

Совершенствование ценообразования как залог развития российского рынка транспортных услуг

7 февраля текущего года в Москве состоялся Внеочередной съезд Союза транспортников России, посвященный анализу влияния динамики роста цен на рентабельность национальных транспортных систем (Тарифный съезд). Проблемы цен на отечественном транспортном комплексе в последние годы приобрели особую экономическую и социальную значимость как для самих транспортников, так и для общества в целом. Сегодня мы рассказываем о некоторых выступлениях, прозвучавших на этом форуме, и о решениях, принятых внеочередным Тарифным съездом.

Главная цель проведения съезда была сформулирована таким образом: мотивация введения в 2006–2007 годах полного пакета законодательных правовых актов прямого действия, обеспечивающих осуществление рыночными инструментами государственной политики по ценообразованию монопольных и немонопольных хозяйствующих субъектов как одного из основных механизмов по защите равноправных условий функционирования всех субъектов рынка.

Чтобы обрисовать положение, сложившееся на российском рынке транспортных услуг, приведем статистику.

Цены на автомобильный бензин А95 в 2005 году к уровню 2002 года выросли:

- в Германии и Франции на 26%;
- в Великобритании на 21%;
- в Австрии на 0,8%;
- в России на 186%.
- В Чехии снизились на 11%.

Цены на дизельное топливо в 2005 году к уровню 2002 года повысились:

- в Германии на 42,6%;
- во Франции на 39%;
- в Австрии на 34,9%;
- в Великобритании на 23,3%;
- в США на 15%;
- в России на 235%.

Динамика роста цен на топливо в России в 6–15 раз выше, чем в западных странах.

Доля топливной составляющей в общих затратах на производство транспортной продукции в среднем возросла в 2002–2005 годах с 25 до 50%.

По оценкам специалистов, сложилась практика наращивания сверхприбылей топливно-энергетического комплекса

свыше 100% за счет снижения рентабельности и конкурентоспособности других секторов экономики, уровня жизни населения, а также перераспределения бюджетных средств в пользу ТЭК.

Вследствие роста цен на ГСМ в такой высокорентабельной области, как международные автомобильные перевозки, рентабельность упала до 4%. Около 30% предприятий МАП стали убыточными.

Из-за климатических условий один и тот же автомобиль при отрицательной температуре (5–8 месяцев в году) в России расходует на 15–20% больше топлива.

Возрастание цены на услуги только на 1% автоматически увеличивает долю транспортных издержек в себестоимости товаров на 2,7%.

Как видим, цифры красноречиво рисуют то крайне сложное положение, в котором оказались российский транспортный комплекс и его экономика. О причинах возникновения этой ситуации и о путях выхода из нее говорил в своем докладе **президент Союза транспортников России Виталий ЕФИМОВ** (цитаты из выступлений участников съезда приводятся по стенограмме):

— В Российской Федерации ценовой политикой в настоящее время занимаются, разрозненно и нескоординированно, несколько министерств и ведомств. А также, в нарушение всех законов и основ рынка, — сами субъекты рынка. В результате чего отсутствует комплексное реально действующее правовое поле, адаптированное к новой экономической информации, и быстродействующие механизмы ее организации, способные эффективно осуществлять

государственную ценовую политику.

...Мы предлагаем создать в Российской Федерации научно-исследовательский институт логистических товародвижений и комплекса транспортных проблем, а также утвердить необходимую статистическую отчетность.

Создание равноправных условий на рынке для хозяйствующих субъектов и всех сторон экономики, а также для защиты социальной сферы, от проявления агрессивных корпоративных интересов возможно только при условии создания системного законодательно-правового поля, имеющего неотвратимые механизмы их использования, дающие возможность активно и гибко воздействовать на все субъекты хозяйственной деятельности... Именно в этой связи мы также предлагаем обратиться ко всем ветвям власти и в первостепенном порядке принять ряд поправок в федеральные законы, которые бы реально обеспечивали принцип равноправности каждого субъекта на российском рынке.

Первым базовым законом является Закон о бухгалтерском учете. Закон, который бы соответствовал международным стандартам, а также прописал регламент независимого обязательного аудита всех субъектов рынка.

