железнодорожный транспорт потребитель

Смирение духа противоречий

Правительство, устав от бесконечных жалоб на естественные монополии, решило посадить за один стол с ними потребителей услуг, которые должны договориться об их цене и качестве. Совет потребителей при ОАО РЖД возглавил **Сергей Мальцев**.

— назначение —

— Сергей Валентинович, вы намерены добиваться того, чтобы Совет потребителей стал не только рекомендательным органом, но и получил определенные полномочия?

— На стартовом этапе в регламенте, который определила правительственная комиссия по транспорту под руководством Аркадия Дворковича, полномочий у совета уже прописано достаточно — на мой взгляд, с перебором. Даже РЖД отреагировали довольно болезненно на ряд функций, ведь сама структура еще должным образом не оформилась. Конечно, Совет потребителей услуг ОАО РЖД нужно превращать во влиятельный орган, но все-таки это должна быть структура для диалога между монополией и потребителями ее услуг. И ее первостепенной задачей является поиск консенсуса, потому что совет не может, защищая интересы потребителей услуг железнодорожного транспорта, не учитывать интересы отрасли в целом. Поэтому разработка предложений и их обоснование будет его главной задачей.

— В самом совете как будут учитываться интересы, скажем, небольших компаний?

— Здесь вопрос не в размерах компаний. Регламентом в составе совета определено четыре пула организаций: общественные, защищающие интересы потребителей, профессиональные союзы, организации бизнеса и экспертный совет. От каждого пула представлено по четыре человека. Далее структура самоорганизуется: из нее выделяются комитеты с экспертами по тарифам, по инвестпрограмме, по сервису (клиентоориентированности), по открытости. Сначала проходят дискуссии на уровне комитетов, затем решения выносятся непосредственно на Совет потребителей, в котором принимают участие в том числе представители РЖД. Там происходит общее голосование и по его результатам выносится рекомендация.

— Для ОАО РЖД новый орган — это лишняя головная боль или он может быть полезен для монополии?

— Если смотреть сейчас, то, думаю, да, головная боль. Но в дальнейшем

РИА НОВОСТИ

все может измениться. Железнодорожная отрасль у нас сильно недоинвестирована, и эта недоинвестированность ведет к постоянному поиску средств либо в бюджете, либо изыманию их из экономики путем ускоренной индексации тарифов. Нет денег на локомотивы, на ремонт инфраструктуры, на пассажирское сообщение. Рано или поздно назреет структурная перестройка, которая изменит и саму систему тарифообразования на железнодорожном транспорте. Поэтому если совет потребителей станет площадкой диалога и поиска эффективных решений, то это будет безусловно полезно и для РЖД.

— Вы выступаете за продолжение реформирования отрасли, введение частной тяги. Очевидно, и возглавляемый вами совет будет готовить какие-то документы по реформированию?

— У совета нет целей и задач проводить реформу отрасли, но подталкивать РЖД к движению в сторону эффективности и клиентоориентированности мы будем.

— А кто ответит на те вопросы по реформированию, которые сейчас остаются без ответа? Это и увеличение нагрузки на грузоотправителей из-за появления частных локомотивных маршрутов, и падение доходов РЖД, из-за чего станет труднее развивать инфраструктуру…

— Совет потребителей может только мотивировать РЖД к сотрудничеству по определенным направлениям. К примеру, если говорить о либерализации локомотивной тяги, то сначала необходимо провести моделирование этого процесса, чтобы понять, работает это или нет. Однако ни один даже самый лучший эксперт не сможет этого сделать без статистики РЖД. А получить эту статистику сейчас невозможно. Поэтому идея остается эфемерной, она где-то витает, но реализовать ее невозможно. Не исключено, что со временем совет сможет мотивировать РЖД эту работу провести и ответить на все вопросы. Рано или поздно придет понимание, что решить проблему недофинансирования отрасли возможно путем разделения деятельности монополии на отдельные бизнес-процессы с отдельным финансированием. И тут уже задача регулятора — синхронизировать деятельность этих разделенных систем. Другого способа нет. Если у нас ни на что не хватает денег, значит, что-то в системе не так. В то время как во всем мире железная дорога считается прибыльным бизнесом, в который инвесторы вкладывают средства.

— Вы считаете РЖД открытой структурой?

