**Реформирование железнодорожного транспортам России.**

1. Введение

1. Структурная реформа федерального железнодорожного транспорта (этап 1997 – 1998 гг.)

2. Объединение линейных предприятий без изменения их производственного профиля.

3. Полное или частичное изменение производственного профиля объединяемых линейных предприятий.

4. Укрупнение и ликвидация отделений железных дорог с пере­ходом на безотделенческую структуру управления.

5. Одноэтапный переход (Восточно-Сибирская железная доро­га).

6. Этапный переход на безотделенческую структуру.

7. Концепция реформирования железнодорожного транспорта (1998 *г.)*

8. Предпосылки и основное содержание концепции развития структурной реформы

9. Оценка вариантов реформирования железнодорожного транспорта

10. Анализ мирового опыта реформирования железнодорожного транспорта и естественных монополий

11. Реформирование электроэнергетики

12. Реформирование газодобывающей и газоперерабатывающей отрасли

13. Реформирование нефтяной отрасли

14. Реформирование воздушного транспорта

15. Реформирование морского транспорта

16. Выбор оптимальной регуляторной модели для железнодорожного транспорта в России.

17. Первый этап реформ (2001—2002 гг.)

18. Выбор организационно-правовой формы хозяйствующего субъекта

1). Сохранение существующей структуры управления федеральным железнодорожным транспортом.

2). Федеральное государственное ' унитарное предприятие (ФГУП)

3). Открытое акционерное общество (ОАО).

4). Несколько открытых акционерных обществ.

5). Процедура формирования ОАО "РЖД". 19. Механизмы управления реформой при переходе от первого (подготовительного) ко второму этапу

20. Второй этап реформ (2003 – 2005 гг.)

21. Третий этап реформ (2006 — 2010 гг.)

22. Система государственного регулирования железнодорожного транспорта

23. Реформирование тарифной системы

24. Финансово-экономическая и социальная оценка структурной реформы

25. Актуализация генеральной схемы развития железнодорожного транспорта на период 2010-2015 гг.

1. Заключение

Список используемой литературы

Введение

Предлагаемый мною реферат представляет собой попытку системного взгляда на реформирование железнодорожного транспорта России, интенсивным развитием которого начинается XXI столетие. Такой подход неизбежно предлагает обращение к истории Российских железных дорог, так как незнание исторического опыта может способствовать формированию неправильного видения будущего.

Вся история железных дорог – это история постоянного совершенствования, изменения и преобразований. Не только совершенствования техники и технологических процессов, но и в значительной мере совершенствования организации управления и экономики железных дорог.

Работа над программой структурного реформирования железнодорожного транспорта на рубеже XX и XXI веков требовала от разработчиков наряду с необходимостью системных подходов к обоснованию реформ также и взвешенной оценке возможных альтернатив и последствий. Прежде всего, следовало ответить на вопрос: нужны ли реформы, и можно ли обойтись без них?

Однозначный ответ был сформирован только после того, как были проанализированы и оценены все внешние и внутренние процессы – экономические, технологические, социальные, которые сопровождают работу отрасли. Зачастую именно в их противоречии и возникают предпосылки, требующие реформирования.

Именно об этом я и попытаюсь рассказать.

* 1. **Структурная реформа федерального железнодорожного транспорта (этап 1997 – 1998 гг.)**

Основой функционирования железнодорожного транспорта в переходный период являлось проведение мероприятий по совершенствованию структуры отрасли.

Анализ мероприятий, проводимых на железной дороге в 1997 – 1998 гг., позволил выявить общие направления работы по структурным преобразованиям.

Они заключаются в укреплении первичных производственных звеньев, объединении и укреплении отделений ж.д., централизации управления перевозочной и финансово-экономической деятельностью, концентрации финансовых ресурсов в министерстве в условиях их дефицита, необходимости устранения двойных налогооблагаемых оборотов. Это достигается при переходе на двухзвенную систему управления, преобразовании линейных предприятий основной деятельности в структурные подразделения с лишением их статуса юридического лица. При этом упраздняется самостоятельный баланс и заменяется оборотно-сальдовыми ведомостями, осуществляются меры по совершенствованию учетной политики, более четко разграничиваются затраты по перевозочной и подсобно-вспомогательной деятельности, перерабатывается номенклатура расходов по основной деятельности железной дороги.

В условиях 1996 г. устранение двойного налогообложения позволило экономить за год более 1,3 трлн. руб. за счет переключения соответствующих затрат с подсобно-вспомогательной деятельности на перевозочную.

В условиях исключения внутриотраслевых оборотов, увеличивающих налогооблагаемую базу, усилился контроль за расходами средств на основе их лимитирования с выделением отдельной строкой определенного состава затрат.

Масштабы и методы проводимых на железной дороге мероприятий по структурным преобразованиям на линейном уровне различны.

* 1. **Объединение линейных предприятий без изменения их производственного профиля.**

В 1996 – 1997 гг. преобразование в струк турные подразделения с ликвидацией прав юридических лиц 430 линейных предприятий. Наиболее заметно (на 7—8 %) со­кратилось число вагонных и локомотивных депо. Небольшие из них присоединены к более крупным (головным) с преобразо­ванием в производственные участки головного депо.

В аналогичных размерах сокращено число дистанций СЦБ и связи (значительная часть ликвидированных дистанций нахо­дилась на Московской железной дороге). В меньших масштабах проводилось объединение дистанций пути и дистанций элект­роснабжения.

Объединение линейных предприятий по содержанию желез­нодорожной инфраструктуры (дистанции СЦБ и связи, пути, гражданских сооружений, электроснабжения) производилось путем переподчинения первичных структурных подразделений (участков, околотков, мастерских) соседним линейным пред­приятиям соответствующего профиля.

Предприятия материально-технического снабжения и отде­лы рабочего снабжения объединялись преимущественно при реорганизации отделений железных дорог.

Объединение линейных предприятий сопровождалось вы­свобождением по преимуществу вспомогательного и админи­стративно-управленческого персонала (АУП) и в меньшей сте­пени — производственного штата.

**3. Полное или частичное изменение производственного профиля объединяемых линейных предприятий.**

В связи с сокращением объема перевозок в 1988 — 1998 гг. уменьшился эксплуатируе­мый парк локомотивов и вагонов и, как следствие, потребность в производственных площадях, необходимых для ремонта по­движного состава. Одновременно увеличился специальный парк машин и механизмов для ремонта пути. На ряде дорог освобождающиеся площади для ремонта локомотивов и ваго­нов стали использоваться для организации ремонта путевой техники.

На Западно-Сибирской дороге на производственных площа­дях локомотивного депо Купино создано предприятие "Дорожные механические мастерские для ремонта тяжелых путевых машин". Изменен производственный профиль вагонного депо Чулымская — оно присоединено к дорожным ремонтно-механическим мастерским и его производственные площади исполь­зуются для ремонта дрезин.

Частично перепрофилированы ремонтные участки локомо­тивного депо Пенза Куйбышевской железной дороги Намеча­ется аналогичным порядком использовать свободные площади в ряде локомотивных и вагонных депо' Московской и других дорог.

Изменение производственного профиля линейных пред­приятий позволяет наиболее рационально использовать произ­водственные площади и оборудование, восполнять недостаток инвестиций на создание необходимых новых производств обес­печивать загрузку персонала. Следует также предусматривать сдачу избыточных площадей в аренду и развитие малого пред­принимательства с созданием новых рабочих мест для высво­бождаемых работников, что пока не получает достаточного развития.

Укрупнение производственных звеньев должно получить дальнейшее развитие при переходе на безотделенческую струк­туру управления при внедрении средств автоматизации и ин­форматизации.

**4. Укрупнение и ликвидация отделений железных дорог с пере­ходом на безотделенческую структуру управления.**

Формирова­ние безотделенческой структуры управления опирается на со­здание надежной инфраструктуры, автоматизацию и информа­ционные технологии в построении эффективно функционирую­щей системы производственного и хозяйственного управления Анализ подтверждает необходимость вариантных решений с учетом эксплуатационно-экономических и регионально-адми­нистративных условий работы железных дорог, особенностей полигонов сети в европейской и восточной частях страны обо­снования новых структур в местах расположения реорганизуе­мых отделений железных дорог для обеспечения управляемости по экономическим, финансовым, социальным, кадровым и другим вопросам.

Переход на безотделенческую структуру управления желез­ной дорогой осуществляется путем: присоединения отделения к соседнему, более крупному по объему работы; разделения участков линейных предприятий, входивших в состав отделе­ния, между соседними отделениями; передачи оперативного и хозяйственного руководства участками и линейными предприятиями, входившими в состав отделения, непосредственно служ­бам и отделам управления дороги.

К началу 2001 г. из 105 ранее функционировавших отделе­ний сохранено 66, ликвидировано 39.

При объединении или ликвидации отделений решались сложные организационные вопросы, касающиеся: перемещения диспетчерских центров оперативного управления движением поездов и вагонопотоками; организации обслуживания работ­ников линейных станций (3—5-го классов), составлявших соб­ственные хозяйства отделения дороги, по вопросам приема и оформления на работу и решения социальных вопросов (зара­ботной платы, обеспечения жильем, выдачи бесплатных биле­тов, оказания материальной помощи и т.п.); обеспечения пре­емственности во взаимоотношениях с органами власти субъек­тов РФ.

Перемещение диспетчерских центров оперативного управле­ния движением поездов на места новой дислокации происходит поэтапно, по мере оборудования соответствующих дорожных центров.

Параллельно с созданием центров управления движением поездов формируется система дорожных центров фирменного транспортного обслуживания (ДЦФТО).

Применяются различные варианты формирования безотде­ленческой структуры управления на железных дорогах.

**5. Одноэтапный переход** (Восточно-Сибирская железная доро­га).

Еще в начале структурных преобразований, в 1995 г., была определена стратегия централизации финансовых ресурсов и материально-технического снабжения с сохранением статуса отраслевых служб. Линейные предприятия преобразованы в структурные подразделения с использованием опыта Горьков-ской железной дороги. Для них открыты текущие счета вместо расчетных с организацией централизованной бухгалтерии в уп­равлении дороги, сформированы представительства в местах дислокации бывших отделений. Вновь образованные подразде­ления выполняют обязанности по обеспечению безопасности движения поездов, решению социальных и кадровых вопросов, а также взаимоотношений с субъектами РФ.

Это решение обусловлено необходимостью исключения двойных налогооблагаемых оборотов на основе централизации взаимодействия с налоговыми органами и при внесении нало­говых сумм, усиления контроля за рациональным расходовани­ем средств с централизацией системы материально-техническо­го снабжения и учета материальных ресурсов.

При решении вопросов организации управления на Горьковской дороге по безотделенческой структуре в дорожный ва­риант были внесены дополнения, уточнения и изменения с целью использования такой структуры на других железных до­рогах.

Принципиальными вопросами при этом являются следую­щие:

1. экономические и финансовые взаимоотношения отраслевых служб со структурными подразделениями, экономической и финансовой службами управления дороги;
2. статус отраслевых служб дороги;
3. формирование новых структур, обеспечивающих управ­ляемость системы по всей совокупности вопросов при безотде­ленческой структуре;
4. этапность формирования безотделенческой структуры и факторы, ее определяющие;
5. варианты в решении этих вопросов с учетом особеннос­тей на железных дорогах.

На начальной стадии была сделана попытка использовать опорные станции для присоединения к одной станции до 80 ли­нейных. Однако нечетко выражались взаимодействие с регионами и направленность управления хозяйственной деятельнос­тью. Поэтому в последующем было принято решение на основе базовых (крупных хозрасчетных) станций организовать линей­ные станционные комплексы. Такой подход применим и к дру­гим железным дорогам.

В состав линейного станционного комплекса включаются базовая станция, на которой сосредоточивается аппарат управ­ления всего комплекса, участковые и линейные станции, а в отдельных случаях — хозрасчетные станции, которые не могут быть приняты в качестве базовых. При формировании линей­ных станционных комплексов принимается во внимание их рас­положение на территории соответствующих субъектов РФ.

**6. Этапный переход на безотделенческую структуру.**

Такой переход характерен для большинства железных дорог.

Например, для Московской железной дороги, учитывая ее протяженность, объемы грузовых и, главное, пассажирских перевозок, большое количество обслуживаемых субъектов фе­дерации и пользователей транспортных услуг, обоснована стра­тегия по сохранению на обозримую перспективу сокращенного числа объединенных отделений дороги с формированием в этих местах соответствующих структур, обеспечивающих управляе­мость линейными предприятиями.

Об аналогичном подходе свидетельствует и опыт объедине­ния двух железных дорог — Западно-Сибирской и Кемеров­ской, которые по протяженности в совокупности значительно меньше Московской. Бывшая Кемеровская дорога стала час­тью объединённой железной дороги в качестве укрупнённого отделения.

Все это свидетельствует о необходимости вариантных под­ходов в структурном преобразовании, с тем чтобы в конкрет­ных условиях обеспечить эффективностьуправлениях.

Главными критериями формирования безотделенческой структуры должны быть: обеспечение управляемости, повыше­ние экономической эффективности, согласованность с адми­нистративно-территориальным делением Российской Федера­ции.

Комплексность в построении безотделенческой структу­ры на заключительной стадии реорганизации должна охва­тывать:

- внутридорожные экономические отношения, полный пере­ход к двухзвенной системе управления (железная дорога -структурные подразделения);

- размещение вновь создаваемых структур с учетом адми­нистративного деления железных дорог и субъектов федера­ции;

- взаимодействие с местными администрациями по бюджет­ным и социальным вопросам;

- сервисное обслуживание пассажиров и грузовладельцев;

- преобразование по основной деятельности всех предприя­тий, имеющих статус юридического лица, в структурные под­разделения;

- сохранение за отраслевыми службами существующего стату­са с незначительными изменениями внутренней структуры. По­вышение их ответственности за основные нормативы, форми­рующие качественные показатели перевозочного процесса, тру­довые и материальные затраты, экономику соответствующих структурных подразделений в целом;

- централизацию финансовых ресурсов и управление финан­совыми потоками по всем видам деятельности через расчетные счета железных дорог;

- централизованные начисления всех видов налогов по регио­нам через вычислительные центры железных дорог по специ­ально разрабатываемым программам, учитывающим взаимоот­ношения с регионами и входящими в их состав местными адми­нистрациями;

- комплексную централизацию материально-технического снабжения в службах, отраслевых и материально-технического снабжения с целью регулирования наличия запасов материаль­но-технических ресурсов и возможности создания системы нор­мирования оборотных средств;

- изменение структуры финансовой службы с развитием функ­ций бухгалтерского учета, анализа и контроля за формирова­нием и движением финансовых ресурсов;

- усиление функций экономической службы в части обеспече­ния анализа и планирования производственно-хозяйственной деятельности структурных подразделений по отраслям хозяй­ства;

- формирование в местах дислокации ликвидируемых отделе­ний структур постоянного и временного характера с соответст­вующими функциями для обеспечения управляемости по всему комплексу вопросов. Временные структуры по мере внедрения автоматизации должны упраздняться.