Одним из основных факторов, сдерживающих аппетиты отдельных субъектов рынка, является Закон о защите конкуренции, который имеет механизмы, позволяющие в течение короткого срока выявить сговоры и провести санкции в пределах не менее 10% дохода. Именно реализация такого закона в Чехии позволила в самые короткие сроки выявить сговор и оштрафовать две компании на \$12,5 млн. Рынок тут же отреагировал. Цены в Чехии на топливо сейчас ниже, чем в 2003 году.

Мы предлагаем внести в Федеральный закон о финансовой аренде, лизинге транспортных средств соответствующие поправки, которые бы обеспечили возможность мотивации лизинговых институтов, в том числе — с применением институтов частно-государственного

партнерства. Кстати, Правительство наработало неплохую практику в авиационном секторе.

В странах с рыночной экономикой одним из основных законов прямого действия, препятствующих получению сверхприбыли одних участников рынка за счет других, является законодательно закрепленное право государства изымать в бюджет до 90% всех сверхприбылей. Одним из важнейших законов новой экономической и политической формации является Закон о лоббировании.

Западные политики, постоянно продвигая идею выравнивая цен, мотивируют это тем, что цены на ряд топливно-энергетических ресурсов в России составляет всего лишь около 73–77% от уровня западных стран. При этом политики западных стран и те, кто их лоббирует в России, не учитывают и не хотят учитывать особые условия, в которых работает российская экономика. По климатическим условиям реальный сектор производства и транспортной системы вынужден в сопоставимых технических и технологических условиях нести в несколько раз большие издержки по содержанию производственных и бытовых помещений. А также один и тот же подвижной состав при минусовой температуре расходует на 15–20% топлива больше. Это заложено в технических характеристиках.

Наши автомобили, самолеты, суда и другая техника, к сожалению, имеют энергоемкость на 30–100% выше, чем транспортные средства, используемые конкурирующими с нами странами. Выравнивание цен на энергетику, металлопродукцию и другие эксплуатационные товары заведомо ставит российский транспортный бизнес в неравные конкурентные условия.

Вот каким образом оценивает положение дел, сложившееся в сфере международных автомобильных перевозок, **вице-президент АСМАП Михаил НИЗОВ:**

— Одной из важных составляющих в тарифной политике международного транспорта является проблема цен на топливо, которая характеризуется четырьмя основными показателями. Это — экономика, безопасность, экология и общий имидж Российской Федерации.



Говоря об экономике, нельзя не сказать о том, что топливо, которое в силу целого ряда обстоятельств реализуется на территории Российской Федерации, вынуждает международных, да и российских перевозчиков нести огромные дополнительные затраты, особенно в зимний период.

Стабильность автотранспорта резко снижается в экстремальных условиях, потому что автомобиль просто останавливается на трассе из-за некачественного или замерзшего топлива.

Безопасность. Что можно ожидать от водителя, который сутками напролет сидит в кабине грузовика, ночует с паяльной лампой, полуобмороженный, ведет автопоезд в очень сложных дорожных условиях?

Дополнительные затраты на топливо вынуждают сокращать заработную плату водителей и сокращать финансирование, направленное на поддержание в исправном техническом состоянии транспортных средств. Происходит отток водителей: никто не желает работать в таких чудовищных условиях. Если мы говорим об экологии, то что после себя оставляет автомобильный транспорт? Сгоревшие покрышки и целые автопоезда, разлитое топливо, разбросанные вдоль всей дороги филыгры; эвакуаторы, которые перегораживают дорожное полотно, часами вытаскивая

автопоезда из кюветов. Я думаю, что имидж России от этого не улучшается. Автоперевозчики из развитых стран просто не желают въезжать на территорию Российской Федерации и, соответственно, создают препоны для въезда российских перевозчиков в свою страну в виде визовых ограничений.

У российского перевозчика составляющая в себестоимости затрат на топливо — 35,7%. Это средний показатель. ...У нас есть предприятия, особенно мелкие, где этот показатель доходит до 50.

Я хотел бы представить по предложению российских перевозчиков следующие предложения — что, на наш взгляд, необходимо было бы на должной нормативно-правовой базе внедрить.

Первое. Внедрить топливные стандарты в соответствии с международными обязательствами Российской Федерации: на 10 лет мы отстали. Мы сейчас рассматриваем «Евро-2», а за рубежом — уже «Евро-4».

