

*Структурная реформа
железнодорожного транспорта:
основные предпосылки, концепции
формирования, этапность*

Приготовила:
Ротанова Дарья
ЭК-235

18 мая 2001 года постановлением правительства России № 384 была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Этот день в отрасли принято считать отправной точкой преобразований. К их началу в железных дорогах шло активное старение основных фондов. Чтобы не допустить полной деградации и привлечь в отрасль масштабные инвестиции, в том числе — частные, было решено провести либерализацию этого вида транспорта.

Предпосылки реформы

Необходимость реформирования железнодорожного транспорта была вызвана рядом фактов:

- Постоянно снижалась эффективность железнодорожного транспорта;
- Качество и ассортимент услуг перестали быть удовлетворительными для их пользователей;
- Была достигнута высокая степень износа основных фондов (инфраструктуры железных дорог, локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов) в условиях практически полного отсутствия закупок новой техники в 1990-е гг., что требовало масштабных инвестиций в условиях прогнозируемого роста спроса на перевозки;
- Число занятых работников на железнодорожном транспорте было значительным (более 1,6 млн чел.), уровень оплаты их труда мотивация были низкими, возникла угроза оттока квалифицированных кадров с железных дорог.

Цели структурной реформы

- ◆ 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 народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- ◆ удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ РЕФОРМОЙ

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ КОМИССИЯ

по вопросам реализации
структурной реформы на железнодорожном транспорте



**МИНТРАНС
РОССИИ**



Заинтересованные
федеральные органы
исполнительной власти



Комитет по вопросам
реформирования при
Совете Директоров
ОАО «РЖД»



Программа была рассчитана на 10 лет до конца 2010 г. Ее отличительная черта – постепенность и поэтапность – позволяла обеспечить устойчивость, стабильность работы железнодорожного транспорта в ходе преобразований и возможность корректировать действия в зависимости от результатов.

Программа структурной реформы железнодорожного транспорта включала проведение реформирование отрасли в 3 этапа.

первый этап - 2001-2002 годы

Первый этап реформирования железнодорожного транспорта был завершён созданием *ОАО «Российские железные дороги»*. Произошло разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности. Министерство путей сообщения РФ было расформировано, государственное регулирование железнодорожного транспорта передано Министерству транспорта РФ (в Министерстве создано *Федеральное агентство железнодорожного транспорта*), хозяйственное управление – *ОАО «РЖД»*. Созданы все законодательные и нормативно-правовые основы для хозяйственной деятельности компании *ОАО «РЖД»*.

второй этап - 2003-2005 годы

- В компании «РЖД» была создана система органов корпоративного управления: Совет директоров и Правление компании.
- Были учреждены акционерные дочерние общества, осуществляющие отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении, специализированные грузовые перевозки, услуги по ремонту технических средств).
- В ходе реализации программы реформирования обеспечивалась устойчивая работа железнодорожного транспорта, повышены его доступность, безопасность и качество предоставляемых услуг.

- Активно создавались дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД» по различным видам деятельности железнодорожного транспорта (организации перевозок грузов в специализированном подвижном составе, капитального ремонта и модернизации локомотивов, пассажирских вагонов, грузовых вагонов, путевой техники, капитального строительства, телекоммуникаций и др.);
- Либерализовались тарифы на перевозку пассажиров в дальнем следовании в купейных вагонах и вагонах «СВ» (их устанавливает ОАО «РЖД» самостоятельно, за государством остаётся регулирование тарифов на перевозку в плацкартных и общих вагонах)

Работа ОАО «РЖД» с момента ее создания характеризовалась высокой динамикой объемных показателей. В 2006 г. были достигнуты лучшие показатели работы за 15 лет существования железных дорог новой России. Обеспечен наивысший на тот период уровень безопасности движения поездов и качества использования подвижного состава. По сравнению с 1992 г. вес поезда увеличен на 21%, производительность локомотива – на 59%.

Достигнута максимальная энергоэффективность перевозочного процесса за всю историю отечественных железных дорог.

третий этап - 2006-2010 годы

- Реформирование пассажирского комплекса дальнего следования: 1 июля 2006 г. в качестве филиала ОАО «РЖД» создаётся Федеральная пассажирская дирекция (ФПД), на баланс которой передаются пассажирские вагоны и имущество пассажирского хозяйства;
- В декабре 2009 г. было учреждено ОАО «Федеральная пассажирская компания», которая на базе имущества ФПД начнёт хозяйственную деятельность 1 апреля 2010 г. и будет осуществлять пассажирские перевозки в дальнем следовании самостоятельно в качестве перевозчика (вместо ОАО «РЖД»);
- Были созданы пригородные пассажирские компании (совместно ОАО «РЖД» и администрациями субъектов РФ), которые становятся перевозчиками пассажиров в пригородном сообщении, для чего арендуют подвижной состав у ОАО «РЖД»;
- Ряд субъектов РФ стали регулировать тарифы и выделять субсидии на пригородные перевозки, однако их размер не покрывает всех убытков по этому виду деятельности; по-прежнему сохраняется перекрёстное субсидирование за счёт грузовых перевозок;

- В 2007 г. было создано ОАО «Первая грузовая компания», на баланс которого передаётся значительный парк специализированных и универсальных грузовых вагонов; таким образом, с 2008 г. более 60% грузовых вагонов находятся в собственности компаний-операторов (а не ОАО «РЖД»);
- Произошла реорганизация системы управления ОАО «РЖД», переход от регионального (управление всеми видами деятельности по территориальным железным дорогам) к функциональному принципу (образование действующих в рамках всей сети дирекций управления движением, тяги, ремонта тягового подвижного состава и др.).

В 2010 г. завершился III этап структурной реформы, по утвержденному правительством плану в программу структурной реформы был добавлен IV этап реформирования со сроком реализации до 2015 г.

За 15 лет Структурной реформы была проделана колоссальная работа, как федеральными органами исполнительной власти, так и участниками отрасли, благодаря которой:

- улучшилось качество оказываемых услуг при перевозке грузов и пассажиров;
- повысилась транспортная доступность;
- произошло существенное обновление парка локомотивов и вагонов;
- была усовершенствована тарифная система: в перевозках как грузов, так и пассажиров появилась гибкость, способность адаптироваться к рыночным изменениям;
- было принято большое количество отраслевых нормативно- правовых актов, совершенствующих технологию работы железнодорожного транспорта.

Однако многие задачи, поставленные Структурной реформой, были решены частично или вовсе не решены, многие вопросы остаются открытыми даже спустя 15 лет, как, например, перспективы развития конкуренции в перевозочной деятельности, переход к свободному ценообразованию при перевозке грузов и т.д.