Целью всех проводимых в отрасли преобразований является повышение эффективности взаимодействия железнодорожного транспорта с государством, регионами, отраслями и пользова­телями услуг федерального железнодорожного транспорта, в конечном итоге — повышение эффективности функционирова­ния экономики страны.

**7. Концепция реформирования железнодорожного транспорта (1998 *г.)***

Основное содержание социально-экономической политики России на 1999—2000 гг. заключалось и осуществлении ком­плекса широкомасштабных реформ для преодоления таких ост­рых экономических проблем, как низкая инвестиционная ак­тивность, сокращение производства, высокий уровень неплате­жей и др.

Было необходимо достижение прогрессивных структурных сдвигов в промышленности и экспорте, повышение на этой ос­нове эффективности производства и конкурентоспособности продукции, сокращение доли неэффективных производств.

Для достижения указанных целей следовало осуществить комплекс мер, включавших: продолжение структурных реформ и совершенствование механизмов государственного регулиро­вания цен в сферах естественных монополий; проведение ре­формы предприятий и социальной сферы с целью существенно­го повышения эффективности управления в рыночных услови­ях, включая прекращение субсидирования через цены на товары и услуги и замещение его адресными пособиями с дота­циями; поэтапный переход к реализации системы социальных стандартов в сфере потребления, образования, здравоохране­ния и культуры; осуществление налоговой реформы, повыше­ние собираемости налогов при снижении налогового бремени для предприятий.

Основная цель структурной реформы в сфере транспорта обеспечение экономического роста на макро- и микроуровне, создание условий для осуществления инвестиций в инфраструк­туру при одновременном уменьшении транспортной составляю­щей в итоговой цене производимой в стране и оставляемой на рынок продукции. Проведение активной инвестиционной и ин­новационной политики на транспорте было остро необходимо, но осуществлялось в условиях бюджетного дефицита, т. е. "тех­нологический прорыв" мог быть избирательным, основанным на ключевых точках роста и коммерческого успеха.

Проводимая в 90-е годы реформа управления железнодо­рожным транспортом и внедрение элементов рыночного хозяй­ствования в различных сферах деятельности в определённой степени оздоровили ситуацию на транспорте и позволили сдер­живать уровень тарифов. Принятые меры вполне вписываются в программу правительства по реструктуризации естественных монополий.

Решающими в реструктуризации управления отраслью должны быть:

Новизна,

безопасность, экономичность, эксплуатационные характеристики,

наличие запчастей

и сервисное обслу-живание, высокое качество, торговая марка, цена, имидж и привлекательность

Предсказуемость, управляемость и прогнозируемость потребителя, уровень доходов покупателей, социально-психо-логические особенности покупателя, определение требований покупателя к товару, мотивация к покупке, структура потребительского спроса

Конкуренция, экономическая конъектура, рыночная сегментация, фирменная структура, емкость рынка, тип рынка

Комплексные исследования рыночной среды

Анализ новшества с позиции потребителя

Выработка ценовой стратегии и стратегии качества

Рекламная компания

Выставки,

презентации,

ярмарки

Организация пробных, прямых и льготных продаж

Анализ потенциального потребителя

Организация доставки и транспортные услуги

Сервисное и гарантийное обслуживание

Формирование

сбытовой сети

Маркетинговые исследования

Обобщенная схема маркетинга с ярко выраженной инновационной направленностью (для условий реформирования отрасли)

Необходимость совершенствования структуры управления железнодорожным транспортом (реструктуризации) была вы­звана совокупностью причин, среди которых можно выделить следующие:

- существующая четырехзвенная система управления сложи­лась в условиях недостаточно развитых средств связи, информатизации и жесткого централизованного планирования и яв­ляется громоздкой и малоэффективной;

- сложное финансовое положение требует для сохранения ра­ботоспособности отрасли максимально сократить собственные расходы, адаптироваться к изменению объемов перевозок, уменьшить долю транспортной составляющей в стоимости про­дукции народного хозяйства;

- необходимо сокращать численность эксплуатационного персонала, так как его содержание на существующем уровне при обеспечении индексации заработной платы требует даль­нейшего повышения тарифов, что затруднено из-за низкой пла­тежеспособности грузоотправителей и грузополучателей;

- работа железных дорог- проходит в условиях превышения предложения транспортных услуг над спросом;

- усилилась конкуренция со стороны других видов транспор­та как на внутреннем, так и на международном рынке транс­портных услугу.

Концепция структурной реформы федерального железно­дорожного транспорта (далее Концепция) была разработана в соответствии с положениями, определенными Указами Пре­зидента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 "О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Россий­ской Федерации" и от 28 апреля 1997 г. № 426 "Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий".

Концепция была утверждена постановлением Правительст­ва Российской Федерации от 15 мая 1998 года № 448 и в основ­ных своих целях и положениях опиралась на проводимую в течение предыдущих лет работу по поддержанию устойчивого функционирования отрасли, адаптации к изменившемуся уров­ню спроса на перевозки.

В соответствии с Концепцией целью реформы железнодо­рожного транспорта являются: снижение совокупных народно­хозяйственных затрат на перевозку; демонополизация отдель­ных сфер деятельности и развитие конкуренции; устранение перекрестного субсидирования различных видов перевозок; усиление государственного контроля за тарифами. При этом, как значилось в документе, в полной мере должны обеспечи­ваться управляемость и бесперебойность работы железнодо­рожного транспорта, целостность экономического пространст­ва страны, выполнение перевозок для обеспечения обороноспо­собности и национальной безопасности государства, самооку­паемость предприятий отрасли за счет тарифов и дотаций. Концепцией предусматривалось поэтапное проведение ре­формы.

Особое место в реализации Концепции структурной рефор­мы приобретала проблема инфраструктурной составляющей се­бестоимости железнодорожных перевозок.

За годы реформ:

- выработана и поэтапно реализована система категорирования направлений, объектов и линейных предприятий с учетом их реальной загрузки, сделано все возможное для снижения убыточности незагруженных линий;

- структура постоянных устройств и подвижного состава (станции, локомотивные и вагонные депо, парки подвижного состава) приведена в соответствие с выполняемыми объемами работы, осуществлена консервация, а в ряде случаев – перепрофилирование неиспользуемых фондов;

- проведена работа по совершенствованию структур управле­ния, укрупнению хозяйств в связи с изменившимся уровнем за­грузки;

- осуществлены меры по внедрению современных информа­ционных технологий.

Концепцией также предусматривалось оптимизировать сис­тему управления пассажирскими перевозками и создать в ре­зультате реформирования федерального железнодорожного транспорта в его структуре компании по перевозке пассажиров в дальнем и пригородном сообщении.

В ходе реформ на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с Концепцией 1998 г. осуществляют­ся акционирование и приватизация:

- предприятий по ремонту подвижного состава, производству запасных частей и других изделий для железнодорожного транспорта, за исключением тех, которые являются монополис­тами в своей сфере. В целях использования механизмов конку­ренции заказы на производство продукции для железных дорог могут размещаться на предприятиях других отраслей народно­го хозяйства;

- общестроительных подрядных организаций. Специализиро­ванные подрядные организации (мостотоннельные, по стро­ительств} линий сигнализации и связи, энергомонтажные и т.п.), как правило, сохраняются в составе Министерства путей сообщения Российской Федерации;

- предприятий и подразделений сельского хозяйства;

- иных предприятий и объектов непрофильной сферы.

На первом этапе реформирования организационно-техноло­гическое единство и оперативное управление перевозочным процессом обеспечивается МПС России. При этом за ним со­храняются функции государственного и хозяйственного управ­ления отраслью. Такой подход не противоречит роли МПС России как координатора единой транспортной системы Рос­сийской Федерации по перевозкам грузов (в первую очередь -массовых и внешнеторговых, а также транзитных в междуна­родном сообщении).

МПС России организует эффективное управление финансо­выми, трудовыми и материальными ресурсами железнодорож­ного транспорта. Поэтапно сокращается перекрестное субсиди­рование пассажирских перевозок за счет грузовых с переходом к адресному дотированию отдельных категорий пассажиров, в том числе за счет федерального и региональных (местных) бюд­жетов. При этом будет рассмотрена возможность создания ме­ханизма их дотаций через специальную надбавку к грузовому тарифу, ежегодно сокращаемую по утвержденному графику.

Взаимоотношения с федеральным и региональными (мест­ными) бюджетами строятся на основе следующих принци­пов:

- перевозки для государственных нужд (в том числе перевоз­ки, по которым предоставляются льготы в соответствии с реше­нием органов государственной власти) осуществляются на основе контрактов между соответствующими органами государ­ственной власти и железнодорожным транспортом;

- бюджетные дотации предоставляются на поддержание мо­билизационного потенциала отрасли, на субсидирование пасса­жирских перевозок в дальнем и пригородном сообщении и на компенсацию убытков от эксплуатации малодеятельных и не­перспективных линий (участков), имеющих социальное или оборонное значение;

- при поддержке федерального бюджета финансируется строи­тельство объектов общегосударственного значения;

- при поддержке региональных бюджетов финансируется строительство объектов регионального значения и приобрете­ние подвижного состава для пригородных перевозок.

**8. Предпосылки и основное содержание концепции развития структурной реформы**

Необходимость ускорения реформирования структуры уп­равления железнодорожным транспортом (реструктуризации) вызвана совокупностью причин, среди которых в качестве ос­новных следует назвать инвестиционные, мотивационные и за­конодательные противоречия в работе отрасли, наблюдающие­ся с середины 90-х годов. Существенным фактором необходи­мости структурных реформ на железнодорожном транспорте явилась общегосударственная стратегия в области управления естественными монополиями.

Начиная с IV квартала 1998 г. в стране восстанавливается платёжеспособный спрос на перевозки, проявляется их устойчи­вая тенденция к росту. В то же время нарастает износ основных фондов.

Анализ действующего в Российской Федерации законода­тельства, в том числе и налогового, также свидетельствует о необходимости изменения действующей структуры железнодо­рожного транспорта.

В качестве целей структурной реформы железнодорожного транспорта Правительством определены:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транс­порта, его доступности, безопасности и качества предоставляе­мых им услуг для обеспечения единого экономического про­странства страны и общенационального экономического разви­тия;

- формирование единой гармоничной транспортной системы

страны;

- снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;

- удовлетворение растущего спроса на грузовые и пассажир­ские перевозки.

Основная цель "Концепции структурной реформы федераль­ного железнодорожного транспорта" (1998 г.) — "снижение со­вокупных народнохозяйственных затрат на перевозки железно­дорожным транспортом" – была обусловлена первостепенной необходимостью создания условий для роста промышленного производства в стране.

При этом устойчивость работы железнодорожного транс­порта в стратегическом периоде понимается как способность материально-технической базы, кадрового потенциала, систе­мы управления железнодорожной инфраструктурой и совокуп­ности операторских компаний обеспечить возрастающий плате­жеспособный (экономически обоснованный) спрос на пере­возки.

Концепцией развития структурной реформы железнодорож­ного транспорта определено, что реформирование российских железных дорог проводится в несколько этапов, в период 2000—2007 гг. Организационные изменения в системе федераль­ного железнодорожного транспорта происходят по мере вызре­вания соответствующих условий и на основе подготовленной законодательно-нормативной базы.

Основным содержанием **первого этапа развития структурной реформы железнодорожного транспорта** является обеспечение следующих принципов:

- разделение функций государственного управления и органи­зации хозяйственной деятельности на железнодорожном транс­порте с одновременным выделением из монопольной структу­ры конкурентных видов деятельности;

- сохранение единой государственной сетевой производствен­ной инфраструктуры железных дорог и централизованного дис­петчерского управления;

- поэтапное прекращение перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими перевозками, внутрироссийскими и экспортно-импортными перевозками;

- совершенствование тарифной политики с передачей прави­тельственной комиссии функций по тарифному регулированию на железнодорожном транспорте.

В ходе реформирования осуществляется выведение из систе­мы железнодорожного транспорта: предприятий по ремонту подвижного состава, производству запасных частей и других изделий для железнодорожного транспорта; общестроительных подрядных организаций (за исключением специализирован­ных); иных предприятий и объектов непрофильной сферы.

**Развитие структурной реформы железнодорожного транспор­та происходит как развитие рыночных конкурентных механиз­мов в сфере перевозок, а также в сфере услуг по содержанию инфраструктуры и технических средств.**

Так, если первоначально большая часть универсального подвижного состава сохраняется в компании "РЖД", то в даль­нейшем его доля последовательно сокращается по мере появле­ния и развития на рынке транспортных услуг компаний-опера­торов и приобретения ими собственного подвижного состава. Региональные пассажирские компании, создаваемые в виде фи­лиалов ОАО "РЖД", по мере решения проблемы компенсации убыточности дальних пассажирских перевозок выводятся в виде дочерних предприятий. Организуются независимые компа­нии по перевозке пассажиров в собственном или арендованном подвижном составе на принципах самоокупаемости. Создаются пригородные железнодорожные компании с участием регио­нальных органов власти и заинтересованных предприятий. Осу­ществляются возможные меры по реструктуризации и демоно­полизации предприятий по ремонту подвижного состава, с пос­ледовательным выведением конкурентного сегмента из состава компании.