Второе. Создать действенный экономический механизм стимулирования производства, реализации и потребления экологически чистого топлива и транспорта, а также исключить реализацию суррогатного топлива.

Третье. Внедрить для перевозчиков из коммерческого транспорта механизм компенсации дополнительных затрат, возникших в результате дисбаланса интересов отраслей экономики с учетом существующей практики в европейских странах — таких, как, например, Франция, Германия и другие».

Остро ставил вопрос о формировании цен на топливо и о функционировании Транспортного комплекса России **генеральный директор ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» Валерий ОКУЛОВ:**

— Здесь, на съезде, я порадовался за коллег-автомобилистов: у них рост стоимости топлива за 2005 год составил всего-то 25%. А у нас, авиаторов, оно подорожало в минувшем году на 48%, а за полтора года — ни много ни мало на 80%. С осени 2004 года наблюдается непрекращающийся галопирующий рост цен на авиационное топливо. Вследствие чего закономерно подскочили тарифы на авиаперевозки.

И вот результат. Если за 9 месяцев 2004 года пассажирские авиаперевозки по России увеличились на 20%, то за весь

2005 год — только на 3,5%. Да и то в основном за счет международных чартерных рейсов. Внутривоспольские же перевозки возросли всего на 1%. Рост пассажироперевозок и вообще перевозок воздушным транспортом замедляется все сильнее, в отрасли происходит очевидная стагнация. Между тем, при наших просторах и при невысокой развитости и обустроенности дорожной сети в России, авиационный транспорт является отнюдь не роскошью: он призван оказывать социальную услугу, остро необходимую для населения большинства регионов страны.

Мы, авиаперевозчики, отдаем себе отчет, что не располагаем реальными рыночными возможностями для увеличения тарифа: наращивая цены за перевозку, мы в итоге получим лишь сокращение доходов, ибо потеряем значительную часть своих пассажиров.

В целом российская экономика сегодня имеет самый высокий удельный вес транспортных расходов — и это, безусловно, не делает ее конкурентоспособной. Очевидно, что задача обеспечения национальной конкурентоспособности не может быть решена при тех издержках, которые генерирует транспортная отрасль (прежде всего — «благодаря» росту цен на топливо).

Если в мире расходы на топливо в себестоимости перевозок составляют от 15 до 22%, то в России этот показатель неизмеримо выше — 25–32%. В бюджете ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» в прошлом году средства, выплачиваемые за топливо, составили 31%. А в бюджет нынешнего года мы заложили уже 32,8%. В абсолютных величинах это составляет 24,5 млрд. руб.

И при всем при том, ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» находится далеко не в худшем положении. Ведь для большинства российских авиакомпаний, которые эксплуатируют в основном самолеты отечественного производства, доля топлива в себестоимости перевозок нынче превышает 50%. При таком перенапряженном бюджете не остается ни малейших ресурсов для модернизации воздушного флота, для расширения авиационных перевозок, для развития авиакомпаний, подготовки высококвалифицированного персонала и т.д. Все это, в конечном счете, ведет к деградации авиационных перевозок в России.



При составлении производственного плана и бюджета на 2006 год ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» запланировало рост цен на топливо в размере 22%. Но оказалось, что мы проявили неоправданный оптимизм: всего за один месяц компания уже вышла на тот ценовой уровень, который мы прогнозировали как средний по году. Сегодня 1 тонна авиатоплива стоит: для аэропорта «Шереметьево» — \$604, в целом по Российской Федерации — \$665, в СНГ — \$754. Это значительно выше тех расценок, которые ныне существуют в ряде зарубежных аэропортов (в частности — в США).

«Аэрофлот — российские авиалинии» задействовал, пожалуй, весь возможный набор организационных и технических механизмов, связанных с экономией топлива. В текущем году мы проводим программу модернизации существующего воздушного флота. Например, в Ту-154 заменяем полы на более легкие — чтобы облегченные самолеты расходовали меньше топлива. Устанавливаем законцовки на Ту-154, что позволяет экономить от 2,5 до 3,5% топлива. Осуществляем программу «Тенкеринг», которая дает возможность заправляться в тех аэропортах, где топливо дешевле. Зачастую наши самолеты по минимуму заправляются в «Шереметьево», долетают до Берлина или Варшавы, там «под пробку» заправляются и везут топливо-керосин в Москву. Получается парадоксальная картина: Россия по трубе перегоняет в Германию свою нефть, тамошние фирмы из нее изготавливают керосин, а затем приле-

тают воздушные суда «Аэрофлота», заливают этот керосин и везут в Москву. Ну чем не карикатура?

