

Ник Брукс: Не знаю примеров в Европе, где грузовые операторы субсидируют пассажирские перевозки

КИЕВ, ПЯТНИЦА 15 ЯНВАРЯ 2021 10:00

НОВИНА УКРАЇНСЬКОЮ →

f

2

Ник Брукс (Фото: allrail.eu)

АВТОР: АЛЕКСАНДР ХИЩЕНКО

Украинские железные дороги имеют большой потенциал, но однозначно нуждаются в реформе. К реформам "Укразализныци" Украину призывает и Европейские Союз. Глава ALLRail – международной организации пассажирского транспорта в Европе, Ник Брукс рассказал о том, как железные дороги реформировали в Европе и какой опыт может позаимствовать Украина.

– В ЕС заявили, что Украине крайне необходима реформа "Укрзализныци". Расскажите, какой вы видите эту реформу? Какие шаги должны быть предприняты в первую очередь, каким был алгоритм реформирования железных дорог в европейских странах?

– Могу сказать, что в первую очередь в Украине не хватает коммерческого подхода к организации железнодорожного транспорта. В условиях рыночной экономики, а мы верим, Украина движется в этом направлении, – считается привычным иметь сферы железнодорожного и авиатранспорта, функционирующие на коммерческой основе. Поэтому вполне приемлемо внести или усилить коммерческую составляющую, если таковой не имеется.

←

Реклама от Google

Отправить отзыв

Почему это объявление? ⓘ

Потому что так железнодорожный сектор может стать более эффективным и инновационным – если он чувствует давление конкуренции, это стимулирует. И если он станет более эффективным и инновационным, то это привлечет пассажиров, что автоматически приведет к переходу на железнодорожный транспорт и привлечению большего числа людей, что, на мой взгляд, полностью соответствует целям устойчивого развития Европейского Союза. Глава ALLRail – международной организации пассажирского транспорта в Европе, Ник Брукс рассказал о том, как железные дороги реформировали в Европе и какой опыт может позаимствовать Украина.

В принципе, я думаю, что у украинских железных дорог большие перспективы. Страна Украина очень хорошо устроена для пассажирских перевозок на дальние расстояния, есть много интересных маршрутов. Таким образом, было бы очень хорошей идеей использовать те же директивы, те же цели либерализации рынка, которые Европейский Союз принял в своих 4 пакетах реформ, которые имели место за последние 20 лет.

И я думаю, что железнодорожным компаниям не должно быть зазорно стремиться получать прибыль. Как и в некоторых странах, особенно, бывшего Советского Союза, есть ощущение, что железная дорога должна быть государственной службой, что она нуждается в субсидиях, поскольку она предназначена для людей, для народа.

Но если мы посмотрим на другие примеры в Европе, то увидим, что открытие рынка сэкономило много денег тем же людям, налогоплательщикам, но также улучшило обслуживание. Например, в Чехии и Словакии количество пассажиров увеличилось на 90 процентов после либерализации рынка. Так что, конечно, эта же модель может работать и на Украине.

– Значит, эти 4 пакета реформ ЕС можно применить для Украины?

– Наверное, наиболее актуальным для Украины будет самый последний пакет – 4-й пакет реформ. В нем речь шла об открытии и либерализации рынка внутри страны, в то время как предыдущие в основном ориентировались на грузовые перевозки.

Но 4-й железнодорожный пакет предназначен в основном для пассажирского сектора, и предусматривал либерализацию и открытие рынка пассажирских перевозок. Мы думаем, что у украинских пассажирских железных дорог есть большой потенциал, особенно в дальнем направлении.

Но я должен сказать, что во многих странах, таких как Чехия, Швеция, Италия или Германия решили открыть свои рынки до того, как об этом сказал Европейский Союз. Итак, успех железнодорожной отрасли в этих странах объясняется не волей ЕС, а волей правительств этих стран, которые решили открыть рынки до 4 пакетов реформ ЕС.

– Пассажирские перевозки – слабое звено железных дорог Украины. Это приводит к убыткам в миллиарды долларов, которые компенсируются прибылью от грузовых перевозок. Как индустрия пассажирских перевозок выглядит в Европе? Находятся ли железные дороги в государственной или частной собственности, как ими управляют? А как обеспечивается прибыльность сектора пассажирских перевозок? Или он остается субсидированным?

– Смотря что вы имеете в виду под железной дорогой. Я бы сказал, что есть три разные составляющие. Инфраструктура (вокзалы, железные дороги и т.д.), операторы и рынок продажи билетов (с разными цифровыми платформами).

Я думаю, что в Европе нигде инфраструктура не является рентабельной. Очень немногие случаи, в основном инфраструктура, нуждается в субсидиях налогоплательщиков. Во многом это связано с амбициозными планами усовершенствования – строительством новых линий и станций.