В период реформирования железнодорожного транспорта его организационно-технологическое единство обеспечивается МПС России. При этом за ним сохраняются функции государ­ственного управления отраслью. Такой подход не противоре­чит роли МПС России как координатора единой транспортной системы Российской Федерации при принятии соответствую­щих решений.

**9. Оценка вариантов реформирования железнодорожного транспорта**

В процессе разработки и согласования Концепции выяви­лись значительные разногласия между МПС России и рядом федеральных министерств по вопросам методов и сроков про­ведения реформирования железнодорожного транспорта.

Основные возражения со стороны оппонентов вызвало по­ложение об образовании единого акционерного общества -компании "Российские железные дороги", в которую по замыс­лу разработчиков Концепции должны войти всем своим имуще­ством железные дороги и другие предприятия железнодорожно­го транспорта.

Рядом министерств Российской Федерации были выдвинуты возражения против создания интегрированного ОАО "РЖД" и в качестве альтернативы был предложен вариант реформирова­ния железнодорожного транспорта путём разделения его еди­ной технологической и финансовой системы на юридические лица по видам деятельности. В соответствии с этим вариантом компания "РЖД" могла бы быть создана в виде холдинга, управляющего акциями дочерних обществ, организованных по видам бизнеса: эксплуатация инфраструктуры, грузовые пере­возки, пассажирские перевозки, текущий и капитальный ремонт подвижного состава, подсобно-вспомогательная деятельность.

Действительно, деление отрасли на ряд мелких предприятий и создание условий, поощряющих эти предприятия действовать независимо друг от друга, теоретически предполагает появле­ние конкуренции на железных дорогах. Однако ввиду того, что каждое предприятие будет иметь ограниченные возможности оказания услуг, неся при этом различные накладные расходы, ряд таких структур достаточно быстро обанкротится, будучи не в состоянии конкурировать с другими в получении прав на эксплуатацию железных дорог.

Схема, представленная МПС России, предполагающая на первом этапе ликвидацию множества юридических лиц и созда­ние единой компании, позволит значительно уменьшить межстыковые ограничения, оптимизировать объем маневровой ра­боты на сортировочных станциях, уменьшить многосерийность локомотивного парка и т.д. В результате скорость доставки грузов по экспертным оценкам должна возрасти, как минимум, на 20 %. По пассажирским перевозкам маршрутная скорость поездов в дальнем следовании возрастет почти на 10 %.

Названные показатели являются результатом использова­ния эффекта масштаба на железных дорогах. Этот же фактор позволит использовать возможности централизованного управ­ления для оперативной мобилизации имеющихся резервов пас­сажирских вагонов для удовлетворения спроса па пассажирские перевозки в период пиковых нагрузок.

Создание отдельных предприятий по принципу разделения на бизнес-сферы, напротив, увеличивает количество межстыко­вых ограничений. Следствием будут худшие показатели как по сохранности грузов, так и по скорости их доставки за счёт замедления оборота подвижного состава но экспертным оцен­кам от 20 до 40 %. Соответственно для выполнения прогнози­руемого объема перевозок потребуется увеличить примерно на эту величину и парк подвижного состава, что приведёт к росту совокупных издержек на железнодорожный транспорт в госу­дарстве.

Кроме того, разделение на бизнес-сферы сделает значитель­но более проблематичным решение задачи привлечения инвес­тиций, поскольку разделение компании однозначно снижает ее суммарную капитализацию. В свою очередь, более низкая капи­тализация означает гораздо меньшие возможности по обеспече­нию инвестиций и кредитов.

Оценки показывают, что конкурентный фактор в совокуп­ности с другими способен снизить издержки не более чем на 14 %. В то же время только за счет эффекта масштаба издержки могут быть снижены на 19 %. Таким образом, преимущество варианта МПС России по эксплуатационным расходам соста­вит 7 млрд. рублей в год, а дополнительная потребность в сред­ствах на приобретение подвижного состава, которая появится в случае реализации схемы реформирования по варианту холдин­га, составит около 3,8 млрд. долларов.

Итоговая стоимостная оценка вариантов реформирования показывает, что вариант холдинга при прочих равных условиях и одинаковых конечных' ориентирах после пяти лет реформы обойдется дороже на 5 млрд. долларов. Это означает необходи­мость введения более высокого — на 13 % -- уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Таким образом, максимально возможный результат от соче­тания эффекта масштаба и эффекта конкуренции может быть достигнут при реализации схемы реформирования железнодо­рожного транспорта, предложенной Министерством путей со­общения Российской Федерации.

**10. Анализ мирового опыта реформирования железнодорожного транспорта и естественных монополий**

Правительство Российской Федерации на заседании 12 мая 2001 г. одобрило Программу структурной реформы на железно­дорожном транспорте. Программа разработана Межведомст­венной группой, в состав которой входили руководители и спе­циалисты всех причастных министерств и ведомств Российской Федерации: МПС, Минэкономразвития, Минимущества, Мин­транса, Минздрава, Минтруда, Минпромнауки, Минобразования, МНС, ФСФО, Рабочего центра экономических реформ при Правительстве Российской Федерации. К разработке про­граммы привлекались специалисты ряда научно-исследователь­ских институтов и консультационных компаний.

Глубокий анализ целей структурной реформы на железнодо­рожном транспорте, сформулированных на заседании Прави­тельства Российской Федерации 9 ноября 2000 г., определил содержательную характеристику будущей концепции, которую можно сформулировать как программу рыночных преобразо­ваний, направленную на повышение макроэкономической эф­фективности отрасли, не допускающую в ходе реформ даже временного снижения работоспособности и социально-эконо­мической роли железнодорожного транспорта.

Работа над Программой основывалась на сформулирован­ных Правительством целях, задачах и принципах структурной реформы на железнодорожном транспорте (см. раздел 5.7) и в значительной степени опиралась на подготовленную в отрасли концепцию реформирования, обогащенную мировым опытом реформ и системными требованиями, определяемыми содержа­нием реформ в стране, в том числе с учетом уже имеющегося опыта реформирования отраслей естественных монополий.

Проблемы, которые определяют в настоящее время направ­ления и темпы развития железнодорожного транспорта России, аналогичны проблемам, обусловившим в свое время реформи­рование большинства зарубежных железных дорог.

Период реформирования зарубежных железных дорог не яв­ляется вполне достаточным, чтобы делать окончательные выво­ды об успешности реализуемых регуляторных моделей или их элементов.

Российский опыт реформирования естественных монополий в настоящее время не столь велик, однако в ряде отраслей, включающих сектор естественной монополии, уже созданы оп­ределенные условия, в которых должны проводиться дальней­шие реформы. Анализ последствий предпринятых шагов для состояния отраслей и их дальнейшего реформирования, а также основных положений концепций структурных преобразований очень важен для определения варианта реформированияфеде­рального железнодорожного транспорта.

Кроме того, цели, задачи и условия реформирования естест­венных монополий во многом идентичны. Это дает основания выделить закономерности развития процесса реформирования, присущие различным отраслям, и заранее оценить последствия тех или иных решений.

**11. Реформирование электроэнергетики**

Одной из первых отраслей, в которой начался процесс ре­формирования, была электроэнергетика. Главная проблема ее реформирования заключалась в том, что в период структурных преобразований 90-х годов в отрасли не были решены задачи разделения бизнеса, ликвидации перекрестного субсидирова­ния, концентрации финансовых потоков в едином центре.

В отрасли наблюдалась выраженная регионализация дея­тельности, которая привела к нарушению баланса интересов, в первую очередь финансовых, единой энергетической системы и ее региональных подразделений. Вокруг хозяйствующих субъ­ектов в регионах образовалось множество частных компаний, обеспечивающих проведение взаимозачетов, бартерных схем и т. д. и, соответственно, не заинтересованных в проведении каких-либо финансовых и структурных преобразований, направленных на повышение прозрачности бизнеса и введение рыночных принципов хозяйствования.

Структурные преобразования в энергетике происходили па­раллельно с решением проблем обеспечения собираемости пла­тежей за поставляемую энергию, повышения доли денежных средств в этих платежах, реструктуризации кредиторской и пос­ледовательного снижения дебиторской задолженности. Очевид­но, что эти наиболее острые для российской энергетики пробле­мы решались в первую очередь, отодвигая на второй план зада­чи реформирования. Кроме того, не был выработан единый принципиальный подход к тарифообразованию и тарифному регулированию, в том числе не решен вопрос о соотношении уровня тарифов для населения и юридических лиц.

Не менее серьезной проблемой является снижение государственного контроля за деятельностью РАО "ЕЭС России".

Особенностью реформирования РАО "ЕЭС России" было проведение приватизации, начавшейся раньше, чем в других естественных монополиях, при отсутствии проработанного плана поэтапных структурных преобразований в отрасли.

Одной из важных задач реформирования, закрепленных в программе, является создание единой национальной электри­ческой сети с целью сохранения и укрепления единой энерго­системы страны.

**12. Реформирование газодобывающей и газоперерабатывающей отрасли**

В процессе реформирования отрасли добыча и сбыт газа отнесены к конкурентным видам деятельности, транспортиров­ка газа по магистральному трубопроводу и газораспредели­тельные организации — к естественно монопольному сектору.

Основными проблемами реструктуризации отрасли являют­ся: сложность развития конкуренции, поскольку основные газо­добывающие предприятия сконцентрированы в нескольких ре­гионах; отсутствие действенного механизма, обеспечивающего равный доступ к мощностям магистрального газопровода, в том числе компаний, добывающих попутный газ; быстрая при­ватизация и "размывание" государственной собственности; от­сутствие программы структурной реформы при изменении формы собственности; противодействие структурным преобра­зованиям со стороны части менеджмента компании.

Анализ опыта реформирования отрасли показывает, что, в условиях быстрой приватизации и сокращения государственной доли собственности в уставном капитале, компании такого мас­штаба, как ОАО "Газпром", становятся самодостаточными и инертными к дальнейшей реструктуризации. Государству в такой ситуации чрезвычайно сложно проводить политику акти­визации структурных реформ и осуществлять контроль деятель­ности естественной монополии.

В представленном проекте Концепции реформирования ОАО "Газпром" основной акцент сделан на решение таких про­блем, как преодоление кризиса неплатежей, обеспечение без­убыточности коммерческой деятельности организаций газовой отрасли и различных секторов рынка газа, привлечение инвес­тиционных ресурсов.

Далее предполагается осуществить реформирование тариф­ной системы, предусмотрев: прекращение практики перекрест­ного субсидирования, в частности продаж газа населению по льготным ценам; отказ от поставок газа с применением пони­жающих и повышающих коэффициентов; ликвидацию примене­ния специальных надбавок к тарифам на транспортировку газа с целью финансирования программ газификации и др.

Необходимо подчеркнуть, что в сложившейся структуре собственности ОАО "Газпром" эти значимые для российской экономики и населения мероприятия будут осуществляться при крайне ограниченной возможности государства контролиро­вать и регулировать данный процесс.

**13. Реформирование нефтяной отрасли**

Наиболее жестко и последовательно был решен вопрос об изменении организационно-правовой формы в области транспортировки нефти. В процессе реформирования нефтя­ной промышленности функции осуществления хозяйственной деятельности были отделены от функций государственного управления, созданы частные вертикально интегрированные компании, осуществляющие весь комплекс работ, связанных с подготовкой запасов, добычей, переработкой и реализацией нефти и нефтепродуктов. Монопольная составляющая отрас­ли - транспортировка нефти и нефтепродуктов - была выделена в форме акционерных обществ со 100 %-ной го­сударственной собственностью - АК "Транснефть" и АК "Транснефтепродукт".

Основные итоги реформирования магистрального нефте-проводного транспорта следующие. Цели проводимых струк­турных преобразований могут быть не достигнуты даже при адекватном решении организационно-правовых вопросов, если не будут созданы условия реальной конкуренции и соответст­вующая система государственного регулирования принципи­ально важных аспектов деятельности естественных монополий. Функции государственного регулирования естественных моно­полий должны исполняться соответствующими органами госу­дарственного управления, а не хозяйствующими субъектами.

Анализ опыта реформирования воздушного и морского транспорта, как наиболее функционально близких к железнодо­рожному транспорту отраслей, позволяет дать оценку эффек­тивности проведенных преобразований и их последствий.

**14. Реформирование воздушного транспорта**

Реформирование воздушного транспорта России идет уже почти 10 лет. Данный период является чрезвычайно сложным для воздушного транспорта, в частности, объемы авиаперево­зок за этот период упали в 4 раза.

В гражданской авиации были достаточно быстро проведены приватизация авиапредприятий и разделение перевозочной и аэропортовой деятельности. В настоящее время более 70 % авиаперевозчиков и свыше 93 % агентств воздушных сообще­ний имеют акционерную форму собственности. Российский рынок авиаперевозок характеризуется значительным количест­вом конкурирующих авиакомпаний — более 300. При этом 50 авиакомпаний выполняют 98 % объема работ, только треть ра­ботают на регулярной основе. Деятельность большинства авиа­перевозчиков нерентабельна, многие компании не имеют собст­венного парка воздушных судов.

В начале реформ мощный парк воздушных судов "Аэрофло­та" был разделен между несколькими авиакомпаниями, кото­рые не всегда распоряжались дорогостоящей техникой как эф­фективные собственники.

В ходе реформирования воздушного транспорта не был сформирован механизм реального регулирования естественно монопольного сектора, к которому в авиации относится, в пер­вую очередь, взлетно-посадочная полоса (ВПП). В результате в нарушение действующего законодательства в отдельных случа­ях ВПП оказалась на балансах частных предприятий-акционе­ров аэропортов. Только недавно, согласно II части Налогового кодекса, государство предусмотрело поддержку естественно мо­нопольного сектора в виде освобождения от НДС услуг по обеспечению взлета—посадки.

В процессе реформы из авиапредприятий были выделены и реорганизованы в государственные предприятия службы, обес­печивающие безопасность полетов и организацию воздушного движения.

**15. Реформирование морского транспорта**

Проведение структурных преобразований на морском транспорте привело к ликвидации судоходных концернов и разделению их на независимые порты и частные судоходные компании-перевозчики. С 1992 г. осуществлялось преобразо­вание морских портов в акционерные общества и учреждение в морских портах специальных государственных органов уп­равления - администраций морских портов.

