

# Полный текст выступления Анатолия Голомолзина на конференции "Реформа пассажирских перевозок: от проекта к реализации. Развитие грузобагажных и почтовых перевозок в России"

21 июля 2006, 16:39

Выступая 20 июля на конференции "Реформа пассажирских перевозок: от проекта к реализации. Развитие грузобагажных и почтовых перевозок в России" А.Н.Голомолзин выступая с докладом на тему "Вопросы развития конкуренции и дерегулирование пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте" отметил, что ход реформирования нужно оценивать в свете произошедших, происходящих и предстоящих институциональных изменений и оценке или прогнозу их последствий.

В частности, речь идет о трех аспектах институциональных преобразований. Структурные и организационные преобразования (от МПС к ОАО "РЖД", создание пассажирской компании и т.п.) и о создании условий для вхождения на рынок новых участников. Повышение эффективности государственного тарифного регулирования и дерегулирование (во главе угла этих процессов стоит процедура анализа рынка, принятие тарифов, отражающих эффективные издержки на основе отдельного учета и достаточной для развития прибыли, а также учитывающих конъюнктуру рынка). Оценка последствий для экономики, населения (удовлетворения спроса, влияния на сопряженные сферы, в том числе машиностроение).

У антимонопольных органов России есть уникальный опыт работы и в качестве регулятора тарифов (в течение 1999 - 2002 годов), так и пятнадцатилетний опыт антимонопольного органа. В свете этого опыта интересно взглянуть на проблему за последние десять лет.

Ситуация 1997 - 1998 годов характеризовалась заниженным уровнем тарифов на пассажирские перевозки, ажиотажным спросом, не обеспеченным ни по качеству, ни по объему услуг, отсутствием гибкости тарифного регулирования, нарастанием объемов перекрестного субсидирования, замедлением темпов обновления подвижного состава. Антимонопольный орган, начав регулирование тарифов в 1999 году, был вынужден провести серию оперативных повышений тарифов, обеспечив выход на балансировку спроса и предложения. Нормализовалась ситуация с очередями на вокзалах, пассажирские перевозки стабилизировались.

В это время начала нарастать конкуренция железнодорожного транспорта с другими видами транспорта: авиационным и автомобильным. Стало увеличиваться транспортное плечо сравнительной конкурентоспособности автомобильного транспорта: от 500 км до 1500 км и более. Возникла необходимость гибкого реагирования на ситуацию.

В 2000 году был принят ряд решений по дерегулированию тарифов. Так, были дерегулированы перевозки в вагонах СВ и купе фирменных поездов (в количестве более 100). Позднее были дерегулированы все купейные вагоны. В результате стабилизировалась заселенность всех типов вагонов. Железнодорожники получили

возможность приобретать новый подвижной состав. С этого времени наша промышленность получила возможность внедрять новые разработки, так были созданы новые типы вагонов, таких как вагон "Люкс", вагон - трансформер.

В этом же году были дерегулированы перевозки в электропоездах повышенной комфортности в межобластном сообщении. Сейчас существует по сети железных дорог более 100 таких маршрутов. Промышленность получила еще один импульс для развития. Железнодорожное машиностроение стало одним из локомотивов роста экономики, дав один из наиболее существенных вкладов в прирост ВВП, обеспечив нужное качество этого роста с высокой добавленной стоимостью.

К примеру в электропоезде, работающем на маршруте ст."Павелецкая" - а/п "Домодедово", реализовано свыше 200 новшеств, защищенных патентами и авторскими изобретениями. А запуск маршрута Москва - Мытищи снял транспортные ограничения: из области можно добраться до центра Москвы за 18 минут строго по расписанию. Мытищи стали существенно более привлекательным местом проживания, о чем свидетельствует кратное удорожание стоимости жилья.

В течение 2001 - 2002 годов был подготовлен переход к применению гибкого тарифного регулирования. С 2003 года регулируемые тарифы стали учитывать сезонность и фактор спроса. При росте перевозок почти на 10%, не потребовалось дополнительного подвижного состава.

Итогом этих мероприятий стало то, что значительная часть пассажирских перевозок стала не только безубыточной, но прибыльной. Повышение стоимости перевозок произошло за счет востребованного повышения качества транспортного обслуживания. Хотя, следует отметить и существование проблем. Так при принятии решения по дерегулированию предполагалось, что железнодорожниками будет обеспечено преимущественное предложение услуг по регулируемым тарифам. Недавняя проверка сообщения С-Петербург - Москва показало, что это требование не выполняется. Всего курсирует 248 вагонов, из них лишь 56 плацкартных и 12 областных. Возникают проблемы заблаговременной покупки билетов на эти поезда. Навязываются дополнительные услуги при оформлении билетов (например, по добровольному страхованию), а также в пути следования.

Дальнейшее реформирование дальних пассажирских перевозок предполагает создание в ОАО "РЖД" Пассажирской компании. Пока же в ОАО "РЖД" создана пассажирская дирекция. Железнодорожники отмечают, что для того, чтобы пассажирская дирекция была преобразована в компанию необходимо урегулировать проблему перекрестного субсидирования. Вместе с тем, для того, чтобы адекватно оценить уровень перекрестного субсидирования нужно внедрить новую Номенклатуру затрат (инструмент раздельного учета).

Что сдерживает выход на этот рынок новых участников. Проблема состоит в том, что сейчас появиться на этом рынке могут лишь те, кто имеет хорошие отношения либо аффилирован с железнодорожниками. Чтобы гарантировать выход независимым эффективным компаниям, нужна правовая база.

На первом этапе, как независимые компании, так и Пассажирская компания ОАО "РЖД" могут стать не перевозчиками, а операторами. Поэтому на них необходимо распространить разрабатываемое постановление Правительства РФ по основам правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с перевозчиком. Необходимо внесение изменений в целый ряд документов, в частности, в Правила недискриминационного доступа. Они должны касаться не только доступа к инфраструктуре, но и доступа к услугам естественных монополий. Пока таковыми

являются не только инфраструктура, но и железнодорожные перевозки. Правила должны касаться вопросов ремонта подвижного состава, непосредственно связанного с обеспечением перевозочного процесса. Другие ремонты будут обособлены и частью оставлены в системе ОАО "РЖД", а частью приватизированы (в соотношении принадлежности вагонного парка).

Железнодорожники опасаются, что независимые компании выйдут только на высокодоходные направления, а "РЖД" оставят убыточные перевозки. Как представляется, эта проблема может быть решена за счет гибкого тарифного регулирования услуг инфраструктуры. По отдельным направлениям тариф может быть установлен на уровне, обеспечивающем не только компенсацию затрат, но и исходя из спроса. Этот тариф должен применяться по отношению ко всем компаниям.

Обсуждается в настоящее время и вопрос об организации высокоскоростного движения. Действительно, в развитых странах (Япония, Южная Корея, Западная Европа) оно является неотъемлемым элементом транспортного комплекса. Удовлетворяются потребности пассажиров этих стран, достигается внедрение научно-технических разработок.

Вместе с тем, необходимо понимать, что это весьма капиталоемкий проект. Перспективы его внедрения зависят от конкуренции с другими железнодорожными общесетевыми проектами, такими как масштабная модернизация инфраструктуры и парка локомотивов. Большое значение имеет и то, станет ли этот проект основой для развития отечественного железнодорожного машиностроения.