Но я думаю, что это нормально, если люди хотят иметь новые дороги и путешествовать по Европе, они могут субсидировать железнодорожную инфраструктуру. Но, конечно, мы должны быть уверены, что каждый потраченный на развитие инфраструктуры цент тратится эффективно.

Что касается операторов, то мы знаем, что в Европе достаточно примеров частных и государственных прибыльных операторов. В Италии, например, существует конкуренция между Italo, которая является компанией высокоскоростных поездов в Италии с 50 поездами, и Train of Italia, государственной компанией высокоскоростных поездов. Оба они на самом деле прибыльны. До времен Covid, конечно.

←

Реклама от Google

Отправить отзыв

Почему это объявление? ⓘ

И на самом деле, если говорить о рынке продажи железнодорожных билетов, цифровых платформ для продажи железнодорожных билетов, то они очень прибыльны. В некоторых случаях объекты инфраструктуры тоже прибыльны, если на них есть магазины, у них есть предприятия. Например, большой центральный вокзал в Кельне, где я живу, также является прибыльным. Внутри есть много предприятий, которые платят за аренду.

Поэтому я не верю в заявление о том, что вся железнодорожная система должна субсидироваться, я считаю, что должна быть цель сделать ее как можно более коммерчески жизнеспособной, поскольку многие ее части имеют для этого потенциал. И для этого есть веская причина: если вы сделаете инвестору коммерчески жизнеспособной, вы привлечете в нее частных инвесторов. А в Украине вы остро нуждаетесь в частных деньгах, потому что государственных денег не хватает для инвестирования в железнодорожную систему.

– В Украине идет дискуссия о том, должны ли железные дороги быть в частной или государственной собственности или частично... Что вы можете сказать по этому поводу?

– Я считаю, что инфраструктура железных дорог очень чувствительна, и она скорее всего останется частью государства. Потому что хорошо иметь нейтральную инфраструктурную компанию, которая справедлива и относится ко всем операторам одинаково.

Но если говорить об операторах, я бы сказал, что есть веские причины передать эти функции частным инвесторам. Оператора следует отделить от управляющего инфраструктурой из-за конфликта интересов. В противном случае мы видим по всей Европе, что при такой модели для других операторов выход на рынок является огромной проблемой.

Если взять в качестве примера авиационную отрасль и авиационный сектор в ЕС, то это не тот случай, когда авиакомпании владеют аэропортами. Частные перевозчики конкурируют и работают в нейтральных аэропортах и с нейтральными авиационными властями. И почему эту модель нельзя применять к железным дорогам?

У вас должно быть нейтральное и справедливое управление инфраструктурой, которое одинаково относится ко всем операторам. Если украинские железные дороги контролируют крупнейшего оператора, то у него естественно большой соблазн пользоваться их предпочтениями.

– То есть вы имеете в виду, что Украина может использовать модель, когда сами железные дороги принадлежат государству, а остальное отдано частным инвесторам?

– Все, где есть потенциал стать коммерческим рынком, приносящим прибыль, где вы хотите добиться значительных улучшений – должно быть отделено от управления инфраструктурой, которая может оставаться в руках государства. Вам необходимо создать это разделение, чтобы позволить другим операторам выйти на рынок, чтобы стимулировать конкуренцию.

– Сможем ли мы сделать наши пассажирские перевозки более прибыльными? Ведь сейчас у нас огромная проблема, когда грузоперевозки оплачивают убытки от пассажирских перевозок, что плохо для экономики Украины.

– Здесь могу сказать две вещи. Первое: я не знаю примеров в Европе, где грузовые операторы перекрестно субсидируют пассажирские перевозки, кроме Украины. Это уникально.

Конечно, в Европе есть крупные железнодорожные компании, у которых, конечно, есть грузовые департаменты. Но я никогда не слышал о ситуации, когда пассажирские перевозки настолько невыгодны, а грузы настолько прибыльны, что перекрестное финансирование имеет место.

В целом в ЕС государственные грузовые компании в Европе не очень прибыльны. Они довольно неэффективны, и именно частные грузовые операторы более инновационны и привлекают много клиентов. Так, например, в 2019 году Deutsche Bahn потеряла 488 миллионов евро, компания убыточна и не может перекрестно субсидировать пассажирский транспорт.

Итак, сможете ли вы разделить эти две части, грузовую и пассажирскую, на разные бизнес-подразделения. А правительству нужно знать, какова прибыль грузового подразделения и пассажирского.