Процесс реформирования проходил в условиях распада еди­ного комплекса морского транспорта СССР, в результате кото­рого Россия лишилась почти 60 % мощностей портов, многих объектов береговой инфраструктуры, значительной части флота. Все это привело к существенному, почти в 10 раз, сниже­нию доли российского морского транспорта в перевозках внеш­неторговых грузов.

В ходе быстро проведенной приватизации была искусствен­но занижена стоимость основных производственных фондов от­расли, которая составила,' не более 15 % реальной рыночной цены. Отрасль была лишёна полноценного внутреннего источ­ника для поддержания и развития основных фондов, аккумули­рованного в форме амортизационных отчислений. Судоходные компании, как независимые предпринимательские структуры, перестали получать субсидии из госбюджета, а существующая законодательная база не обеспечивала привлечение иностран­ных кредитов для строительства новых судов.

В ходе реформирования тарифной системы в морских пор­тах сложилась двойная система тарифов. Одна система тарифов обеспечивала высокую рентабельность работ и услуг, предо­ставляемых иностранным грузо-, судовладельцам. Другая сис­тема тарифов предопределяла убыточность работ и услуг, ока­зываемых российским грузо-, судовладельцам. Наличие двух­уровневой системы тарифов привело к снижению качества и нарушению сроков обслуживания российских клиентов и недо­вольству иностранных клиентов дискриминационной тарифной политикой, и в результате, к недополучению морскими порта­ми причитающихся им валютных платежей и снижению налого­облагаемой базы.

Анализ систем реформирования российских естественных монополий, в том числе в отдельных отраслях транспорта, поз­воляет учесть основные уроки этих реформ при формировании регуляторной модели железнодорожного транспорта.

**16. Выбор оптимальной регуляторной модели для железнодорожного транспорта в России.**

Современное состояние

Подготовка к организационному разделению видов деятельности (этап 1)

Организационно-правовое разделению по видам деятельности (этап 2)

Открытие основных видов деятельности для конкуренции (этап 3)

Настоящее время

**МПС**

**- Регулирование**

**- Хозяйственная деятельность**

Ж

**Железные дороги**

Ж

**Заводы**

Ж

**НИИ**

Ж

**Учреждения здравоохранения**

**Другие предприятия и организации**

Ж

**Учебные заведения**

Вагоны 25%

2001-2002

**МПС России и другие органы регулирования**

**ОАО «РЖД»**

**Пригородные пассажирские перевозки**

**Пассажирские перевозки в дальнем следовании**

**Грузовые перевозки. Инфраструктура**

**Транспортные грузовые перевозки2**

**Интермодальные грузовые перевозки2**

**Рефрижераторные перевозки2**

Ж

**Строительные и ремонтные предприятия**

Ж

**Другие виды деятельности1**

Ж

**Учреждения и объекты соц. сферы**

**Телекоммуникации6**

Ж

Выделенные строительные и ремонтные предприятия

Ж

Грузовые операторские компании (>25% вагонов)

Ж

Организации и объекты социальной

сферы

Ж

**Учреждения культуры и образования**

*Дочерние общества*

*Дочерние общества*

2003-2005

**Органы регулирования**

**Государственный бюджет**

**ОАО «РЖД»5**

**Инфраструктура**

**Грузовой вагонный парк**

**Локомотивы**

Механизм расчетов за перевозки в интересах национальной безопасности

Механизм поддержки пассажирских перевозок

Ж

**Компании пригородных пассажирских перевозок**

Ж

**Компании по перевозкам в дальнем следовании**

Ж

**Строительные и ремонтные предприятия**

Ж

**Особые виды грузовых перевозок3**

Ж

**Компании других видов деятельности**

Ж

Грузовые оператор-ские компании (>25% вагонов)

Локомотивы

Ж

Организации и объекты социальной

сферы

2006-2010

**Органы регулирования**

**Государственный бюджет**

**ОАО «РЖД»5**

**Инфраструктура**

**Грузовой вагонный парк4**

**Локомотивы**

Механизм расчетов за перевозки в интересах национальной безопасности

Механизм поддержки пассажирских перевозок

Ж

**Компании пригородных пассажирских перевозок**

Ж

**Компании по дальнем пассажирским перевозкам**

Ж

**Строительные и ремонтные предприятия**

Ж

**Особые виды грузовых перевозок**

Ж

**Компании других видов деятельности**

Ж

Грузовые оператор-ские компании (>25% вагонов)

Локомотивы

Ж

Организации и объекты социальной

сферы

Финансирование

Возможна частная

собственность

1 За исключением выделяемых на первом этапе

2 Могут быть выделены как дочерние общества на первом этапе реформ

3 Транзитные, интермодальные, рефрижераторные компании

4 На третьем этапе оценивается целесообразность выделения грузовой компании в дочернее

акционерное общество со 100%-ной собственностью ОАО «РЖД»

5 Включая учреждения и объекты социальной сферы, остающиеся в ОАО «РЖД»

6. На последующих этапах оценивается целесообразность выделения в отдельную компанию

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 1-й этап - подготовительный | 2-й этап | 3-й этап |
| Естественно-монопольный сектор | Инфраструктура и услуги инфраструктуры (путь и сооружения, электрификация и связь, СЦБ, управление движением, сортировочные станции, станции погрузки/разгрузки/перевалки) | | |
| Локомотивы, локомотивные депо и услуги локомотивной тяги | |  |
| Вокзалы | | |
| Сектор временной монополии | Грузовые перевозки\* | | Локомотивы, локомотивные депо и услуги локомотивной тяги |
| Дальние пассажирские перевозки (кроме СВ всех поездов, купе фирменных поездов) | |
| Пригородные пассажирские перевозки | |
| Работы и услуги ремонтных заводов, строительные работы и продукция заводов, входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта | |
| Продажа билетов |  |
| Конкурентный сектор | Пассажирский сервис | | |
|  | Продажа билетов | |
| Дальние пассажирские перевозки в вагонах категории СВ всех поездов, купе фирменных поездов\*\* | | Грузовые перевозки |
| Работы и услуги ремонтных заводов, строительные работы и продукция заводов, не входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта | | Дальние пассажирские перевозки |
| Пригородные пассажирские перевозки |
| Услуги ремонтных заводов, строительные работы и продукция заводов, ранее входивших в структуру федерального транспорта |
|  | Транзитные и интермодальные перевозки |

Классификация видов деятельности по степени монополизации на каждом этапе реформы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вариант | | |
| Разделение по видам деятельности | *•* Перевозки  - Все перевозки  - Пассажирские  - Грузовые •  • Инфраструктура | *•* Грузовые перевозки отделены/не отделены от пассажирских  *•* Пригородные перевозки отделены/не отделены от дальних пассажирских  *•* Транзитные, интермодальные, рефрижераторные, грузовые перевозки отделены/не отделены от других грузовых перевозок  *•* Инфраструктура отделена от перевозок  *•* Инфраструктура объединена с перевозками  - Инфраструктура объединена только с грузовыми перевозками  - Часть инфраструктуры принадлежит основным потребителям (например, пассажирским компаниям) |
| Распределение  производственных ресурсов | • Вагоны | *•* Вагонный парк находится у владельца инфраструктуры  *•* Часть вагонов не находится у владельца инфраструктуры  *•* Весь вагонный парк не находится у владельца инфраструктуры |
| • Локомотивы | *•* Все локомотивы находятся у владельца инфраструктуры  *•* Часть локомотивов не находится у владельца инфраструктуры  - Часть локомотивов находится у операторов  - Часть локомотивов находится у других собственников |
| Выделение вертикально интегрированных компаний | • В европейской части России | *•* Создание нескольких вертикально-интегрированных компаний, конкурирующих между собой на пересекающихся (альтернативных) сетях  *•* Сохранение единства собственности на инфраструктуру с конкуренцией между операторами «на рельсах» и возможно «за рельсы» |
| • В азиатской части России | *•* Сохранение единства собственности на инфраструктуру с конкуренцией между операторами "на рельсах" и возможно "за  рельсы |

Варианты структурирования и организации основных видов деятельности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Этап *1 (2001-2002): подготовительный*  *(к организационному* разделению») | Этап *2 (2003-2005); организационно-правовое разделение видов бизнеса* | Этап *3 (2006-2010): открытие основных видов бизнеса для конкуренции* |
| • Разделение хозяйственной и регулирующей функций.  • Создание ОАО "РЖД" со 100%-ной государственной собственностью  • Отделение некоторых неосновных видов деятельности в виде 1 00%-ных дочерних компаний ОАО "РЖД" (параллельно с формированием материнской компании)  • Оптимизация управления с поэтапный переходом с функциональной на бизнес- организацию (внутренняя реорганизация без нарушения организационной целостности) с выделением, в частности, следующих подразделений:  - Грузовые перевозки и инфраструктура  • Инфраструктура  • Локомотивы  • Вагоны  - Международные транзитные перевозки\*  - Интермодальные перевозки\*  - Перевозки скоропортящихся грузов  - Пассажирские перевозки в дальнем следовании  • Подвижной состав  • Вокзалы  - Пассажирские перевозки в пригородном сообщении  • Подвижной состав  • Вокзалы  - Ремонт подвижного состава  - Ремонт и строительство инфраструктуры  - Другие неосновные виды деятельности  • Финансовое разделение хозяйственных видов деятельности (раздельный бухгалтерский учет)  • Создание операторских компаний  • Формирование механизма поддержки пассажирских перевозок | • Сохранение организационного единства грузовых перевозок и необходимой для них инфраструктуры, формирующих основу ОАО «РЖД», в состав компании также входит локомотивный парк.  • Завершение оптимизации структуры управления.  • Организационно-правовое разделение хозяйственной деятельности (выделение из ОАО «РЖД» дочерних обществ) с постепенным открытием выделенных видов деятельности для частных миноритарных акционеров:  - Выделение пригородных пассажирских перевозок  - Выделение пассажирских перевозок в дальнем следовании  - Выделение ремонтных и строительных предприятий  - Выделение транзитной, интермодальной экспортно-импортной и рефрижераторной компаний\*  - Выделение других видов деятельности  • Постепенное открытие ремонтного бизнеса для конкуренции, продажа его части  • Создание операторских компаний | • Постепенное повышение конкуренции в грузовых перевозках  - В частности, появление частной собственности на локомотивы  • Формирование нескольких конкурирующих компаний по пассажирским перевозкам в дальнем следовании с возможностью частного участия в их капитале  • Возможно, продажа лицензий на право пригородных перевозок, ограниченных периодом времени  • Рассмотрение вопроса о выделении из ОАО "РЖД" конкурирующих вертикально интегрированных железнодорожных компаний  • Другие меры, целесообразность которых будет определена на первом и втором этапах реформы |

Пути развития бизнес-системы

**17. Первый этап реформ (2001—2002 гг.)**

Первый этап, продолжительность которого составляет 1,5 \_ 2 года, является подготовительным. Основными целями" этого периода реформирования являются: построение эффективного механизма государственного регулирования, стимулирующего развитие конкуренции в грузовых и пассажирских перевозках и неосновных видах деятельности, разделение функций государ­ственного регулирования и управления хозяйственной деятель­ностью на федеральном железнодорожном транспорте, а также подготовка к разделению хозяйственных видов деятельности. Последняя состоит из управленческого и финансового структу­рирования хозяйственной деятельности по видам бизнеса и ор­ганизационного отделения некоторых предприятий неосновной деятельности, имеющих сформировавшийся рыночный потен­циал.

На первом (подготовительном) этапе реформ решается ряд задач. Прежде всего, должны быть переданы функции хозяйст­венного управления специально создаваемому хозяйствующему субъекту на федеральном железнодорожном транспорте. Далее следуют приватизация и вывод из структуры федерального же­лезнодорожного транспорта отдельных предприятий, не свя­занных с организацией движения, обеспечением аварийно-вос­становительных и мобилизационных работ и входящих в по­тенциально конкурентный сектор. Создаются условия для скорейшего организационно-правового разделения видов дея­тельности, в том числе оптимизируется система управления на федеральном железнодорожном транспорте.

Кроме того, задачей первого этапа является создание меха­низмов внутреннего и внешнего контроля и управления ходом реформы, а также правовое обеспечение структурной реформы на железнодорожном транспорте.

В целях правового обеспечения реформы должны быть раз­работаны основные принципы и механизмы государственного регулирования в естественно монопольном, временно моно­польном и конкурентном секторах; определен порядок функ­ционирования независимых перевозчиков на железнодорожном транспорте и обеспечен равноправный доступ к продукции (ра­ботам, услугам) монопольного сектора'. Также следует опреде­лить виды деятельности и имущества, относящиеся к монополь­ным и конкурентным секторам, ограничить хозяйственный оборот отдельных видов имущества естественно монопольного сектора.

Хозяйствующий субъект на подготовительном (первом) этапе реформ осуществляет следующие виды деятельности.

Во-первых, он предоставляет услуги по использованию ин­фраструктуры железнодорожного транспорта (в том числе собственникам подвижного состава) и содержит инфраструкту­ру. Во-вторых, эксплуатирует локомотивный парк и предостав­ляет услуги локомотивной тяги. В-третьих, эксплуатирует соб­ственный грузовой вагонный парк и предоставляет услуги гру­зовых перевозок собственным вагонным парком. В-четвертых, осуществляет грузовые перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки.

Для выполнения перечисленных видов деятельности хозяй­ствующий субъект наделяется имуществом федерального желез­нодорожного транспорта по следующим основным группам: инфраструктура железнодорожного транспорта; локомотивный парк МПС России, локомотивные депо, пункты технического обслуживания локомотивов; грузовой вагонный парк МПС России, вагонные депо, пункты технического обслуживания грузовых вагонов; парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, пассажирские депо обслуживания и ремонта вагонов ло­комотивной тяги, пункты технического обслуживания вагонов; моторвагонный парк пригородного сообщения, моторвагонные пассажирские депо, пункты технического обслуживания мотор-вагонного подвижного состава; имущество предприятий, входя­щих в структуру федерального железнодорожного транспорта и обеспечивающих производство, строительство и ремонт инфра­структуры, подвижного состава и технических средств железно­дорожного транспорта1; имущество предприятий, входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта и вы­полняющих научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области повышения безопасности движения, обновления производственно-технической базы, разработки и внедрения ресурсосберегающих и информационных систем и технологий, мобилизационной работы; объекты социальной сферы; недвижимое имущество и прочее имущество, необходи­мое для осуществления административно-управленческих функций.

