

# **А. Голомолзин выступил на заседании Рабочей группы по конкуренции и регулированию Комитета по конкуренции ОЭСР**

19 июня 2013, 14:32

17 июня 2013 года состоялись заседания Рабочей группы №2 по конкуренции и регулированию Комитета по конкуренции ОЭСР, в рамках которых прошел круглый стол на тему «Нововведения в железнодорожной отрасли».

В ходе обсуждения поднимались вопросы структурной реформы и последних изменений отрасли. В заседании приняли участие ряд регуляторов, активно проводящих реформы, руководители конкурентных ведомств и представители академических кругов. Во время своих выступлений участники круглого стола уделили внимание темам перспектив развития конкуренции на железнодорожном транспорте и продолжения структурных реформ.

Общая направленность реформ в ЕС – дальнейшее вертикальное разделение, развитие конкуренции и действия, направленные на гармонизацию правил (в настоящее время применяется порядка 13000 различных правил, которые следует сокращать с целью снижения административных барьеров).

С 1998 года в Швеции было принято решение по вертикальному разделению и развитию конкуренции как в грузовом, так и пассажирском сообщении. Причем в обоих случаях применяется конкуренция «на рынке» с поэтапным сокращением доли бывшего монополиста. Для пригородного сообщения основной является конкуренция «за рынок». Одним из главных критериев отбора является сокращение государственных субсидий. Конкуренция сопровождается не только ростом пассажирооборота и грузооборота, но также и ростом инвестиций частного сектора.

В Румынии в связи с обращением в суд Еврокомиссии было обеспечено исполнение директивы о реформировании рынка железнодорожного транспорта. На рынке в настоящее время конкурируют 24 оператора, доля монополиста снижается. Также в порядке гарантирования доступа к инфраструктуре и повышению независимости регулятора функции по регулированию тарифов были возложены на конкурентное ведомство Румынии. Аналогичный успешный опыт совмещения функции регулирования тарифов и антимонопольного контроля имеется у Нидерландов и Австралии.

Россия, как и другие страны, представила информацию о ходе реформирования и текущем состоянии рынка пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок. Комментируя отдельные аспекты ситуации на рынке заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы (ФАС России) Анатолий Голомолзин сказал: «В сфере грузовых железнодорожных перевозок развитая конкуренция присутствует в услугах грузовых вагонных операторов. РЖД при этом остается единственным грузовым перевозчиком и владельцем инфраструктуры общего пользования. Благодаря дерегулированию конкуренции в сфере услуг грузовых вагонных операторов было построено более трехсот тысяч новых вагонов, а инвестиции составили порядка 600-700 млрд. рублей (14-15 млрд. евро) за последние 10 лет».

А. Голомолзин также отметил, что появлению конкуренции в сфере грузовых перевозок будет способствовать выделение локомотивной составляющей в тарифе и уточнение содержания отдельных положений Правил оказания услуг инфраструктуры. После 2015 года в рамках Единого экономического пространства планируется конкуренция между перевозчиками Беларуси, Казахстана и России на основе недискриминационного доступа к национальным железнодорожным инфраструктурам. Важное значение для развития конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок будет иметь создание коммерческой инфраструктуры.

Предметом обсуждения были вопросы высокоскоростного железнодорожного сообщения. В США планируется выделить 40 млрд. долларов с целью того, чтобы порядка 80% населения имели доступ к ним в районах с высокой плотностью населения, в том числе штаты Флорида, Калифорния. В дополнение к существующим проектам в международном сообщении в Великобритании рассматриваются проекты высокоскоростного сообщения Лондона с другими частями страны. Италия является одним из немногих примеров, где в сфере высокоскоростного сообщения присутствует конкуренция «на рынке». Новый частный участник рынка компания Italo вышла на него в апреле 2012 года в рамках гарантий недискриминационного доступа к инфраструктуре. В ближайшие годы Italo планирует существенно расширить сферу своей деятельности.

Также специально оговаривались вопросы, связанные с предоставлением субсидий на развитие инфраструктуры. Позиция Еврокомиссии состоит в том, что субсидии в инфраструктуру не приводят к ограничению конкуренции. В тоже время в рамках обсуждения говорилось, что субсидии в инфраструктуру должны быть пропорциональны и оптимальны. Больше субсидий требуется в случаях низкой плотности перевозок и при создании новых современных объектов инфраструктуры, и меньше субсидий - в инфраструктуру с высокой плотностью перевозок и в уже существующие объекты.