А что касается пассажирского сектора, то в Украине нужно провести реформу, которая сделает его более эффективным и снизит потери. Чтобы стимулировать больше людей сесть на поезд, чтобы получать доход. Я считаю, что УЗ может сделать свой продукт более привлекательным. Это могло бы принести больше прибыли и уменьшить убытки.

И если убытки остались, то их надо возмещать не грузовым подразделением, а просто из денег государства, выделенных из налогов. Поскольку перекрестное финансирование не работает. Что также очень важно – достижение прозрачности. На данный момент мы не знаем, сколько стоит транспорт и как формируется тариф в УЗ.

– В Европе тариф прозрачный?

– Действительно, в Европе публичные компании отчитываются ежегодно, и мы можем видеть, сколько они взимают в своих тарифах, что вкладывают в тариф и прибыльны они или нет. Но мы не знаем этой информации об УЗ, она слишком расплывчата.

Все, с кем я разговариваю в Украине, считают, что пассажирский сектор может быть более прибыльным или, по крайней мере, не таким убыточным, как это утверждается. Потенциал есть, и можно добиться существенного улучшения. Нынешняя советская модель, очевидно, не работает, поэтому нужна реформа.

Читайте РБК-Украина в Google News

Новости Украины

Транспорт

Укразализныця

пассажироперевозки

транспорт

перевозки

грузоперевозки

"Нынешнее руководство Минздрава полностью провалило подготовку и начало вакцинации в стране. Те страны, которые сегодня уже активно вакцинируют своих граждан, а это почти 50 стран по всему миру, начали переговоры о вакцине еще с лета. Тогда как наш Минздрав официально поручил вести переговоры ГП "Медицинские закупки" 10 декабря", – говорит член профильного комитета Ольга Стефанишина.

Темпами и успехами переговорного процесса Степанова, по информации РБК-Украина, недовольны и в президентской команде.

"Pfizer и Moderna восемь месяцев ожидали каких-либо запросов от Минздрава. Как так получилось, что другие даже менее богатые страны сумели договориться с ними, а мы не смогли? Это вопрос. С AstraZeneka есть другая проблема: их представительство в Украине принадлежит россиянам, это осложняет переговоры из-за политической составляющей", – сказал изданию информированный собеседник.



Он уточнил, что сейчас в процесс активно включился Офис президента, "по сути перебрав на себя функции Минздрава".

"В Офисе поручили вести переговоры всем нашим послам. Также сейчас есть надежда, что с нами поделится ЕС, как это сделала Румыния, поделившись препаратами с Молдовой", – добавил источник.

Профильный заместитель главы Офиса президента Юлия Соколовская подтвердила изданию, что вопросом поставки вакцины в Украину занимаются на разных уровнях, в том числе и в ОП.

"Учитывая актуальность и горячую ситуацию в Украине и мире с закупкой и вакцинацией населения, а также повышенным спросом и вниманием к этой проблематике президент Украины как глава государства обращается к лидерам европейских государств для ускорения предоставления Украине качественной, утвержденной у западных партнеров вакцины", – отметила замглавы ОП.

В частности, такие разговоры велись с президентами Франции, Литвы и Португалии. К переговорному процессу также привлечены вице-премьер-министр Ольга Стефанишина и украинские посольства, добавила Соколовская. Но "главным субъектом" в вопросе поставки выступает именно Минздрав, уточнила она.

В профильном ведомстве заявляют, что начали переговоры о поставках – как с компаниями, так и с иностранными государствами – еще в мае прошлого года. При этом министр Степанов не считает, что Украина оказалась в аутсайдерах по вакцинации в мире, и называет такие упреки "манипуляцией".

Его критики видят ситуацию иначе. Если бы Украина действительно начала договариваться о вакцине девять месяцев назад, то не оказалась бы на руках с одним контрактом, пока многие страны уже закупили по несколько видов вакцин и привили тысячи, а то и миллионы человек.

Читайте РБК-Украина в Google News

Новости УкраиныОбществоМинистерство здравоохранения УкраинызакупкавакцинацияМаксим СтепановКоронавирус

NEWS	DAILY	LITE	STYLER	TRAVEL
Новости Украины	Статьи	Новости шоу-бизнеса	Жизнь	Отдых в Украине
Коронавирус	Интервью	Спецпроекты	Персоны	Отдых за рубежом
Лента новостей	Мнения	Мода	Происшествия	Личный опыт
Мир	Лонгриды	Красота	Новости науки	Уикенд
Политика		Стиль жизни	Курьезы	Дети
Происшествия		Афиша	Новости спорта	Мнения
Общество		Еда	Телешоу	
Экономика			Фильмы и сериалы	
Финансы			Война	
Ni-tech			Нужна помощь	
Энергетика			Авто	
Транспорт			Животные	
Спорт				
Местные выборы				
Пресс-релизы				