**18. Выбор организационно-правовой формы хозяйствующего субъекта**

Исходя из масштаба и функций формируемого хозяйствую­щего субъекта и требований к нему, на первом этапе реформ его организационно-правовая форма должна быть определена на основе анализа следующих возможных вариантов:

- сохранение существующей структуры управления фе­деральным железнодорожным транспортом (включая МПС России);

- федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП);

- единое открытое акционерное общество (ОАО), 100 % акций которого находятся в федеральной собственности;

- несколько открытых акционерных обществ, 100 % акций которых находятся в федеральной собственности.

**1). Сохранение существующей структуры управления федеральным железнодорожным транспортом.**

**Основные преимущества**

Предоставление руководству и сотрудникам системы федераль­ного железнодорожного транспорта возможностей сконцентриро­ваться на внутренней реорганизации и трансформации бухгалтер­ского учета (без дополнительного отвлечения внимания на юриди­ческие процедуры слияния).

Снижение риска дополнительной концентрации "рыночной влас­ти" у одного хозяйствующего субъекта.

Снижение риска "потери" активов в ходе реорганизации за счет сохранения существующего состава и юридической структуры пред­приятий и организаций системы.

**Основные недостатки**

Сохранение на подготовительном (первом) этапе реформ со­вмещения хозяйственных и регулирующих функций.

Риск затягивания реформ в отсутствие мощного внутреннего стимула к началу реорганизации.

Невозможность выстраивания системы управления и учета по видам деятельности без изменения юридически закрепленной струк­туры управления.

Сохранение организационного объединения естественно моно­польных и потенциально конкурентных видов деятельности.

Невозможность обеспечить рост уровня мотивации сотрудников.

**2). Федеральное государственное ' унитарное предприятие** (ФГУП)

**Основные преимущества**

Разделение хозяйственных и регулирующих функций уже на подготовительном (первом) этапе реформ.

Минимальность организационно-правовой трансформации на первом (подготовительном) этапе.

**Основные недостатки**

Необходимость трансформации единого ФГУП в ОАО при пере­ходе ко второму этапу реформ, т.е. создание дополнительного шага на пути преобразований.

Риск затягивания реформ.

Организационно-правовое слияние естественно монопольных и потенциально конкурентных видов деятельности.

Риск увеличения непрозрачности предприятия при слиянии.

Рост зависимости от кредиторов при слиянии.

Риск усиления монополизации отрасли.

Риск "потери" активов в ходе реорганизации (может быть сни­жен путем проведения инвентаризации и специального аудита).

Невозможность обеспечить рост уровня мотивации сотрудников.

Недостаточная привлекательность для внешних инвестиций из-за невозможности участия внешних инвесторов в капитале и управ­лении предприятием, а также из-за отсутствия права собственности на имущество.

**3). Открытое акционерное общество (ОАО).**

**Основные преимущества**

Разделение хозяйственных и регулирующих функций уже на подготовительном (первом) этапе реформ.

Необратимость перехода ко второму этапу за счет придания соответствующих функций органу государственного управления на железнодорожном транспорте и за счет представительства государ­ства в Совете директоров.

Наличие мощного внешнего стимула к началу реорганизации как относительная гарантия достаточных темпов реформы.

Возможность привлечения частных инвестиций уже на первом этапе реформ, в том числе за счет продажи акций дочерних пред­приятий, выпуска облигаций и привлечения кредитов банков.

Более действенный (по сравнению с ФГУП) государственный контроль имущественного комплекса: деятельность исполнительных органов ОАО контролируется рядом нормативных актов.

Финансовая устойчивость за счет большей гибкости в распоря­жении активами.

Обеспеченная мотивация труда работников.

**Основные недостатки**

Отвлечение внимания руководства федерального железнодо­рожного транспорта также И на юридические преобразования.

Риск затягивания реформ.

Организационно-правовое слияние естественно монопольных и потенциально конкурентных видов деятельности.

Риск роста непрозрачности предприятия при слиянии.

Риск злоупотреблений, связанных с дополнительной концентра­цией "рыночной власти" у одного хозяйствующего субъекта.

Риск "потери" активов в ходе реструктуризации, несмотря на инвентаризацию и аудит.

Риск необратимости отчуждения государственного имущества вследствие приватизации.

**4). Несколько открытых акционерных обществ.**

**Основные преимущества**

Разделение хозяйственных и регулирующих функций уже на подготовительном (первом) этапе реформ.

Возможность обеспечить неизбежность перехода ко второму этапу за счет придания соответствующих функций органу государст­венного управления на железнодорожном транспорте и за счет представительства государства в Советах директоров.

Наличие мощного внешнего стимула к началу реорганизации как относительная гарантия достаточных темпов реформы.

Возможность привлечения частных инвестиций уже на первом этапе реформ, в том числе за счет продажи акций дочерних пред­приятий, выпуска облигаций и привлечения кредитов банков.

Большая, чем в министерстве и ФГУП, мотивация труда работ­ников.

Низкая степень слияния потенциально конкурентного и моно­польного секторов, и соответственно снижения риска усиления мо­нополии.

Отсутствует риск затягивания реформ.

Рост финансовой прозрачности по видам деятельности.

**Основные недостатки**

Риск необратимости структурных преобразований.

Риск потери устойчивости железнодорожного транспорта в целом.

Из-за отсутствия раздельного учета по видам деятельности на момент выделения, отсутствует адекватная аналитическая база, по­зволяющая оценить результаты деятельности выделяемых субъек­тов и реальную стоимость их активов; тем самым возникает опас­ность неоптимального формирования имущественного комплекса создаваемых ОАО.

Отвлечение внимания руководства федерального железнодо­рожного транспорта также и на юридические преобразования.

Организационно-правовое слияние естественно монопольных и потенциально конкурентных видов деятельности.

Риск "потери" активов в ходе реструктуризации, несмотря на инвентаризацию и аудит.

**5). Процедура формирования ОАО "РЖД".**

До формирования АО "РЖД" необходимо обеспечить нормативное регулирова­ние особенностей приватизации на железнодорожном транс­порте. Процедура приватизации будет проходить в несколько этапов.

Прежде всего, будет определен порядок приватизации, со­ставлен перечень имущества, включаемого в уставный капитал и передаваемого на баланс ОАО, определено количество и но­минал акций создаваемого общества. Одновременно будет раз­работан и утвержден план приватизации и проведена государ­ственная регистрация компании. Далее происходит наделение ОАО вышеуказанным имуществом. Из реестра федерального имущества исключаются реорганизуемые государственные уни­тарные предприятия.

Все вышеуказанные этапы реализуются под управлением Комиссии по приватизации и территориальных органов Минимущества России при непосредственном участии МПС России.

**19. Механизмы управления реформой при переходе от первого (подготовительного) ко второму этапу**

Для обеспечения своевременности, полноты и правильности выполнения мероприятий различных этапов реформирования предлагаются следующие механизмы контроля и управления.

**Внешнее управление и контроль.** Правительство Российской Федерации по согласованию с Президентом Российской Феде­рации назначает руководителя ОАО "РЖД", осуществляя тем самым функции общего собрания акционеров.

Правительственная комиссия по структурной реформе же­лезнодорожного транспорта контролирует полноту и своевре­менность выполнения предусмотренных мероприятий.

Основные положения, а также содержание и сроки реализа­ции этапов реформы утверждаются в нормативном порядке.

**Внутреннее управление и контроль.** Представители государ­ства в органах управления ОАО "РЖД" лично и через своих полномочных представителей контролируют соблюдение ос­новных принципов и направлений реформирования, а также полноту и своевременность выполнения компанией мероприя­тий соответствующих этапов.

Действенность внутренних механизмов управления и конт­роля будет обеспечена комплексом проводимых мероприятий.

Во-первых, вводится раздельный бухгалтерский учет по видам деятельности и в разрезе структурных подразделений на основе изменения плана счетов и введения системы автоматизи­рованного учета.

Во-вторых, разграничиваются полномочия. В рамках данно­го мероприятия закрепляется отделение функции сбора денежных средств за перевозки от функции осуществления перевозоч­ного процесса и от функции отражения операций в бухгалтер­ском учете.

В-третьих, усиливается роль внутреннего контроля. При одновременном изменении организационной структуры и сис­темы бухгалтерского учета.

В-четвертых, в условиях отказа от механизма "расчетных цен" и ослабления финансовой самостоятельности дорог созда­ется система инструментов мотивации на основании ключевых показателей эффективности.

**20. Второй этап реформ (2003 – 2005 гг.)**

Целью второго этапа реформы является организационно-правовое выделение из ОАО "РЖД" видов деятельности, кото­рые могут осуществляться другими хозяйственными общества­ми и быть открыты для конкуренции.

**Содержание второго этапа реформирования.** На этом этапе сохраняется организационное единство части грузовых перево­зок и инфраструктуры. Происходит рост конкуренции в грузо­вых перевозках. Завершается оптимизация структуры управле­ния (идет усиление управленческих цепочек по видам деятель­ности, сформированных на первом этапе).

Организационно-правовое разделение деятельности проис­ходит в виде выделения дочерних открытых акционерных об­ществ ОАО "РЖД" следующих видов деятельности: пригород­ных пассажирских перевозок; пассажирских перевозок в даль­нем следовании.

Реализация второго этапа реформ связана с принятием ре­шений в областях организации управления и развития каждого из видов деятельности и обеспечения равного доступа к откры­ваемым видам деятельности для всех потенциальных частных акционеров путем установления открытых, публичных тендер­ных процедур.

Пассажирские **перевозки дальнего следования.** С целью по­вышения уровня прозрачности и использования преимуществ специализации на втором этапе реформ все пассажирские пере­возки дальнего следования организационно отделяются от ОАО "РЖД" в виде дочернего открытого акционерного обще­ства (Федеральной пассажирской дирекции), 100 % акций которого остаются на втором этапе в собственности ОАО "РЖД".

Федеральной пассажирской дирекции принадлежат пасса­жирские вагоны, депо и пункты технического обслуживания; станционная инфраструктура, не используемая для грузовых перевозок; вокзалы, ориентированные на обслуживание пасса­жиров в дальнем следовании; имущество пассажирского хозяй­ства; часть пассажирских локомотивов.

**Пригородные пассажирские перевозки.** Пригородные пасса­жирские перевозки формируются по территориальному призна­ку, осуществляются пригородными пассажирскими компания­ми, расположение которых в основном совпадает со структурой административно-территориального деления страны. Пригородные пассажирские компании образуются в форме подразде­лений ОАО "РЖД" или в форме дочерних открытых акционер­ных обществ с участием региональных или муниципальных ор­ганов власти.

В собственность компаниям пригородных пассажирских перевозок передаются: моторвагонный подвижной состав; моторвагонные депо; вокзалы с преимущественно пригородным движением; павильоны', платформы, кассовое оборудование; часть имущества пассажирского хозяйства, относящегося к при­городным перевозкам.

**21. Третий этап реформ (2006 — 2010 гг.)**

Целью третьего этапа реформы является создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

**Содержание третьего этапа реформ.** Развивается частная соб­ственность на магистральные локомотивы. Происходит пере­ход большей части (60 % и более) парка грузовых вагонов в частную собственность. Развивается конкуренция в сфере гру­зовых и в сфере дальних пассажирских перевозок. Продаются лицензии на осуществление пригородных пассажирских перево­зок, ограниченных сроком действия (франшиз).

Рассматривается возможность создания нескольких конку­рирующих между собой вертикально интегрированных желез­нодорожных компаний.

Развитие отдельных видов деятельности происходит по линии усиления конкуренции.

**Пассажирские перевозки дальнего следования.** Происходит организационное выделение пассажирских перевозок дальнего следования в виде нескольких самостоятельных региональных пассажирских компаний - дочерних - обществ Федеральной пассажирской дирекции, в которые постепенно открывается до­ступ частному капиталу. Региональные пассажирские компании на основе лицензий имеют право выполнять пассажирские перевозки поездами своего формирования на всей территории страны вне зависимости от региона расположения той или иной компании.

Государственным органом по регулированию естественных монополий устанавливается механизм равноправного (конкурс­ного) распределения ниток графика пассажирского движения, выделенных ОАО "РЖД". Формируются условия для создания вне системы ОАО "РЖД" частных пассажирских компаний на некоторых направлениях пассажирских перевозок.

**Пригородные пассажирские перевозки.** С целью повышения эффективности деятельности пригородных перевозок предо­ставляется возможность покупки лицензий на право осущест­вления пригородных перевозок в течение определенного перио­да (франшиз).

Увеличивается число компаний по пригородным перевоз­кам, принадлежащих частично или полностью субъектам Рос­сийской Федерации и (или) муниципальным властям.

**22. Система государственного регулирования железнодорожного транспорта**

В соответствии с федеральным законом "О естественных мо­нополиях" государственное регулирование естественных моно­полий направлено на достижение баланса интересов потребите­лей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего до­ступность реализованного ими товара для потребителей и эффективное функционирование субъектов естественных моно­полий.

*Основными целями* государственного регулирования в моно­польных секторах экономики являются: обеспечение макроэко­номической эффективности; справедливости по отношению к потребителю; справедливости по отношению к производителю товаров (работ, услуг), монопольного сектора.

Цели государственного регулирования в конкурентных сек­торах определены федеральным законом.

*Общими задачами* государственного регулирования железно­дорожного транспорта являются: обеспечение гармоничного развития единой транспортной системы страны и ее экономики, национальной безопасности и обороноспособности государст­ва, мобилизационной готовности железнодорожного транспор­та; безопасности перевозок; равноправного доступа к продук­ции (работам, услугам) естественно монопольного и временно монопольного (потенциально конкурентного) секторов; эффек­тивной тарифной политики, а также формирование стабильно развивающейся системы хозяйственных отношений (бизнесов) в железнодорожной отрасли и благоприятного инвестиционного климата; прогнозируемость изменений в правилах регулирования.