— Такой их назвать пока нельзя. Но мы видим, что шаг за шагом есть движение в сторону большей открытости. И это во многом благодаря деятельности и позиции межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под руководством заместителя председателя правительства РФ Аркадия Дворковича, «Открытого правительства» во главе с министром Михаилом Абызовым, экспертного совета при правительстве, которые сейчас начинают все больше анализировать деятельность монополии.

— Сейчас Совет потребителей принимает активное участие в дискуссии по размеру тарифа на железнодорожные перевозки на следующий год. Позиции РЖД и Минэкономики разные, но совершенно понятные. А какую позицию здесь может занять совет?

— Понятно, что, отменив индексацию в текущем году, нужно будет опережающим темпом доиндексировать в следующем. Иначе все равно придется догонять уже в 2016 году. И этот процесс в нынешней структуре отрасли не изменить: недоиндексировать — это опасно. Потому что есть инфляция, есть затраты, есть инвестиционная программа и необходимо соблюдать баланс. К тому же у РЖД есть заимствования на рынке облигаций, где нужно сохранять ковенанты. От этого зависят условия заимствования и размер процентов по ним.

Но возможен и вариант, когда даем 7,2% (на уровень инфляции) и рекомендации в плане сокращения расходов. И на основании этой проведенной работы в июне можно вернуться к этому вопросу и доиндексировать до 10% в случае необходимости. Сейчас непонятно, какая будет конъюнктура в следующем году, а в июне ее уже можно будет оценить.

— Ранее вы уже анализировали инвестиционную программу РЖД. Что вас в ней не устраивает и какие расходы можно было бы оптимизировать?

— В том, что я видел в процессе анализа в прошлом году, я бы отметил две вещи. Первое — это то, что за счет материнской структуры субсидируются пассажирские «дочки». С точки зрения бизнеса сразу возникает простой вопрос: если вы даже покупку основных фондов финансируете за счет материнской компании, то зачем такие «дочки» нужно было создавать?

— Для прозрачности их деятельности…

— Прозрачность — это одно, а экономические резоны здесь совсем другие. И второе. Почему при сокращении закупок локомотивов не создаются стимулы для того, чтобы вбрасывать туда частный капитал? В прошлом году к этому вопросу можно было хотя бы приблизиться, начать его прорабатывать. Нужно создавать стимулы, чтобы частные компании покупали локомотивы и передавали их, например, в лизинг РЖД. Это не только позволит увеличить объемы финансирования РЖД в развитие инфраструктуры, но и в перспективе обеспечит мультипликативный эффект для развития смежных отраслей экономики. Сейчас отечественные локомотивостроительные мощности загружены за счет одного покупателя — РЖД, если в перспективе появятся другие, это повлечет развитие отечественного машиностроения.

Что же касается сокращения расходов, то легко пофантазировать над готовым документом, где и что сократить. Но реально вне системы понять что, куда и как тратится, невозможно. В регламенте работы Совета потребителей указано, что представитель РЖД должен входить в комитет по инвестпрограмме. И вот на базе работы этого комитета еще на этапе создания и рассмотрения инвестиционной стратегии можно на какие-то процессы влиять. Когда же тебе дают анализировать уже готовый документ, где все взаимоувязано с заимствованиями и другими необходимыми вещами, то предлагать что-либо уже довольно бессмысленно, потому как поздно.

— Как вы полагаете, с течением времени можно будет как-то оценить объективно деятельность Совета потребителей?

— Если будет меньше публичных противоречий между потребителями и монополией, значит, совет состоялся. Как я уже говорил, совет должен стать площадкой для диалога и там должны выясняться позиции и решаться противоречивые вопросы. Вот угольщики сейчас заявляют, что если будет повышение тарифов на 10%, то из-за этого у них произойдет снижение объемов перевозок где-то на 30–36 млн тонн за счет снижения экспортных поставок, вследствие чего РЖД само пострадает. И таких мнений, основанных на актуальном прогнозе экономической конъюнктуры, очень много, из разных отраслей промышленности. А вот пусть горняки на совете объяснят, почему они так считают. Ведь при существующей инфляции транспортная составляющая в конечной цене продукции снижается. Также должно быть и внятное обоснование со стороны РЖД, почему они проводят именно такую индексацию. При принятии решений необходимо анализировать мультипликативный эффект для экономики. Все это должно выясняться на одной площадке, чтобы люди понимали, а главное, слышали друг друга. При этом открытость обсуждения будет способствовать и снятию ряда вопросов потребителей, если они не имеют реальной базы или нереализуемы. Все многочисленные противоречивые пожелания: и технологические, и экономические — не должны выноситься на правительственную комиссию по транспорту. На обсуждения государственных органов должны выноситься решения, проработанные и подкрепленные расчетами. И это как раз и является задачей Совета потребителей.

