

10.11.2016 г.

Уважаемые участники общественных слушаний!

Ассоциация «Желдорразвитие» объединяет и занимается проблемами железнодорожных пассажирских перевозчиков в дальнем и пригородном сообщении. Мы положительно оцениваем меры государственной поддержки пассажирского комплекса, принятые Правительством Российской Федерации в текущем году.

В своем выступлении мне хотелось бы остановиться на двух важных задачах, решение которых, на наш взгляд, позволит обеспечить социальную стабильность общества и устойчивый рост экономики страны.

Это создание условий для повышения привлекательности инвестиций в пассажирский железнодорожный транспорт и развитие конкуренции.

1. Обеспечение привлекательности инвестиций для развития дальнего железнодорожного пассажирского сообщения.

Основными факторами развития инвестиционного потенциала пассажирских перевозок, на наш взгляд, являются:

долгосрочные параметры государственной тарифной политики;

предсказуемость расходов, не подконтрольных перевозчику; а так же

правовые и финансово-экономические гарантии возврата вложенных средств и справедливой доходности капитала в формате новой регуляторной модели межрегиональных пассажирских перевозок.

В настоящее время более половины всех расходов на перевозку (а это услуги инфраструктуры и тяги) не подконтрольны перевозчику и определяются государством и владельцем тяги.

Возможности перевозчика при оптимизации перевозочного бизнеса ограничиваются 35 процентами всех расходов, и это крайне скудный резерв, который не позволяет даже при выстроенных правилах этого бизнеса рассчитывать на его развитие и привлечение пассажиров по доступной цене поездки и высоким сервисом обслуживания.

Поэтому одной из главных задач в данном направлении эксперты Ассоциации «Желдорразвитие» считают необходимым в ближайшее время по линии Минтранса России, Минэкономразвития России с участием ОАО «РЖД» разработать и реализовать механизм снижения нагрузки на пассажирских перевозчиков и пассажиров в дальнем железнодорожном сообщении.

Он может представлять из себя план, или комплекс мер, систематизирующих экономически обоснованные меры государственной и внутриотраслевой поддержки пассажирского железнодорожного комплекса.

Так по линии Правительства Российской Федерации и его исполнительных органов целесообразно, помимо предпринимаемых мер в виде рассматриваемого обнуления НДС до 2030 года, рассмотреть также другие составляющие государственной поддержки, такие как снижение тарифа на услуги инфраструктуры общего пользования и ограничение роста стоимости услуг предоставления локомотивной тяги на уровне инфляционных показателей.

Безусловно, Министерство финансов Российской Федерации потребует предметного обоснования мер государственной поддержки пассажирского железнодорожного комплекса. Поэтому мы рекомендуем по линии Минэкономразвития России и Минтранса России выполнить разработку и утверждение Методики оценки социально-экономической и бюджетной эффективности применения мер государственной поддержки оказания услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем следовании. При этом можно использовать аналитические

материалы выполняемой в настоящее время по заказу Минтранса России разработки Методики оценки социально-экономической эффективности транспортного обслуживания населения в части пассажирских перевозок в пригородном сообщении и рекомендаций по ее повышению.

При обсуждении в Минтрансе России изменений и дополнений, вносимых в Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года было озвучено, что эту тему планируется включить в План НИР на 2017 год и мы просим включить это предложение в рекомендации общественных слушаний.

По согласованной (в том числе с Минфином России) и утвержденной методике можно будет просчитывать и вносить в Правительство РФ обоснованные предложения по оптимальному соотношению для бюджета России и ОАО «РЖД» налоговых и тарифных льгот для государственной поддержки перевозчиков.

В обозначенный план или комплекс мер по снижению нагрузки на перевозчиков и пассажиров в дальнем железнодорожном сообщении целесообразно также включить:

-разработку и утверждение, методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем сообщении (подобная методика также разработана ФАС России для пригородного сообщения); и

-меры по совершенствованию системы отраслевого отдельного учета путем отнесения на грузовые перевозки условно-постоянных затрат, приходящихся на пассажирские перевозки.

На наш взгляд, сегодня актуально выступить с инициативой проработки и реализации маргинального подхода в этой сфере, что позволит

оптимизировать стоимость поездки для пассажира и будет дополнительным источником инвестиций для обновления подвижного состава и загрузки вагоностроительных предприятий.

Безусловно, предлагаемые меры должны дополнять друг друга и определять наиболее эффективный вариант государственной и внутриотраслевой поддержки пассажирского железнодорожного комплекса

2. Развитие конкуренции.

Есть мнение экспертов, и Ассоциация «Желдорразвитие» его разделяет, что появление независимых перевозчиков в дальнем пассажирском железнодорожном сообщении возможно в случае обеспечения равных условий их функционирования наравне с дочерними подразделениями ОАО «РЖД».

Данная модель рынка имеет преимущества в части:

- повышения конкурентоспособности дальних железнодорожных пассажирских перевозок по сравнению с альтернативными видами транспорта;
- увеличения доходов ОАО «РЖД» от предоставления полного спектра услуг компаниям-перевозчикам;
- сохранения, а впоследствии и роста пассажиропотока дальних пассажирских перевозок с улучшением качества и расширением спектра предоставляемых услуг;
- снижение риска нехватки финансирования, необходимого для замещения выбывающего подвижного состава.

В 3 квартале т.г. по линии Торгово-промышленной палаты России и Союза транспортников России проводилось обсуждение проектов Указа Президента Российской Федерации «Об основных направлениях государственной антимонопольной политики» и Национального плана развития конкуренции в Российской Федерации на 2017-2018 годы Указанный

план предусматривает разработку комплекса мер по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте.

Мы предлагаем включить в рекомендации слушаний обеспечение принятия данного президентского указа наряду с прозвучавшими предложениями по поддержке скорейшего принятия ФЗ «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» и Концепции долгосрочного государственного регулирования межрегиональных пассажирских перевозок, содержащих базовые положения по развитию конкуренции в дальнейшем железнодорожном пассажирском сообщении.

И последнее, коллеги!

В сфере интересов и задач Ассоциации – развитие железнодорожного туризма. В текущем году мы неоднократно обращались в исполнительные органы, а в сентябре и к заместителю Председателя Правительства Российской Федерации, председателю Координационного совета по развитию внутреннего и въездного туризма Ольге Юрьевне Голодец по вопросам включения в российское законодательство таких понятий как «туристический поезд», «туристическая поездка», предоставления скидки на проезд туристам в специальных туристско-экскурсионных поездах, а также организованным группам граждан, предприятиям, учреждениям и организациям для поездок в культурно-просветительных, спортивных и оздоровительных целях.

Полученные ответы не содержат возражений, но указывают на необходимость всесторонней проработки предлагаемых дополнений в действующие законодательные, нормативно-правовые акты, а также механизма компенсации потерь в доходах компаний-перевозчиков, возникающих от предоставления льгот.

Учитывая, что значительная часть Плана мероприятий ОАО «РЖД» в Год пассажира была посвящена развитию железнодорожного туризма,

хотелось бы и в материалах сегодняшних слушаний отразить рекомендации Министерству культуры Российской Федерации совместно с Минтрансом России и ФАС России создать с участием заинтересованных организаций рабочую группу и продолжить проработку указанных предложений.

В заключение хочу сказать, что эксперты Ассоциации «Желдорразвитие» готовы принимать всестороннее участие в обозначенных в моем выступлении разработках.

Предложения Ассоциации «Желдорразвитие» в рекомендации общественных слушаний мы подготовили отдельным документом. Они прозвучали в моем выступлении. Просим их поддержать.