**Требования к системе государственного регулирования же­лезнодорожного транспорта.** Эффективная система государст­венного регулирования железнодорожного транспорта должна удовлетворять ряду требований. В их число входят: равноудаленность от хозяйствующих субъектов; формирование системы "сдерживания и противовесов" в регулировании; ориентация на обеспечение единства и гармоничности транспортной системы; единство и последовательность регулирования; обеспечение обороноспособности и национальной безопасности; стабильность правил регулирования, предсказуемость изменений; обес­печение справедливости тарифов и обоснованности доходов монопольного сектора.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Минэконом­развития России | Федеральный орган регулирования на транспорте | Федеральный орган регулирования на железно- дорожном транспорте | Федеральный орган по регулированию естественных монополий | МАП России | Органы специального технического надзора |
| • Координация  развития ЕТС и  экономики  страны  • Государст-  венная  политика  в области  мобилизаци -  он ной  подготовки | • Координация  деятельности и  развития ЕТС и  транспортных  отраслей  • Руководство  мобилизацией-  ной подготовкой  и гражданской  обороной на  транспорте  (кроме ж/д  транспорта)  • Стандартиза-  ция,  сертификация  и надзор на  транспорте  (кроме ж/д  транспорта) | • Координация  деятельности и  развития ж/д  транспорта (в  т.ч. ППЖТ)  • Руководство  мобилизацион-  ной подготовкой  и гражданской  обороной на ж/д  транспорте (в  т.ч. ППЖТ)  • Стандартиза-  ция,  сертификация  и надзор на ж/д  транспорте (в  т.ч. ППЖТ)  • Лицензирова-  ние  деятельности  субъектов  конкурентного  сектора | • Установление  требований к системе  тарифного  регулирования  естественных  монополий  • Утверждение тарифного  прейскуранта на  услуги  ЕМС\*\* и ВМС\*  • Разработка правил  обеспечения  равноправного доступа к  ЕМС\*\* и ВМС\*\*\*  • Мониторинг соблюдения  установленных правил  регулирования доступа и  тарифной политики  • Формирование  совместно с Минфином  России методики  раздельного учета  доходов, затрат,  финансовых результатов  по видам деятельности | • Надзор и  контроль  обеспечения  равноправного  доступа  Согласование и  контроль  крупных сделок  и слияний  • Надзор и  контроль  применения  установленной  тарифной  политики | • Обеспечение  специальных  вопросов  безопасности  и  соответствия  техническим  стандартам |
| \* Разработка тарифного прейскуранта на услуги ЕМС и ВМС осуществляются ОАО «РЖД»  \*\* ЕМС – естественно монопольный сектор  \*\*\* ВМС – временно монопольный сектор | | | | | |

Предлагаемое распределение функций государственного регулирования – первый этап реформ.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Минэкономразвития России | Федеральный орган регулирования на транспорте | Федеральный орган по регулированию естественных монополий | МАП России | Органы специального технического надзора |
| • Координация развития ЕТС\* и экономики страны • Государственная политика в области мобилизационной подготовки | • Координация деятельности и развития ЕТС и транспортных отраслей  • Руководство мобилизационной подготовкой и гражданской обороной на транспорте  • Стандартизация сертификация и надзор на транспорте  • Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте  • Лицензирование деятельности *субъектов* конкурентного сектора | • Установление требований к системе тарифного регулирования естественных монополий  • Утверждение тарифного прейскуранта на услуги ЕМС\*\* и ВМС\*\*\*  • Разработка правил обеспечения равноправного доступа к ЕМС\*\* и ВМС\*\*\*\*  • Мониторинг соблюдения установленных правил регулирования доступа и тарифной политики  • Формирование методики раздельного учета доходов, затрат, финансовых результатов по видам деятельности | • Надзор и контроль обеспечения равноправного доступа  • Согласование и контроль крупных сделок и слияний  • Надзор и контроль установленной тарифной политики | • Обеспечение специальных вопросов безопасности и соответствия техническим стандартам |
| \* Единая транспортная система  \*\* ЕМС – естественно монопольный сектор  \*\*\* Разработка тарифного прейскуранта на услуги ЕМС и ВМС осуществляются ОАО «РЖД»  \*\*\*\* ВМС – временно монопольный сектор | | | | |

Предлагаемое распределение функций государственного регулирования – второй этап реформ.

**23. Реформирование тарифной системы**

Основной целью совершенствования тарифной системы яв­ляется достижение баланса экономических интересов государ­ства, пользователей услуг и предприятий железнодорожного транспорта.

К тарифной системе предъявляются требования стабильнос­ти, обеспечивающей достижение поставленных целей при изме­нениях внешних условий, гибкости, позволяющей адекватно реагировать на изменения внешних условий и потребностей рынка, и прогнозируемое™.

**Задачи тарифного регулирования в период структурной ре­формы.** Система тарифного регулирования должна в макси­мальной степени способствовать эффективной реализации из­менений, предусмотренных предлагаемой регуляторной моде­лью. В соответствии с этим закрепленные цели тарифного регулирования дополняются следующими задачами.

На первом этапе (2001—2002 гг.) решаются задачи по пере­даче функций тарифного регулирования независимому госу­дарственному органу; упорядочению существующей тарифной системы. В этот период создаются условия для финансового разделения различных видов хозяйственной деятельности же­лезнодорожного транспорта, в том числе: обеспечивается уро­вень рентабельности естественно монопольного сектора, доста­точного для его устойчивого функционирования и модерниза­ции; последовательно отменяется перекрестное субсидирование различных видов перевозок и осуществляется переход к прямо­му субсидированию; создаются условия для возникновения и развития конкуренции в отдельных видах железнодорожных перевозок.

На втором и третьем этапах (2003—2010 гг.) решаются зада­чи обеспечения эффективного функционирования железнодо­рожного транспорта и создания условий для развития конку­ренции и организационного выделения конкурентных секторов.

Таким образом, тарифная политика в области железнодо­рожного транспорта должна строиться с учетом необходи­мости:

создания условий для развития конкуренции (внутриотрас­левой, межтранспортной, межотраслевой, международной) и недопущения искусственной монополизации в отрасли;

отказа от регулирования в конкурентных сферах деятель­ности;

воздействия тарифными инструментами на улучшение каче­ства услуг железнодорожного транспорта;

рационального взаимодействия различных видов транс­порта;

соответствия тарифной системы особенностям различных этапов структурной реформы;

скоординированного регулирования тарифов на услуги всех естественных монополий материального сектора;

возмещения необходимых затрат на перевозки, реконструк­цию, техническое и социальное развитие железнодорожной от­расли.

**Основные принципы построения новой тарифной системы.** Реализация предлагаемой концепции реформы железнодорож­ного транспорта предполагает уже на первом этапе приступить к формированию основ новой тарифной системы. Режим та­рифного регулирования, конкретные особенности и механизмы тарифной системы могут изменяться и дополняться с учетом результатов проводимых преобразований.

Тарифы на перевозки должны покрывать все экономически обоснованные эксплуатационные затраты; обеспечивать сум­марные доходы хозяйствующих субъектов, достаточные для формирования справедливой, соответствующей установленной норме рентабельности, прибыли; являться едиными для всех пользователей и определяться на основании утвержденных прейскурантов.

Тариф на грузовые перевозки должен формироваться на ос­нове оптимального сочетания двух подходов — затратного, со­гласно которому тариф должен основываться на себестоимости транспортной услуги, и маркетингового, согласно которому тариф формируется с учетом платежеобеспеченности груза.

**Тарифное регулирование на рынках с различными типами конкуренции.** Государственное регулирование тарифов должно постоянно осуществляться в естественно монопольном секторе и постепенно уменьшаться во временно монопольном (потенци­ально конкурентном) секторе.

Тарифы за пользование услугами инфраструктуры следует устанавливать дифференцированно с учетом платежеобеспеченности различных классов грузов. Это создаст условия для перевозки грузов с высокой долей транспортной составляю­щей без привлечений государственной компенсационной под­держки.

Тарифы за пользование подвижным составом ОАО "РЖД" не должны дифференцироваться по классам грузов.

На первом этапе реформ необходимо начать либерализацию тарифного регулирования в секторах с потенциально возмож­ной внутриотраслевой, межотраслевой, межтранспортной и международной конкуренцией.

К сектору внутриотраслевой конкуренции могут быть отне­сены железнодорожные перевозки повышенного качества (пас­сажирские перевозки в вагонах СВ, скоростные грузовые пере­возки). К сектору межотраслевой конкуренции - перевозки грузов, эффект от производительного потребления которых может быть замещен продукцией других отраслей промышлен­ности (перевозка энергоносителей железнодорожным транспор­том или передача электроэнергии). К сектору межтранспортной конкуренции — грузовые и пассажирские перевозки при наличии альтернативной транспортной инфраструктуры (например, грузоперевозки Финляндия - Москва, Финляндия - Санкт-Петербург автомобильным - железнодорожным транспор­том). К сектору международной конкуренции - транзитные грузовые перевозки и пассажирские и грузовые перевозки в прямом международном сообщении (конкуренция с транскон­тинентальными грузоперевозчиками, морским транспортом, международными авиакомпаниями).

В конкурентных секторах рынка железнодорожных перево­зок осуществляется последовательное дерегулирование ценооб­разования и переход на свободные (контрактные) цены.

**Устранение искажений в тарифной системе.** Тарифная систе­ма должна быть освобождена от выполнения функций по пере­распределению финансовых ресурсов и поддержанию отраслей и регионов. Тарифные льготы стратегическим, социально зна­чимым и малообеспеченным потребителям транспортных услуг надо последовательно заменить их адресной поддержкой.

Необходимо предусмотреть государственную поддержку со­циально значимых перевозок, мобилизационного потенциала железнодорожного транспорта, строительства объектов обще­государственного и регионального значения. Порядок расчетов за перевозки в интересах обороноспособности и национальной безопасности государства должен устанавливаться Правитель­ством Российской Федерации.

**Учет качества железнодорожных перевозок в тарифообразовании.** Тарифные прейскуранты должны в большей мере учиты­вать условия и качество перевозок пассажиров и грузов. Суще­ствующая регламентация качества в "Транспортном уставе же­лезных дорог Российской Федерации" и в системе отраслевых стандартов представляется недостаточной.

Целесообразно систематизировать имеющиеся документы и утвердить комплексный нормативный документ "Нормы транс­портного обслуживания", который будет регламентировать ба­зовый (минимальный) и более высокие уровни качества транс­портных услуг. Следует также установить перечень показателей качества и их пороговые значения для различных уровней каче­ства. Различным уровням качества должны соответствовать различные уровни тарифов.

**Индексация тарифов на железнодорожные перевозки.** Основ­ной целью индексации тарифов является поддержание стабиль­ности финансовых результатов железнодорожной отрасли при изменении макроэкономических параметров. Только постоян­ный, положительный финансовый результат может обеспечить в условиях инфляции устойчивость и расширенное воспроиз­водство в железнодорожной отрасли.

В настоящее время индексации тарифов производятся на основе общих правил, изложенных в федеральном законе "О естественных монополиях" и постановлении Правительства "Об утверждении Положения об основах государственного регули­рования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки" от 19 марта 2001 г. № 194.

**Упорядочение существующей практики тарифного регулиро­вания.** Для упорядочения существующей практики тарифного регулирования на первом этапе реформ необходимо провести ряд мероприятий, включающих уточнение функций и распреде­ления ответственности государственных органов, осуществляю­щих тарифное регулирование и разработку соответствующей нормативно-правовой базы, а также передачу вопросов тариф­ного регулирования независимому органу регулирования и рег­ламентацию процессов тарифного регулирования. К числу пос­ледних относятся либерализация тарифов на железнодорожные перевозки в конкурентных и временно монопольных секторах; индексация тарифов для поддержания стабильных финансовых результатов деятельности железнодорожной отрасли в условиях изменения макроэкономических показателей; мониторинг и контроль рынка железнодорожных перевозок.

Упорядочение и формализация тарифного регулирования являются непременными условиями реформирования железно­дорожного транспорта. Эти действия должны осуществляться одновременно с формированием федерального органа регули­рования естественных монополий.

**24.** Ф**инансово-экономическая и социальная оценка структурной реформы**

Для качественной оценки степени достижения установлен­ных целей реформирования на каждом из этапов структурной реформы на железнодорожном транспорте предназначена сис­тема оценки -достижения целей реформирования. В основу ука­занной системы положены цели структурной реформы на же­лезнодорожном транспорте, определенные Правительством Российской Федерации (протокол № 37 от 9 ноября 2000 г.).

Чтобы установить контрольные показатели, адекватные целям реформирования, была осуществлена декомпозиция целей, т.е. логическое деление целей на их составляющие (цели второго уровня) и критерии. Затем к каждому из критериев были подобраны соответствующие показатели производствен­но-коммерческой деятельности отрасли федерального железно­дорожного транспорта.

При выборе контрольных показателей использовались сле­дующие принципы: необходимость и достаточность показате­лей — выбор ограниченного набора показателей, наиболее полно характеризующего критерий; простота расчета — нали­чие показателя в системе статистического учета МПС России или относительно малозатратная возможность его формирования в ближайшем будущем; сопоставимость — возможность наиболее корректного сравнения контрольных показателей во временной динамике с аналогичными контрольными показате­лями сетей железных дорог других государств.

Показатели представлены в числовых значениях (годовых) за 1990, 1996 и 2000 годы, либо в некоторых случаях приводятся данные за смежные годы (1991, 1992, 1997, 1998 гг.).

Собранные аналитические данные за 1990—2000 гг. позво­ляют определить динамику изменения состояния отрасли и ее основных сфер в период общеэкономических реформ.

Контрольные показатели позволяют выявить пробелы в су­ществующей системе статистического учета железнодорожной отрасли и уже на начальном этапе выполнения Программы структурной реформы позволят предусмотреть формирование фактических значений этих показателей.

В ходе согласования Программы структурной реформы должны быть установлены контрольные даты (например, по окончании каждого финансового года или по окончании каж­дого из этапов). Для каждой из контрольных дат необходимо установить плановые значения контрольных показателей, до­стижение которых отвечает целям и задачам структурной ре­формы.