Еще один серьезный стратегический ресурс — это обновление самолетного парка, замена устаревших самолетов на топливоэкономичные, менее затратные. Такое радикальное обновление своего флота проводят сегодня все ведущие авиакомпании мира. Никогда прежде в истории у «Боинга» и у «Аэрбаса» не было такого заказа на новые самолеты, как сейчас. Эти производители воздушных судов сделали ставку на новую генерацию самолетов, ориентированную прежде всего на топливосбережение. Новая генерация дальнемагистральных самолетов (будь то «Боинг» или «Аэрбас») предусматривает до 20% экономии топлива по сравнению с сегодняшними моделями.

Заметим, что сегодняшние модели «Боинга» и «Аэрбаса» экономнее наших отечественных самолетов на 30–40% (а по сравнению с Ил-62 — в два раза).

Кто ныне является мировым лидером по обновлению и расширению своего воздушного флота? Наш юго-восточный сосед Китай: в настоящее время им заказано 620 новых самолетов, разворачивается полное техническое перевооружение воздушного флота.

Фирма «Аэрбас» рассматривала проект размещения сборки и производства самолетов А-320 на новой производственной площадке: либо в России, либо в Китае. В этом состязании победил Китай — исключительно благодаря тому, что КНР приняла решение приобрести 150 самолетов семейства А-320. И это несмотря на то, что по всем остальным параметрам Россия является более предпочтительной площадкой — в силу наличия авиационной культуры, авиационной науки, авиационной школы и огромного количества простаивающих авиационных мощностей.

Каким же путем российским авиаперевозчикам выходить из сложившейся кризисной ситуации? Прежде всего, представляется необходимым предусмотреть на федеральном уровне законодательную норму обязательного альтернативного топливообеспечения в аэропортах, где осуществляется достаточно большой объем перевозок (скажем, около 2 млн. пассажиров в год). Такая норма существует в большинстве стран мира. У нас же в России еще с советских времен

и поныне сохраняется полная монополия: во всех аэропортах существует только один топливно-заправочный комплекс, и он жестко диктует цены на авиационное топливо. Стоит ли удивляться, что в ряде российских аэропортов стоимость топлива гораздо выше, чем где-либо в мире? Вполне наглядную иллюстрацию к этому можно встретить в Астрахани, Екатеринбурге, Хабаровске...

В мире давно существует практика — проводить биржевые торги на нефтепродукты с целью организации хеджирования топлива, что позволяет авиакомпаниям формировать прогнозируемый производственный бюджет. Большинство ведущих авиакомпаний таким образом хеджируют от 50 до 90% своего топлива. Мы, российские авиаперевозчики, в состоянии хеджировать всего лишь 10% топлива на организованном рынке — на Западе (поскольку у нас в стране отсутствуют механизмы биржевых торгов нефтепродуктами).

В целом вышеуказанная ситуация оценивается как чрезвычайно тревожная. Нетрудно представить, как она может еще обостриться в связи с возрастающей политической напряженностью вокруг Ирана. Мы отдаем себе отчет, что сегодня живем в реальности высоких цен на нефтепродукты и что это напрямую связано со структурой нашей национальной экономики. И потому только последовательно проводимая государственная политика способна исправить то крайне негативное положение, которое сложилось с топливообеспечением и с расходами на топливо как в авиации, так и во всем транспортном комплексе Российской Федерации.

Весомым и аналитичным было выступление **президента Российской академии транспорта ректора Петербургского государственного университета путей сообщения профессора Валерия КОВАЛЕВА:**

— Сегодня, действительно, в Российской Федерации отсутствуют необходимые рычаги воздействия государства на ценообразование на рынке топливно-энергетических ресурсов. Несомненно, именно этим обстоятельством обусловлено то непомерное повышение цен (составляющее 200% или более), о котором здесь говорили многие выступающие. Отсутствие рычагов государственного воздействия напрямую сказалось на росте тарифов, который сделался основным бичом для потребителей транспортных услуг и серьезным тормозом для развития отечественного транспортного рынка.