Сергей Плетнев

ПОРУЧЕНИЕ

Советы потребителей по вопросам деятельности естественных монополий — совещательно-консультационные органы при отраслевых правительственных комиссиях. Их работа направлена на повышение прозрачности и подконтрольности естественных монополий — такое поручение давал президент Владимир Путин по итогам Петербургского экономического форума в 2013 году и встречи с предпринимателями в Воронеже в мае 2013 года. В сентябре 2013 года премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил Концепцию создания и развития механизмов общественного контроля за деятельностью субъектов естественных монополий и «дорожную карту» по их реализации. Документы разработаны совместно с экспертным советом при правительстве с целью обеспечения подотчетности компаний с государственным участием, которые в том числе получают бюджетные средства. Задачи Концепции — обеспечение информационной открытости инвестиционных программ естественных монополий и процесса тарифообразования, обязательное участие и контроль со стороны потребителей. Инструмент обеспечения такого контроля — советы потребителей.

Бизнесмен обязан заявить

— контрольный пункт —

С 1 октября при импорте грузов железнодорожным транспортом в России вводится обязательное предварительное электронное информирование.

Как заявляют в Федеральной таможенной службе, это сделано для удобства бизнесменов и позволит значительно сократить сроки таможенной обработки грузовых партий. Теперь грузоотправитель или другие уполномоченные им лица не менее чем за четыре часа до прибытия товара на железнодорожный пункт таможенного контроля через специальный портал ОАО РЖД передают перевозчику предварительную информацию о ввозимых грузах. РЖД, в свою очередь, консолидирует полученные сведения и не менее чем за два часа до прибытия предоставляет их таможенникам.

Как пояснил заместитель начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС Сергей Шкляев, если такой информации не будет, то таможня может применить «дополнительные методы» контроля. В целом это означает ручную проверку, хотя Сергей Шкляев подчеркнул, что сплошных досмотров предварительно незадекларированных товарных партий все равно не будет. Электронные данные обрабатываются автоматически, что сокращает трудозатраты таможенников и делает более эффективным их деятельность.

«Мы убеждены, что за счет предварительного информирования получатель увидит этот товар гораздо раньше,— говорит Сергей Шкляев.— В нашем законодательстве была предусмотрена возможность добровольного предварительного декларирования, и ряд компаний уже оценил все

РИА НОВОСТИ

Принцип добровольности предварительного информирования скорректируют

достоинства, связанные с этим». РЖД во взаимодействии с ФТС уже проводили пилотные проекты по несколь-

ким пунктам пропуска, и там время таможенных процедур сократилось до часа-полутора.

Компания 12 сентября ввела в действие специальный портал cargo.rzd.ru, которым бесплатно могут пользоваться представители как крупного, так и малого бизнеса. За полторы недели на нем уже успели зарегистрировать около 700 товарных партий, хотя в целом это немного: РЖД в сутки принимают и оформляют более 1 тыс. партий. Как уверяют железнодорожники, он абсолютно простой и никакой предварительной подготовки не требует.

«Кроме перевозочной накладной и передаточной ведомости нам для ускорения процесса крайне необходима информация из товаросопроводительных документов, поскольку она является основой для заполнения транзитной декларации, — замечает первый заместитель начальника департамента информатизации ОАО РЖД Надежда Давыденко.— Мы призываем бизнес активно использовать механизм предварительного электронного декларирования. Если мы хотим по скорости продвижения грузов конкурировать с Европой и Китаем, то без этого просто не обойтись».

Основная цель как РЖД, так и ФТС — сделать организацию железнодорожных перевозок полностью на электронных документах. Но для этого необходимо внести еще несколько изменений в законодательные акты, в частности в Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении, а также в Налоговый кодекс, потому что расчет НДС пока невозможно производить по документам на электронных носителях. Но ФТС уже запланировала пилотные проекты и по полностью электронному документообороту.

Сергей Плетнев

Реклама