На завершающем этапе структурной реформы будут достиг­нуты цели, определенные Правительством Российской Федера­ции, а также решены основные проблемы железнодорожного транспорта.

Составными элементами и этапами реформы, обеспечиваю­щими названные финансово-экономические результаты, явля­ются:

1) централизация на уровнях МПС России и железных дорог управления вагонным парком и поездопотоками сетевого на­значения и обеспечение погрузочными ресурсами основных грузообразующих отраслей;

2) завершение внедрения системы фирменного транспортно­го обслуживания отправителей и получателей грузов, а также рост на этой основе объёмов перевозок за счёт большей привле­кательности их для клиентуры и сокращения транспортных из­держек на перевозки;

3) реорганизация управления пассажирским комплексом, включающая в себя создание самостоятельных пассажирских компаний и решение проблемы дотирования убыточных пассажирских перевозок (в том числе в пригородном сообщении) из федерального и местных бюджетов;

4) переход на отраслевые схемы управления линейными предприятиями с реструктуризацией отделений железных дорог и заменой их представительствами железной дороги при регио­нальных административных государственных структурах и, как следствие, высвобождение значительного числа управленческо­го персонала с экономией фонда заработной платы;

5) реструктуризация линейных предприятий с приведением их в соответствие с изменившимися производственными нагруз­ками и увеличением уровня автоматизации производства и уп­равления и сокращение общего их количества;

6) категорирование железнодорожных линий по параметрам интенсивности их загрузки и специализации по видам перево­зок, установление дифференцированных по категориям норма­тивов содержания устройств;

7) реорганизация социальной сферы с поэтапной передачей жилого фонда и объектов коммунального хозяйства МПС в муниципальную собственность и существенное уменьшение средств, выделяемых железными дорогами на покрытие убыт­ков жилищно-коммунального хозяйства и на поддержку обще­образовательных учреждений железнодорожного транспорта;

8) поэтапное укрупнение железных дорог с концентрацией во внутридорожном сообщении порядка 70 % перевозимых гру­зов.

По составным элементам и этапам проводимой реформы ожидаются следующие финансово-экономические результаты.

*Централизация на уровнях МПС России и железных дорог управления вагонным парком и поездопотоками сетевого назначе­ния, а также обеспечение погрузочными ресурсами основных грузообразующих отраслей* завершена в 2000 г.

Завершение *внедрения системы фирменного транспортного обслуживания отправителей и получателей грузов* приведёт по опыту ряда железных дорог к росту на 1,5 % объёмов перевозок за счёт большей привлекательности их для клиентуры и сокра­щению транспортных издержек на перевозки на 0,6.

*Поэтапное укрупнение железных дорог* потребует, как выше уже отмечено, предварительно создать необходимые для этого условия (средства связи, вычислительные сети, информацион­ные технологии). В период 2001—2010 гг. намечается практи­ческое решение проблемы с выходом на сохранение в составе отрасли не более 6—8 укрупненных дорог.

К 2006—2007 гг. удастся кардинально обновить и модерни­зировать производственно-техническую базу железнодорожно­го транспорта. Вследствие почти двукратного роста инвести­ций с 66—70 млрд. руб. до 110—120 млрд. руб. ежегодно, состо­яние его основных фондов к 2006 г. будет примерно соот­ветствовать уровню 1992 г., а износ не превысит 35 %.

Таким образом, объемные показатели работы железнодо­рожного транспорта будут достигнуты на обновленной материально-производственной базе и с меньшей численностью рабо­тающих. Это будет другое качество роста, основанное на по­вышении производительности труда, совершенствовании техно­логии работы и эффективности управления.*'*

В результате реформирования будут решены основные про­блемы отрасли. Повышение эффективности деятельности же­лезнодорожного транспорта позволит обеспечить финансиро­вание инвестиционных потребностей отрасли на сумму около 30—40 млрд. руб. в год.

Средний годовой эффект реформирования 30-40 млрд. руб.

~5

~10

~20\*\*\*

35

~10

~80

~160

Денежный поток до проведения инвестиций\*\*

Объем

инвестиций для замены выбывающих фондов

Потребность в допол­нительном финан­сировании

Рост объема грузовых перевозок на 2-3% в год

Повышение производи­тельности локомотивов и вагонов

Снижение инвести­ционной • потребности

Снижение затрат

Потреб­ность в дополни­тельном финанси­ровании т

80

\* В среднем в год в течении 2001 – 2005 гг.

\*\* Чистая прибыль/убыток + амортизационные отчисления + капитальные вложения. В 1999 г. – 56 млрд. руб.

\*\*\* 5% в год

Производительность труда на железнодорожном транспор­те в результате его реформирования увеличится не менее чем в 2 раза. Такой рост произойдет за счет увеличения объемов перевозок и сокращения на 25 % контингента работников в основной деятельности.

Уровень заработной платы на железнодорожном транспор­те, соответствующий в последние годы седьмому месту среди базовых отраслей промышленности, к 2006—2007 гг. повысится в 1,5—1,7 раза и займет место не ниже четвертого. Значительно сократится разрыв в заработной плате между железнодорожни­ками и работниками газодобывающей промышленности.

По мере осуществления реформы доходы и степень социаль­ной защищенности работников железнодорожного транспорта будут неуклонно возрастать.

В результате достижения основной цели структурной ре­формы:

государство будет иметь обновленный железнодорожный транспорт, техническая база и система управления которого будут обеспечивать возрастающий спрос на перевозки при росте их качества;

пользователи услуг железнодорожного транспорта получат их на более высоком качественном уровне при снижении доли транспортных издержек в конечной цене продукции;

работники железнодорожного транспорта будут иметь до­стойный уровень жизни, соответствующий сложности и ответ­ственности их труда.

Общий эффект от проведения работ по структурной рефор­ме железнодорожного транспорта оценивается в 10 млрд. руб. в год.

Таким образом, осуществление основных направлений структурной реформы на железнодорожном транспорте послу­жит стимулом перехода на новую ступень его развития и будет способствовать росту экономики страны в целом.

**25. Актуализация генеральной схемы развития железнодорожного транспорта на период 2010-2015 гг.**

Генеральная схема развития же­лезнодорожного транспорта, бе­зусловно, является основопола­гающим для отрасли документом, способствующим повышению ее капитализации и инвестиционного потенциала, снижению эксплуата­ционных издержек и увеличению доходности, что, в свою очередь, обеспечивает расширенное воспро­изводство основных фондов же­лезнодорожного транспорта.

В актуализации Генеральной схемы принимали участие веду­щие специалисты отраслевых ин­ститутов и департаментов ОАО «РЖД». В ней отражены многие предложения по развитию хозяйств отрасли, поступившие с железных дорог.

Поскольку Генеральная схема является исходным материалом для разработки и актуализации Страте­гической программы развития ОАО «РЖД» и реализации функциональ­ных стратегий, разрабатываемых компанией в настоящее время, она учитывает целевые показатели, ко­торые заложены в стратегическую программу.

На основе данных об объемных показателях разработаны комплек­сные мероприятия по развитию инфраструктуры, определены не­обходимые материально-техничес­кие ресурсы и инвестиции для их реализации с учетом возможных источников их покрытия.

На сегодняшний день общая протяженность участков, имеющих два и более путей, достигла 36,6 тыс.км, что составляет 43% общей протяженности сети. Электрифи­цированы около 43 тыс. км, т.е. более 50% эксплуатационной дли­ны железных дорог. Протяжен­ность участков, оборудованных ус­тройствами автоблокировки и дис­петчерской централизации, состав­ляет 62 тыс.км, участковая ско­рость движения грузовых поездов - 42 км/ч, маршрутная скорость пассажирских поездов - 53,9 км/ч, оборот вагона составляет 7,7 сут., средний вес поезда - 3,7 тыс.т, средний состав грузового поезда - 64,6 ваг., среднесуточ­ная производительность локомо­тива - 1672 тыс.т-км брутто.

Значительная величина средней густоты грузооборота брутто на 1 км эксплуатационной длины на российских железных дорогах сви­детельствует о самой высокой в мире степени использования тех­нических средств. Однако уровень развития эксплуатацион­ной работы характеризуется боль­шой неравномерностью. В после­дние годы примерно 80% грузо­оборота реализуется на полигоне протяженностью около 28 тыс.км, что составляет только 33,2% об­щей длины сети.

Исходя из общих перспектив­ных объемов перевозок в Гене­ральной схеме определена заг­рузка направлений и линий сети железных дорог России. Наиболь­шей загрузкой как в настоящее время, так и в перспективе будут характеризоваться сечения, в ко­торые входят железнодорожные линии на подходах к Санкт-Петер­бургскому узлу, Северному Кав­казу, портам Приморского края, а также железнодорожные линии на подходах к Дальнему Востоку, на выходах из Западной Сибири и Урала, а также на подходах к Московскому железнодорожному узлу. Так, на подходах к Санкт-Петербургскому узлу по сравне­нию с 2005 г. грузопоток возрас­тет к 2010 г. на 29%, а к 2015 г. на 55%. Одновременно предусмат­ривается и рост пассажирского движения, который к 2010 г. соста­вит 11%, а к 2015 г. - 22%.

На подходах к Северному Кав­казу рост объемов перевозок к 2010 г. составит 45%, к 2015 г. -78%, пассажирского движения -соответственно 11% и 19%. На подходах к Дальнему Востоку этот показатель в грузовом движении в 2010 г. достигнет 48% и к 2015 г. -71%, в пассажирском - соответ­ственно 7% и 13%.

На выходах с Урала рост объемов перевозок к 2010 г. бу­дет равен 27%, к 2015 г. - 46%. При этом прирост пассажирских перевозок составит 10% и 20%. На выходах из Западной Сибири прирост объемов перевозок к 2010 г. составит 13%, к 2015 г. -27%. Размеры пассажирского движения увеличатся соответствен­но на 7% и 11%.

Для обеспечения возрастающих объемов перевозок при актуализации Генеральной схемы опреде­лены мероприятия по развитию железнодорожной инфраструкту­ры, потребность в подвижном со­ставе, а также необходимые инве­стиции для их реализации на пери­од до 2015 г. К числу главных задач при разработке мероприятий Ге­неральной схемы относятся:

• *приоритетное развитие основ­ных направлений;*

• *обеспечение экспортного по­тенциала страны и развитие меж­дународных транспортных коридо­ров;*

• *решение транспортных проблем при реализации целевых задач, ре­шаемых в стране (развитие ЗСНГК, Уральского региона, Южного Фе­дерального округа, Нижнего Приангарья, ДВЭР, транспортировка нефти в восточных районах страны и т.д.);*

• *развитие скоростного пасса­жирского движения на сети же­лезных дорог;*

• *развитие крупных транспортных мегаполисов — Москвы, Санкт-Пе­тербурга и др.;*

• *стратегическое*  *развитие же­лезнодорожного транспорта за пределами рассматриваемого пе­риода.*

Решение этих задач предусмат­ривается по двум основным на­правлениям. Во-первых, это повы­шение эффективности эксплуата­ционной работы железнодорож­ного транспорта. Для этого необ­ходимо создание интегрированной системы автоматизированной раз­работки технологии перевозочно­го процесса, развитие технологии работы сортировочных станций, рационального их размещения и автоматизированной системы опе­ративного управления вагонопотоками, а также создание единого информационного пространства, а в дальнейшем и информационно-управляющих систем всех видов транспорта, с которыми взаимо­действует железнодорожный.

Второе направление - развитие инфраструктуры железнодорож­ного транспорта, т.е. строитель­ство новых линий, вторых путей, оборудование автоблокировкой и диспетчерской централизацией, электрификация, удлинение приемо-отправочных путей, поставка нового подвижного состава и т.д.

Стратегическим условием ре­шения задачи развития инфра­структуры является концентрация ресурсов на основных направлени­ях. Сложность задачи заключается в том, что наряду с основной нагрузкой по обеспечению эксплу­атационной работы на этих направ­лениях вводится тяжеловесное дви­жение, увеличивается скорость движения пассажирских поездов, формируется полигон скоростно­го движения и обеспечивается ос­новной объем экспортно-импорт­ных и международных транзитных перевозок, предъявляющих повы­шенные требования к технологии их пропуска. Мероприятия по раз­витию инфраструктуры на основ­ных направлениях являются комп­лексными и их реализация позво­ляет полностью обеспечить перс­пективные объемы перевозок в рассматриваемом периоде.

Рассмотрим лишь часть мероп­риятий, предусмотренных Генральной схемой на основных направ­лениях. Так, на направлении Куз­басс - Дальневосточный транс­портный узел предусматривает­ся переключение части поездопотока на Байкало-Амурскую маги­страль. В связи с этим в 2010 -2015 гг. необходимо выполнить работы по ее усилению, в том числе восстановить демонтирован­ные ранее разъезды и выполнить ремонтные работы для повыше­ния скорости движения поездов.

Учитывая большую грузонап­ряженность участка Хабаровск -Волочаевка, а также ограничен­ные возможности тоннеля, свя­занные с его аварийным состояни­ем, для обеспечения пассажирс­кого движения и пропуска грузо­вых поездов повышенного веса требуется строительство второй очереди железнодорожного мо­стового перехода через реку Амур у Хабаровска.

Для обеспечения международ­ных транспортных связей России с Китаем необходимо до 2010 г. завершить строительство вторых путей на лимитирующих перегонах и электрификацию участка Карымская - Забайкальск протяженнос­тью 129,5 км.

Кроме того, до 2010 г. надо модернизировать автоблокировку на отдельных участках направле­ния Тайшет - Хабаровск. Для уве­личения пропускной способности и усиления перерабатывающей способности станции Хабаровск II тре­буется переустройство четной си­стемы со строительством транзит­ного парка.

В хозяйстве электроснабжения необходима замена контактной сети на участках Иркутск — Слюдянка, Сковородино — Бамовская, Хилок - Могзон и подходах к Вла­дивостокскому узлу. Требуется замена устаревших средств ЖАТ на значительной части Транссиба.