Эта ситуация — весьма острая, буквально кричащая SOS, и, тем не менее, она является лишь частным случаем, закономерно вытекающим из общего сонма проблем российского транспортного комплекса. В ней как в капле воды отражается то самое отсутствие государственной политики, которое нынче последовательно проявляется во всех без исключения аспектах функционирования транспортного комплекса и о котором говорили все выступающие здесь.

Достаточно много здесь говорилось о проблемах и морских, и речных, и авиационных. Единственное — здесь не говорилось о железнодорожном транспорте, который тоже испытывает на себе всю тяжесть тех же проблем, влияние цен на то же дизельное топливо, на электроэнергию, на металл. Наши железные дороги — емкий рынок потребления всех этих ресурсов. Но там есть и своя специфика ситуации. Ведь вот уже третий год наш железнодорожный транспорт пребывает в «родовых схватках» реформ. Но, на мой взгляд, рождается не совсем то, что замыслили: объявленные цели и задачи реформ (в том числе — и снижение транспортной составляющей, и перекрестное субсидирование) так и остаются не более чем декларациями. Практически вся эта мучительная реформа пока что свелась к замене государственной монополии на монополию акционерного общества со 100-процентным государственным капиталом.

В таких же тисках кризиса пребывают и другие виды транспорта, в том числе городской, промышленный и т.д.

Все это многообразие проблем требует, на наш взгляд, комплексного научно-подхода, срочных системных решений по выходу из кризисной ситуации. С трудом принятая транспортная стратегия нуждается в глубокой научной доработке. Но, видимо, роль науки еще не понимается у нас в стране на высоком государственном уровне.

Сегодня, возрождая нашу отраслевую академию, мы считаем главной задачей: Российская академия транспорта призвана объединить ученых, работающих в различных областях транспортной науки, скоординировать их усилия, способствовать превращению транспортного комплекса всей страны в единый механизм. Передовая научная мысль, возведенная на уровень государственных задач, — этот тот цемент, который позволит построить гармоничное здание отрасли, по-настоящему современное и конкурентоспособное на мировом рынке.

Несомненно, одна из важнейших проблем этого единого транспортного

комплекса — тарифное регулирование. Объективно различные виды транспорта сегодня не столько дополняют, сколько противодействуют друг другу. Причем речь идет не столько о полезной конкуренции открытого рынка, сколько — о нелепой конкуренции в тех областях, где мировая практика уже давно расставила все акценты. Известно, что, согласно параметрам экологическим, безопасности, эффективности перевозок и другим, каждому виду транспорта предназначена своя область перевозок. В условиях четкого государственного регулирования с помощью различных механизмов контроля и поощрения под определенные потребности грузоотправителей и пассажиров развиваются именно свои, наиболее эффективные виды перевозок.

Наблюдаемый сегодня в Европе бум роста грузовых перевозок железнодорожным транспортом происходит под серьезным воздействием экологических сил этих стран. Мы же у себя часто наблюдаем обратное. Мы видим, как в силу различных причин становится невыгодной перевозка грузов по внутренним водным путям. Причем — именно тех грузов, которые, безусловно, согласно всем параметрам, должны доставляться водными путями. Государственное тарифное регулирование во многом должно обеспечивать это естественное, с позиций преимуществ или недостатков того или иного вида транспорта, распределение грузо- и пассажиропотоков.

Российская академия транспорта призвана стать мозговым центром, при активном участии которого будет формироваться политика в области транспорта, в том числе и по вопросам тарифов. Мы укрепляем и налаживаем наши контакты и с Государственной Думой, и с Советом Федерации. Сегодня я должен отметить, что Министерство транспорта в своем научном сопровождении проектов и идей и в работе Научно-технического совета привлекает силы Академии. И мы надеемся, что своим участием, своими предложениями сумеем завоевать тот авторитет и ту значимость, которую хотим придать Академии транспорта Российской Федерации.

Следует заметить, что экономическая политика, проводимая Минтрансом РФ, вызвала немало негативных оценок и критических замечаний со стороны ряда участников съезда. Позицию Минтранса РФ по данным вопросам подробно изложил **исполняющий обязанности министра транспорта Александр МИШАРИН**. Вот несколько выдержек из его выступления:

— В прошлом году все-таки Правительством, впервые за последние 15 лет, был принят такой документ, как Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года. Мы вместе с вами в развитие этого документа разработали еще два, которые сегодня внесены в Правительство. Это — Стратегия развития до 2010 года как среднесрочный план и откорректированная Федеральная целевая программа модернизации транспортной системы России.

