой тарифной системы**  **Перед ОАО «РЖД» сейчас стоят новые задачи по возврату на железнодорожный транспорт высокодоходных грузов, привлечению новых клиентов на транспортные коридоры, повышению уровня сервиса и снижению издержек. Как это можно сделать, обсуждали участники Третьей международной конференции «Эффективные тарифные решения для развития клиентоориентированности и бизнеса железных дорог».**  Как заметил, открывая конференцию, министр транспорта Максим Соколов, именно железнодорожные тарифы являются основным инструментом повышения конкурентоспособности РЖД, а значит, и всей транспортной системы страны. От их уровня зависят возможность модернизации отрасли, размещение производств в стране и конечная цена продукции. То есть они и есть фактический регулятор транспортной системы.  «Безусловно, тарифы нуждаются в контроле государства, и здесь важно изучать международный опыт, чтобы понимать, к чему может привести то или иное решение», – подчеркнул министр.  Для России особенно важны согласованные и при этом конкурентные тарифы на транзитные перевозки из стран АТР в Европу. В последние годы на Транссибе произошли большие изменения: повышено качество транспортного обслуживания, решены вопросы с сохранностью перевозимых грузов, введён упрощённый порядок декларирования грузов в контейнерах. Применяемые информационные технологии позволяют осуществлять контроль над движением вагонов и контейнеров в режиме реального времени. Но уровень тарифов – это сложный вопрос, его нужно согласовывать с интересами других государств.  Как отметил вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев, уровень тарифов на транзитные перевозки грузов на российских железных дорогах не изменялся с 2011 года. В этом же году был введён новый порядок расчёта базовых ставок Тарифной политики, в результате чего на российских железных дорогах тарифы на транзитные перевозки контейнеров из третьих стран в третьи были снижены до уровня, применяемого при перевозках между странами СНГ.  «Это позволило создать более привлекательные тарифные условия для осуществления транзитных перевозок контейнеров по Транссибирской магистрали из третьих стран в третьи страны, в том числе и из Китая в европейские страны, – говорит Салман Бабаев. – Добиться успеха в конкурентной борьбе с другими видами транспорта позволяют только партнёрские отношения, а не конкуренция между железнодорожными администрациями за получение тарифных преимуществ».  Заместитель министра транспорта Сергей Аристов признал, что хотя в законодательном поле многое и сделано, но сдерживающие моменты, препятствующие перевозкам, есть. В частности, пока не удаётся соединить транспортные блоки в единый закон «О смешанных (комбинированных) перевозках». Также едва ли удастся выстроить какую-то единую тарифную модель для различных государств в рамках коридора, однако необходимо пользоваться едиными правилами, которые бы признавали все государства, находящиеся в створе транспортных коридоров.  Первый заместитель генерального директора «Литовских железных дорог» Альбертас Шименас заметил, что они существуют практически в идеальных конкурентных условиях, на внутренних перевозках с ними конкурирует автотранспорт, а по генеральным грузам – соседи по Прибалтике и Финляндия.  «Как только груз уходит с нашей дороги, это означает, что мы должны адекватно снизить тариф и уменьшить собственные издержки, другого выхода просто нет», – говорит представитель Литвы. Но, с другой стороны, это вынуждает действовать быстро: когда на границе с Белоруссией на пропускных пунктах летом выстроились очереди из грузовиков, очень быстро были решены все проблемы и запущены контрейлерные составы.  Сейчас в РЖД создана рабочая группа для реформирования тарифной системы, которая займётся перестройкой стоимости перевозок. | **Тарифы и рынок**  **Участники рынка железнодорожных перевозок обсуждают тарифную политику для современных условий**  **Увеличение числа клиентов на транспортных коридорах, интенсификация перевозок грузов с высокой доходностью, снижение собственных затрат и улучшение обслуживания– вот основные задачикомпании ОАО «РЖД». 3-я международная конференция «Эффективные тарифные решения для развития клиентоориентированности и бизнеса железных дорог» дала возможность участникам обсудить пути решения проблем в отрасли.**  Министром транспорта М.Ю.Соколовым на открытии конференции было отмечено, что тарифжелезнодорожных перевозок – основной элемент, определяющий лидерство ОАО «РЖД»среди предприятий транспортной отрасли. Величина тарифа дает возможность модернизировать предприятия, подключать к транспортным артериям новые производства, а также влиять на окончательную стоимость продукта. Тарифы - регулятор всей системы транспорта.  Министр транспорта добавил,что тарифы могут и должны иметь контроль со стороны государства, но необходимо обращать самое пристальное внимание на опыт других стран в этом вопросе.  Для нашей страны важно иметь тарифы на транзит грузов в Европу из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, которые будут согласованы со всеми,но при этом не потеряют своей привлекательности. Значительные изменения произошли за последнее время на Транссибирской магистрали: контейнерные грузы декларируются по упрощенной схеме, обеспечивается неприкосновенность грузов, значительно улучшилась работа с заказчиками. Современные технологии дают возможность отслеживать в режиме онлайн перемещение каждого вагона или контейнера. Величина тарифа на перевозки непростой вопрос, ведь сталкиваются финансовые интересы различных государств.  С.М.Бабаевым, вице-президентом ОАО «РЖД», подчеркнуто, что после введения в 2011 году величина тарифа для транзитных перевозок в России не пересматривалась. С этого же периода действует новая Тарифная политика, при которой базовая ставка на транзит контейнерных грузов для третьих стран понизилась до величины тарифа, применяемого для перевозок внутри стран СНГ.  Вице-президент подчеркнул, что такие тарифы позволили привлечь новых заказчиков третьих стран для заключения контрактов по транзиту контейнерных грузов через Транссиб. И особенно это стало интересным для грузов, следующих из КНР в Европу. Только взаимовыгодные отношения между партнерами позволяют получить положительный финансовый результат, а борьба за одностороннюю выгоду приводит только к потерям всей отрасли.  Для заместителя министра транспорта С.А.Аристова одной из главных видится проблема, касающаяся законодательства, определяющего взаимодействие участников рынка железнодорожных перевозок. Трудно идет совместная работа по объединению в один закон «О смешанных (комбинированных) перевозках» требований различных транспортных нормативных документов. Длительное время продолжается работа по согласованию железнодорожного тарифа, единого для всех, кто эксплуатирует общий транспортный коридор.  Альбертасу Шименасу, первому заместителю генерального директора АО «Литовские железные дороги»,видится немало проблем в борьбе за грузы внутри страны с автотранспортными предприятиями. Непростая ситуация и за пределами Литвы, гдеосновные конкуренты – страны Прибалтики и Скандинавии.  Гость из Литвы отметил также, что большая работа проведена по регулированию тарифов и снижению затрат железной дороги для привлечения заказчиков. Иначе можно остаться вовсе без грузов. Необходимо быстро действовать в современных условиях. Например, если на пограничных пунктах с Республикой Беларусь появляются очереди большегрузного автотранспорта, сразу запускаются составы для контрейлерных перевозок.  В данный момент при ОАО «РЖД» создали рабочую группу для пересмотра и согласования участниками рынка новых железнодорожных тарифов. |