На направлении Кузбасс — Се­веро-Запад для освоения перево­зок грузов к портам Беломоро-Балтийского бассейна в настоящее время ведется строительство тре­тьего главного пути на участке Тюмень - Войновка, завершается строительство второго главного пути на участке Буй — Паприха (20,7км), ведется реконструкция железнодорожных узлов Санкт-Петербург и Волховстрой.

Предполагается, что наиболее загруженным на этом направле­нии к 2010 г. станет участок Вол­ховстрой - Мга, где дефицит про­пускной способности составит 12 пар грузовых поездов в сутки. Для освоения растущего поездопотока предлагается отклонить часть грузового потока на Сонковский ход, где необходимо строитель­ство второго главного пути на ли­митирующих перегонах (63,4 км), западного обхода Ярославского железнодорожного узла (27 км), второго главного пути на лимити­рующих перегонах на участке Га­лич - Нерехта - Ярославль (39,5 км), восстановление разъездов, оборудование участка Неболчи — Анциферове и Овинищи - Сонко-во автоблокировкой.

Помимо этого, к 2010 г. необходимо уложить дополни­тельные главные пути между стан­циями Череповец I и Череповец II, Череповец II — Кошта для полного разделения транзитного поездопотока, следующего на Волхов-строй, от поездопотока, следую­щего на промышленные предпри­ятия Череповецкого железнодо­рожного узла.

Кроме того, до 2010 г. следует осуществить мероприятия по по­вышению пропускной способности Вологодского железнодорожного узла и станции Бабаеве за счет их реконструкции и развития.

Для обеспечения перевозок на линии Волховстрой - Мурманск до 2015 г. потребуется строитель­ство второго главного пути на ли­митирующих перегонах участка Мурманск - Петрозаводск (319,4км), второго мостового перехода через реку Шуя на уча­стке Кемь - Беломорск, второго мостового перехода через реку Ковда на участке Ручьи - Лоухи, а также реконструкция Мурманс­кого железнодорожного узла, предпортовых станций Кандалак­ша и Белое Море, строительство второго главного пути на лимити­рующих перегонах (45,9км), вос­становление трех разъездов на участке Исакогорка - Архангельск и электрификация участка Обозерская — Архангельск, а также реконструкция Архангельского железнодорожного узла.

В перспективе с ростом объе­мов перевозок участок Новоси­бирск - Омск получит дополни­тельную загрузку и не сможет обеспечить пропуск планируемого грузопотока. В связи с этим для его разгрузки предусмотрено пе­реключение части грузопотока, следующего из района Южного Кузбасса на направление Средне­сибирская - Иртышское - Омск, где к 2010 г. необходимо постро­ить второй мостовой переход че­рез реку Обь на участке Рямы -Камень-на-Оби.

Для освоения перевозок в при­городных зонах Новосибирского и Пермского железнодорожных уз­лов требуется строительство тре­тьего главного пути к 2010 г. на участке Обь -Чулымская (33,6 км) и на участке Пермь - Оверята (12,6 км) к 2015 г.

Для беспрепятственного пропус­ка большого потока грузовых и пассажирских поездов потребует­ся также строительство третьего главного пути на участке Киров -Котельнич.

Помимо этого, до 2010 г. необ­ходима реконструкция четной сис­темы станции Свердловск-Сорти­ровочный, включающая в себя механизацию сортировочной гор­ки и развитие парка приема с удли­нением путей до 1050 м.

Для увеличения пропускной спо­собности станции Пермь-Сорти­ровочная необходимы укладка и удлинение станционных путей. Усиление устройств электроснабжения требуется на участках Новоси­бирск — Омск, Пермь-Сортировочная — Чепца и др.

Направление Кузбасс — Азово-Черноморский транспортный узел обеспечивает транспортно-экономические связи Кузбасса с Северным Кавказом, где расположены порты Азово-Черноморского бас­сейна. Однако пропускная способность отдельных участков направления уже практически исчерпана.

Так, направление Чишмы - Кинель - Сызрань уже в настоящее время испытывает затруднения с про­пуском грузовых и пассажирских поездов. В связи с этим предусмотрено отклонение части грузовых поездов на Бугупьминское направление. При этом потребуется строительство второго главного пути на лимитирующих перегонах уча­стков Чишмы — Бугульма и Прони­не — Ульяновск, а также восста­новление разъездов на участках Ульяновск — Инза и Ульяновск — Сызрань.

Для обеспечения пропуска поездопотоков, следующих в порты Азово-Черноморского бассейна по кратчайшему направлению, на участках Волжской рокады ведут­ся работы по укладке вторых пу­тей на участках Саратов -Петров Вал и Сызрань - Сенная. До 2010 г. потребуется выполнить работы по этапному строитель­ству вторых путей на участке Сыз­рань — Тихорецкая.

Кроме того, в 2011 - 2015 гг. необходимо построить глубокий обход Краснодарского узла (уча­сток Кореновск - Тимашевская протяженностью 60 км) с уклад­кой вторых главных путей на учас­тках Тихорецкая - Кореновск (59,8 км) и Тимашевская - Крымс­кая (112,8 км).

Поскольку в 2010 -2015 гг. про­пускная способность участка Крымская - Новороссийск будет недостаточна для освоения перс­пективных размеров движения, что связано с наличием на участке дефектного тоннеля с негабаритностью, в настоящее время здесь ведется его реконструкция. В ре­зультате межпоездной интервал сократится до 17 мин и станет возможен беспрепятственный про­пуск поездов.

В хозяйстве электроснабжения требуется обновление контактной сети на участке Кропачево - Сыз­рань, замена устаревших средств ЖАТ на значительной части протя­женности Транссиба и на участках Волжской рокады.

Для освоения перспективных размеров движения на направле­нии Север - Юг необходимо про­вести ряд мероприятий по усиле­нию инфраструктуры.

Для организации скоростного движения на направлении Санкт-Петербург - Бусловская и обеспе­чения грузовых перевозок в порты Высоцк, Приморск и Выборг необ­ходим вынос грузового движения на новую линию Петяярви — Каменногорск. Для этого потребуется строительство новой двухпутной электрифицированной линии Петяярви - Каменногорск общей про­тяженностью 64 км, второго глав­ного пути на участке Каменногорск — Выборг протяженностью 40 км и его оборудование автоблокиров­кой, строительство второго глав­ного пути на перегоне Сосново -Петяярви, электрификация участ­ков Попово - Высоцк и Попово -Ермилове, реконструкция направ­ления Ручьи - Выборг, строитель­ство второго главного пути на уча­стке Пригородная - Бусловская.

Для увеличения скорости дос­тавки грузов и сокращения эксп­луатационных затрат в 2015 г. пре­дусматривается электрификация участка Ртищево — Кочетовка, а также в 2010 г. - участка Ахтуба -Трубная со строительством на нем 36,9 км вторых путей в 2010 г. и 18 км в 2015 г.

Помимо этого, для беспрепят­ственного пропуска поездов по линии необходимы удлинение приемоотправочных путей до стан­дартной длины 1050 м, а также комплексная реконструкция хо­зяйства ЖАТ с обновлением элек­трической централизации и авто­блокировки.

На направлении Центр - Запад для освоения растущего объема перевозок грузов на экспорт и организации скоростного движе­ния в соответствии с «Программой развития скоростного и высоко­скоростного движения на сети железных дорог России на перс­пективу до 2020 г.» необходимо до 2010 г. осуществить строительство третьего пути на участке Бекасово - Нара.

На направлении Центр — Повол­жье - Урал до 2010 г. необходима укладка третьего главного пути на ограничивающем участке Воскресенск — Голутвин и до 2015 г. — на участке Голутвин - Рыбное.

Потребность в инвестициях для реализации мероприятий по ос­новным направлениям оценивает­ся в 1019,6 млн.руб. до 2010 г. и 1233,9 млн.руб. до 2015 г.

Одним из основных элементов оптимизации эксплуатационной работы является развитие сорти­ровочных станций, которые сохра­няют на рассматриваемый период свою основную функцию по пере­работке немаршрутизированных вагонопотоков. Вместе с тем предусматривается, что они должны взять на себя и дополнительные функции, в число которых входят:

• *организация технических мар­шрутов по грузам и грузополуча­телям;*

• *детализированная подборка по­рожних вагонов по принадлежнос­ти и состоянию с оптимизацией обеспечения грузовых станций по­грузочными ресурсами;*

• *регулирование отправления ва­гонов в определенные назначения с обеспечением согласованного подвода грузопотоков к потреби­телям;*

• *обеспечение ускоренной пере­работки и отправления части ваго­нопотоков срочной доставки.*

Эти и другие задачи диктуют дополнительные требования к пу­тевому развитию, техническому оснащению и технологии работы сортировочных станций. К числу первоочередных мер следует отнести увеличение перерабаты­вающей способности станций Смоленск-Сортировочный, что по­зволит разгрузить станцию Бекасово-Сортировочное и Горький-Сортировочный и повысить транзитность вагонопотоков, а также Пенза III, что разгрузит станции Рыбное и Рузаевка и т.д. Кроме того, необходимо форсировать работы по автоматизации стан­ций и завершить механизацию тормозных позиций.

Учитывая важность задачи, в ОАО «РЖД» принято решение о разработке «Схемы развития и размещения сортировочных стан­ций на сети железных дорог до 2015 г.» и «Программы совер­шенствования работы и развития сортировочных станций железных дорог».

По предварительным расчетам на развитие и модернизацию сор­тировочных станций до 2015 г. по­требуется более 20 млрд.руб.

На сегодняшний день по-пре­жнему актуальной остается зада­ча перевода ряда направлений на электрическую тягу. До 2015 г. предусматривается электрифици­ровать 1802 км, при этом общая протяженность электрифициро­ванных линий составит около 45 тыс.км. Вместе с тем необходи­мо отметить, что реализация мероприятий по электрификации должна базироваться исключи­тельно на экономических расче­тах ее эффективности. Более того, проблемы электрификации объектов железнодорожного транспорта должны решаться при более широком участии субъек­тов федерации и энергосистем.

Намечаемый в перспективе рост объемов перевозок, организация движения поездов повышенного веса, увеличение скоростей дви­жения грузовых и пассажирских поездов, включая скоростное дви­жение на ряде направлений, тре­буют дополнительных мероприя­тий по усилению и модернизации устройств тягового электроснаб­жения. Их реализация позволит:

• *стабилизировать старение ос­новных фондов;*

• *оптимизировать мощности сис­тем тягового электроснабжения в соответствии с грузонапряженнос­тью участка, весовой нормой и реализуемыми скоростями;*

• *существенно изменить технологический процесс обслуживания и ремонта, повысить ресурс основ­ных элементов контактной сети и снизить повреждаемость устройств электроснабжения;* • *увеличить межремонтные сро­ки и снизить технологические по­тери в устройствах электроснаб­жения.*

Для обновления участков, возраст которых составляет бо­лее 40 лет, до 2015 г. необхо­димо модернизировать свыше 30 тыс. км развернутой длины контактной сети.

Одним из главных моментов при актуализации Генеральной схе­мы стал вопрос о приобретении парка тягового подвижного соста­ва и вагонов с улучшенными техни­ческими характеристиками. До 2015 г. парк тягового подвижного состава должны пополнить около 20 типов локомотивов и более 10 типов моторвагонного и дизельно­го подвижного состава. Предполагается создание и серийное произ­водство четырехосных вагонов с осевой нагрузкой до 25 т, погон­ной нагрузкой на путь 8-8,3 т/м, а также увеличенного габарита Тпр.

Для обеспечения прогнозируе­мых объемов перевозок на пери­од до 2015 г. необходимый объем поставок подвижного состава дол­жен составить: 1381 пассажирских и 5889 грузовых электровозов, 392 пассажирских и 2449 грузовых теп­ловозов, 5389 маневровых локо­мотивов, 9997 вагонов МВПС и 2468 ДМВПС, 13611 пассажирских вагонов, 331398 грузовых ваго­нов. Это позволит сни­зить эксплуатационные расходы на содержание локомотивов бо­лее чем на 20%, вагонов - на 10%, увеличить межремонтные пробеги для текущих ремонтов до 30-50 тыс.км, средних ремон­тов до 500-600 тыс. км, капиталь­ных ремонтов до 2,5-3 млн.км, обеспечить межремонтный про­бег грузовых вагонов до 500 тыс.-1 млн. км, сократить удельный расход топлива до 10%.

Реализация мероприятий, пре­дусмотренных основными на­правлениями развития железно­дорожного транспорта в рас­сматриваемый период, позволит улучшить основные показатели работы отрасли.

По расчетам потребность в инвестициях в ценах соответству­ющих лет составит на период 2006-2010 гг. 1449,5 млрд. руб.; 2011-2015 гг. - 2312,8 млрд. руб.

Капитальные вложения в разви­тие отрасли по объектам произ­водственного назначения обеспе­чивают рост грузо- и пассажирооборота, повышение скорости дос­тавки грузов и пассажиров, увели­чение среднего веса поезда, повы­шение участковой скорости, со­кращение удельного расхода элек­троэнергии и топлива на тягу поез­дов, уменьшение числа отказов технических средств.

Расчеты показывают, что инве­стиции на реализацию мероприя­тий Генеральной схемы являются эффективным вложением денеж­ных средств ОАО «РЖД», обеспе­чивающим формирование положи­тельной величины NPV за жизнен­ный цикл проекта.

1. Заключение

История железной дороги – это действительно история постоянного совершенствования, изменения и преобразований. Написав свой реферат, я рассказала о поэтапном развитии структуры железнодорожного транспорта с помощью реформ. Я считаю, что на изменение структуры железнодорожного транспорта влияет не только изменения и преобразования железных дорог, но и изменения других видов транспорта и деятельностей. Так же огромное влияние на изменения структуры оказывают реформы, проводимые в разных видах деятельности, то есть экономические, социальные и т.д. Так же влияет объединение предприятий, установление их порядков. На изменение и преобразование структуры железнодорожного транспорта могут повлиять различные программы, разработки, проекты. И именно об этом мне бы хотелось попытаться Вам рассказать. Все изменения, проходимые на железной дороге России необходимы человечеству.

Список используемой литературы

1. «Железные дороги России от реформы к реформе». – Н.Е. Аксененко, Б.М. Лапидус, А.С. Мишарин.
2. Журнал «Железнодорожный транспорт» №8 2006 года.