Я думаю, что прозвучавшая сегодня проблема о действительной стоимости топлива и о тарифном регулировании является одной из базовых и ключевых... Стратегия развития транспорта на период до 2010 года предусматривает и основные направления совершенствования тарифного регулирования в отдельных сегментах рынка транспортных услуг. Минтранс России считает, что для обеспечения баланса интересов субъектов регулирования и потребителей их услуг тарифно-ценовое регулирование должно быть ограничено в первую очередь сферами естественных монополий. И в этом документе определены основные проблемы. Это — недостаточно гибкая и стабильная система регулирования тарифов, отсутствие дифференцированного подхода к регулированию естественно-монопольных, конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности, отсутствие согласованности государственного регулирования деятельности различных естественных монополий и несовершенная нормативная база.

Важным направлением является выработка мер государственных поддержек, направленных на обновление наших перевозчиком парка подвижного состава и транспортных средств. Мы можем говорить с вами, что мы будем работать по ценам на топливо ниже, чем мировые. ...Государство может это сделать, но давайте задумаемся — правильно ли это? Я приведу тут пример с авиацией. Реальная цена на топливо в разы ниже мировых привела к тому, что у нас все типы самолетов, которые были раньше (это Ил-62, Ту-154, Ту-134, Ил-86), имеют расход топлива на 80% или в два раза выше, чем аналогичные самолеты «Аэрбас» и «Боинг». (Ну, вот и «прилетели»!) И мы сегодня разово вынуждены переходить, вся транспортная компания, на новые типы самолетов. Наверное, это неправильно. Вопросы конкурентности российской транспортной системы напрямую связаны с экономичностью,

эффективностью тех транспортных средств, которые она использует... То же самое можно сказать (и здесь достаточно много было сказано) об автомобильных перевозчиках. Здесь мы видим две проблемы, которые мы сегодня должны решать и решаем.

Первая — что касается международных перевозчиков... Да, здесь мы проводим — я не побоюсь этого слова — лоббистскую политику по защите автомобильных перевозчиков через систему разрешений и квот, которая сегодня существует в Европе. Мы увеличили долю российских перевозчиков на нашем рынке с 22 до 37%.

Второе, что мы делаем. Сегодня создаются условия для обновления подвижного состава. Это субсидирование процентных ставок, это дополнительное преимущество при покупке автомобилей класса «Евро-3», «Евро-4» на международном рынке. Мы получаем сегодня в разы больше разрешений в Италию, Германию... и мы дальше будем это проводить.

В прошлом году мы вместе с Союзом международных автоперевозчиков провели серию совещаний в Правительстве под председательством заместителя председателя Правительства А.Д. Жукова, где эти вопросы постепенно с вами рассматриваем и решаем. Но при этом мы с вами должны создавать условия для развития российской промышленности. Сегодня приняты меры по развитию предприятия «КамАЗ», и мы думаем, что эти меры дадут свои результаты.

Третья существенная задача, которую мы сегодня решаем вместе с вами... Что сегодня вкладывается в весь автомобильный транспорт — на подвижной состав, развитие автомобилей и на дороги. Соотношение вложений составляет: 10% — на дороги и 90% — на обновление подвижного состава. Это при том, что мы его не обновляем, что производительность труда за последние годы в грузовом движении упала в 4 раза. Это говорит о том, что крайне мало вкладываем в развитие автомобильных дорог. Сегодня 63% автомобильных дорог не соответствуют технических параметров и 33–34% работают в режиме перегрузки, то есть по параметрам — выше в 1,1–1,5 раза. Если посмотреть на карту, то у нас вся европейская часть уже становится «красной». Возвращаясь к основным документам, и в Стратегии, и в Федеральной целевой программе разработаны конкретные меры. Мы действительно считаем, что сегодня доля средств, направляемых на развитие

автомобильных дорог, должна быть доведена с 1 до 3% от ВВП. Но не только за счет бюджета, но и за счет механизмов развития государственно-частного партнерства, создания сети национальных платных дорог (как это сделано сегодня в Европе и во всем мире)... Я подчеркиваю: только таким образом мы можем достичь результата в ближайшем обозримом будущем — в разы увеличить средства на развитие автомобильных дорог. Мы предприняли конкретные меры, пытаюсь сохранить действующую сеть автомобильных дорог: в 2006 году с 23 до 44 млрд. — почти в 2 раза — увеличили средства на содержание сети федеральных дорог, чем позволим каким-то образом стабилизировать ситуацию.

