

Проблемы правового регулирования, связанные с мобилизацией железнодорожной деятельности

Кузьмичева Екатерина Андреевна

Студент (магистр)

Волгоградский филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы, Волгоград, Россия

E-mail: kuz.catya@yandex.ru

Сфера регулирования Федерального закона "О естественных монополиях" от 17.08.1995 № 147-ФЗ [1] распространяется на железнодорожные перевозки, услуги транспортных терминалов, портов и аэропортов.

Под естественной монополией понимается ситуация, при которой на рынке осуществляет деятельность лишь один производитель, что связано с масштабностью деятельности, в силу эффекта от которой достижение наименьших общественных издержек в ином случае невозможно либо экономически нецелесообразно.

Падение темпов мировой экономики в целом вместе с "санкционной войной", ведущейся в настоящее время из-за проведения Россией специальной военной операции на Украине сформировало новые угрозы экономической безопасности России и железнодорожной отрасли. Многие негативные последствия стали диктоваться санкционным давлением на перевозку тех или иных грузов, что привело к общему падению доходов. Падение уровня доходов может затруднить и затормозить этапы реализации программы долгосрочного развития железнодорожного транспорта, а также понизить эффективность и качественные показатели транспортной железнодорожной деятельности.

В целом же, исходя из перспективного среднесрочного прогноза Правительства Российской Федерации, подтвердившего, что структура грузооборота и объема перевозок по видам транспорта изменится незначительно и того факта, что к 2024 г. в базовом сценарии около 86 % будет таких перевозок приходится на железнодорожный транспорт, можно говорить, что удовлетворительные результаты работы ОАО "РЖД" текущее руководство России устраивают в полном объеме. Роста транспортной подвижности населения предполагается добиваться за счет развития скоростного движения на железнодорожном транспорте, развития авиаперевозок и платных скоростных автомагистралей.

В настоящее время, наиболее объективным вариантом реформирования железнодорожной деятельности для России в целях устранения негативных эффектов от ее монополизации, можно рассмотреть применение передового опыта Болгарии и Республики Казахстан. На наш взгляд, основные этапы реформ должны сводиться к следующему:

1. Отмена государственной монополии на перевозку пассажиров и грузов;
2. Отделение железнодорожной инфраструктуры от перевозочной деятельности путем разграничения управления инфраструктурой и эксплуатацией перевозочной деятельности.
3. Оставление железнодорожной инфраструктуры в публичной государственной собственности либо во владении публичного предприятия.
4. Ответственность за развитие железнодорожной, как и иной транспортной инфраструктуры в целом берет на себя государство. Это позволит уравнивать различные виды транспорта в общем объеме транспортных перевозок и сформировать свободный транспортный рынок в Российской Федерации.
5. Обеспечение равного доступа к железнодорожной (и иной транспортной) инфраструктуре лицензированных перевозчиков.

6. Формирование в России специализированных бизнес-структур, ориентированных на поиск рынка при учете потребностей государства.

7. Введение в практику договоров с государством на оказание услуг перевозки пассажиров и грузов лицензированными перевозчиками. Принятие обязанности страхования железнодорожной ответственности перевозчиков за сохранность жизни и здоровья пассажиров и за неприкосновенность и целостность вверенного им груза.

8. Введение в Российской Федерации на базе ОАО "РЖД" единого федерального государственного оператора в обязанности которого будет входить оказание равных услуг (информационных, организационных, эксплуатационных, услуг по обеспечению транспортной безопасности и других) всем перевозчикам на договорной основе. Представляется в полномочия данного единого оператора включить также финансирование объектов транспортной инфраструктуры, разработку единого федерального графика движения поездов и обеспечение федерального контроля (надзора) за управлением движением поездов в регулярном режиме [2].

С учетом высокого социального значения объектов транспортной инфраструктуры и протяженности территории Российской Федерации также предлагается возложить на государство обязательства по субсидированию убытков пассажирских перевозчиков и строительство новых федеральных железнодорожных путей сообщения, вокзалов и станций.

Представляется, что закрепление в законе и реализация указанных выше предложений приведет к достижению финансовой стабилизации и росту эффективности работы железнодорожного транспорта в Российской Федерации, улучшению рыночных позиций в конкуренции с автомобильным видом транспорта, повышению качества обслуживания и формированию настоящей клиентоориентированной ценовой политики и ассортимента услуг. Вместе с тем, для достижения этого необходимо реформировать структуры управления, технологии работы и осуществить глобальную переработку имеющейся нормативно-правовой базы.

Источники и литература

- 1) Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "О естественных монополиях" // Собрание законодательства РФ. 1995. № 34. Ст. 3426.
- 2) Официальный веб-сайт ОАО "РЖД" [Электронный ресурс]. - URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=193068> (дата обращения 08.07.2022).