В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ ЭКОНОМИКИ ПРОШЕЛ СЕМИНАР Е.Г. ЯСИНА, ПОСВЯЩЕННЫЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА [1]

Дарья Конышева,
магистр факультета социологии
Научно-исследовательского университета Высшей школы экономики

В четверг 14 ноября 2013 года, прошло очередное заседание постоянно действующего Семинара **Евгения Григорьевича Ясина** «Секреты академической кухни». Заседания семинара посвящаются обсуждению завершенных исследований, имеющих отношение к экономической политике. Особенность данного семинара заключается не только в предоставлении академических результатов конкретного исследования (их можно прочитать в соответствующих статьях), но и в создании дискуссионной площадки, где встречаются исследователи, студенты, политики и бизнесмены обсуждают с разных позиций насущные проблемы экономики и общества, делятся опытом и рецептами исследовательской «кухни».

На этот раз темой семинара стала: «**Конкурентоспособность железнодорожного транспорта**».

С основными докладами выступили: к.э.н., зам. председателя НП ОЖдПС, доцент Российской открытой академии транспорта Московского государственного университета путей сообщения (РОАТ МИИТ) **Ф.И. Хусаинов** и юрисконсульт НП ОЖдПС **О.С. Коваленко** [2].

В дискуссии приняли участие так же: преподаватель ВШЭ А.В. Дементьев, зам начальника отдела железнодорожного транспорта ФАС РФ Е.В. Реутов, зам. руководителя объединенного ученого совета РЖД, профессор МИИТа, д.э.н. Д.А. Мачерет; бывший зам. директора ВНИИЖТ, д.э.н. Л.А. Мазо, экономист В. Кизилов, д.э.н. Я.Ш. Паппэ, зав. лабораторией ВШЭ, к ф-м. н В.А. Бессонов, генеральный директор «Infra News» А. Безбородов и др.

Фарид Хусаинов выступил с докладом: «Проблемы конкурентоспособности железнодорожного транспорта на современном этапе. Почему грузы «бегут» от РЖД?».

Теоретической рамкой доклада стала работа Альберта Хиршмана «Exit, Voice and Loyalty» (1970 г.), в которой автор задается вопросами о поведении потребителя в условиях ухудшения качества предоставляемых ему услуг или товаров. До А. Хиршмана выделяли две стратегии поведения, а именно «выход», то есть уход от поставщика, вследствие неудовлетворенности качеством и «верность» – продолжение отношений потребителя с поставщиком. Самый интересный третий вариант «голос» – фаза, когда потребитель не сразу уходит, но уже выражает недовольство качеством предоставляемых товаров или услуг. Функция «голоса» оказывается очень эффективной в ситуации с монополиями. Монополист может не обращать внимания на «выход» некоторых клиентов из игры, но на «голос» разъяренной общественности и распространение недоброжелательной информации в СМИ не обращать внимание трудно.

Статистические данные Росстата о динамике грузооборота различных видов транспорта в России в последние три года (2010–2012 гг.) демонстрируют спад темпов роста железнодорожных грузоперевозок по сравнению с автомобильными. Также важно отметить, что на автотранспорт «уходят» высокодоходные грузы, это подтверждается соотношением динамики добывающих и обрабатывающих производств с перевозками

[1] Первоначальная версия репортажа с семинара опубликована на сайте Экспертного института НИУ ВШЭ: http://www.hse.ru/org/hse/expert/news/103070495.html

[2] Презентации докладчиков доступны по ссылкам: http://f-husainov.livejournal.com/256449.html и http://npogdps.com/news/npogdps/seminar-e-g-yasina-14-11-2013/

соответствующих грузов. Особенно ярко отток с железнодорожного транспорта можно наблюдать по тем грузам, которые потребляются большим количеством потребителей, на перевозку которых влияют не столько тарифы, сколько уровень сервиса. На динамику объемов перевозок железнодорожного транспорта с 2010 г., влияют, две группы факторов: ценовые (тарифы на инфраструктурную составляющую, ставки предоставления вагонов, тарифы автомобильного транспорта и т.д.) и неценовые факторы (качество транспортного обслуживания, скорость доставки, сервис, удобство и т.д.).

По опросам грузоотправителей главной причиной, из-за которой они как потребители услуг предпочитают автотранспорт, а не железную дорогу служит уровень сервиса ОАО «РЖД», затем идут – скорость или предсказуемость доставки груза, сохранность перевозимого груза, и только после этого – уровень тарифов. При монопольном положении на рынке ОАО «РЖД» становится нечувствительным к «уколам» рынка – к потере доходов и к «уходу» клиентов. Масштаб, который казалось бы, должен давать «плюсы» вдруг оборачивается «минусами» – негибкостью, невозможностью хорошего сервиса и потерями доходов. В этом контексте экспертами предлагаются два направления повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Первое – это повышение клиентоориентированности, отказ от оценки работы на основе внутренних технических и технологических показателей. Второе предложение – это необходимость дальнейшей либерализации отрасли.

В продолжение темы вторым докладчиком, **Ольгой Коваленко**, юрисконсультом Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖдПС), был рассмотрен конкретный кейс: «Кузбасское дело» ФАС: главное антимонопольное дело десятилетия». Федеральной антимонопольной службой 5 сентября 2013 г. было оглашено судебное решение по знаковому делу (№ 1-00-90/00-22-13) о разделе рынка операторских услуг по предоставлению подвижного состава в Кузбассе. Администрация Кемеровской области, ОАО «РЖД» и 16 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава признаны нарушившими п. 3 и п. 4 ст. 16 Федерального закона «О защите конкуренции». В октябре 2011 г. на территории Кузбасса возникли проблемы с вывозом угля. Администрацией Кемеровской области был проведен ряд совещаний с участием представителей ОАО «РЖД», грузоотправителей и крупнейших операторов для урегулирования ситуации. Избрали наиболее простой и, с точки зрения ФАС, противозаконный способ решения проблемы: ограничение числа работающих в регионе операторов. В результате заключения между РЖД, операторами и грузоотправителями трехсторонних соглашений доступ на рынок Кузбасса с конца 2011 и до конца 2012 года из 220 ранее работавших в регионе операторов получили только 16 крупнейших. В число этих 16-ти вошли и две (на тот момент – дочерние) компании РЖД. У всех остальных операторов осталась возможность работать только через эти компании. Интересно заметить, что избранный способ решения проблемы оказался не только противозаконным, но ещё и малоэффективным. О неэффективности принятого решения свидетельствует динамика объемов погрузки в Кузбасском регионе с января 2011года по май 2012 года. ФАС расценила эти соглашения как ведущие к разделу рынка.

Семинар объединил очень разную аудиторию – представителей многих профессиональных сообществ. Приятно заметить, что обсуждение таких серьёзных вопросов проходило в приятной и даже немного домашней атмосфере.

В конце оживленной дискуссии Евгений Григорьевич подвел итоги семинара словами о том, что очень серьезной проблемой в облуживании является соблюдение законодательства и данная дискуссия о железнодорожном транспорте еще раз доказала, что верховенство права стало одним из самых важных вопросов. Рынок может функционировать только в том случае, когда существуют определенные правила игры и у каждого агента рыночной жизни есть твердое убеждение, что он эти правила должен соблюдать. ■

Слева направо: Ф.И. Хусаинов, Е.Г. Ясин, О.С. Коваленко, Е.В. Реутов