Съезд констатировал: в Российской Федерации отсутствуют комплексное реально действующее правовое поле, адаптированное к новой экономической формации, и быстродействующие механизмы его реализации, способные комплексно и эффективно осуществлять государственную ценовую политику. Процесс ценообразования сегодня происходит не по нормам федеральных законов, отвечающих новой экономической формации, а по «понятиям» сговора между участниками рынка или государства с участниками рынка.

Участниками съезда приняты следующие основные решения:

1. Просить Правительство РФ, Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания:

- Завершить доработку и принятие в течение 2006–2007 годов полного пакета законодательных правовых актов прямого действия (подобно другим развитым странам, давно функционирующим в новой экономической формации), обеспечивающих защиту равноправных условий для всех функционирующих субъектов рынка рыночными инструментами государственной политики:

- монопольного сектора — жесткими рамочными механизмами и измеряемыми критериями, закрепленными в законодательном порядке по каждой монополии;

- немонопольного сектора — гибкими рыночными механизмами.

- Внести в 2006 году в первоочередном порядке поправки в проекты федеральных законов РФ аналогично функционирующим в странах, давно перешедших к новой экономической формации:

— «Об официальном бухгалтерском учете» — с целью доведения его до международных стандартов;

— «О защите конкуренции» — с целью придания ему статуса закона прямого действия с быстродействующими механизмами санкций в размере не менее 10% от доходов;

— «О финансовой аренде (лизинге транспортных средств)».

Внести в соответствующие законы поправки прямого действия, предусматривающие изъятие до 90% сверхприбыли в бюджет государства.

Принять федеральный закон «О лоббировании» и другие необходимые федеральные законы и поправки.

В целях реализации Налогового кодекса РФ в вопросах амортизации просить Правительство РФ принять соответствующее постановление, предусматривающее реализацию данного закона в этой части.

Просить Президента РФ В.В. Путина:

- до принятия всего пакета законодательных правовых актов подписать указ Президента России, устанавливающий предельный уровень рентабельности предприятий монопольного и немонопольного секторов экономики в пределах 20%. Предусмотреть изъятие

до 90% сверхприбыли, а также ответственность за сговор в сумме 10% от дохода;

- учитывая международный опыт, определить единый координационный государственный центр по проведению ценовой политики в монопольном и немонопольных секторах экономики.

3. Просить Председателя Совета по конкурентоспособности и предпринимательству при Правительстве РФ Председателя Правительства РФ Фрадкова М.Е. о проведении специального заседания Совета «О повышении рентабельности и конкурентоспособности российских транспортных систем» с участием руководителей отраслевых российских транспортных союзов, ассоциаций и транспортных компаний, а также соответствующих министерств и ведомств.

4. Просить Правительство РФ рассмотреть вопрос о создании необходимого структурного, кадрового и технического потенциала с целью разработки и мониторинга транспортного баланса для федеральных, региональных и коммерческих целей.

5. Просить Минэкономразвития РФ, учитывая климатические условия России, существующий технический уро-

вень и оснащенность предприятий, а также в региональном разрезе:

- определить, при каком соотношении цен с ведущими западными странами на топливно-энергетические и другие ресурсы может быть обеспечена необходимая рентабельность и конкурентоспособность как транспортных услуг, так и национальных товаров в Российской Федерации;

- вести рыночные стимуляторы, мотивирующие техническое перевооружение на менее энергоемкие технологии и транспортные средства, в том числе и через механизм государственно-частного партнерства в создании лизинговых конструкций.

Минтрансу России внести в Правительство РФ необходимые в этой части проекты постановлений, а в Государственную Думу — соответствующие поправки в действующие законы.

Съезд подчеркнул: «Транспортное сообщество готово оказать в этом всемерную помощь, но оставляет за собой право отстаивать создание законодательного правового поля, обеспечивающего равноправные условия функционирования всех субъектов рынка, в том числе и в аспекте ценообразования».