



**Структурная реформа
железнодорожного транспорта**

Предпосылки, цели и задачи структурной реформы на железнодорожном транспорте

Из истории реструктуризации Российских железных дорог

Строительство Царскосельской железной дороги финансировалось не из казны, а за счет специально образованного акционерного общества Царскосельской железной дороги.

Источники финансирования строительства: частный капитал.

Но: государство выдавало концессии на постройку и эксплуатацию железных дорог на льготных условиях (казна гарантировала предпринимателям чистый доход в размере 5% на затраченный капитал)

Фактически железные дороги строились на государственные средства (государство несло риск предприятий + железные дороги управлялись частными предпринимателями)

Россия была разделена между многими железнодорожными обществами, самостоятельные действия которых угнетали экономическую жизнь страны.

В 1868 году государство продало в частную собственность Николаевскую железную дорогу – сомнительная сделка

80-е года XIX века. Строительство железнодорожных путей – капиталоемко + дорогостояще содержание ж.д. Железнодорожные АО занимали средства как у частных банков, так и у государства – это грозило обществам банкротством и общим кризисом всей ж.д. сети России.

Из истории реструктуризации Российских железных дорог

Выкуп из частной собственности многих железных дорог – в 1912 г. около 70% сети магистральных железных дорог находилось в государственной собственности

Формируется новый тип укрупненных железнодорожных предприятий смешанного типа собственности (государственной с привлечением частного капитала)

Государство наряду с выкупом железных дорог одновременно проводило политику выдачи новых концессий на строительство и эксплуатацию дорог частному капиталу - стимулирование частных инвестиций

В течение XIX столетия в практике эксплуатации российских железных дорог постепенно сложилась устойчивая система отношений государственного и частного капитала.

США, Франция, Германия и Великобритания использовали различные формы собственности на железные дороги. Начиная с конца 60-х годов XX века, наблюдался процесс денационализации и дерегулирования транспортных систем.

Апрель 1918 г. Были национализированы все железные дороги в России

Предпосылки структурной реформы

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ

Уникальное положение на транспортном рынке

- Естественная монополия в сфере предоставления услуг инфраструктуры
- На долю железных дорог приходится свыше 39% грузооборота и около 40% пассажирооборота России (более 20% грузооборота и 15% пассажирооборота всех стран мира)
- Стоимость основных производственных фондов комплекса составляет более 11% стоимости фондов страны.
- Удельный вес грузового транспорта в валовом внутреннем продукте России равен примерно 6,2%.

Протяжен-ность

- Общая протяженность – 86 тыс.км, что составляет около 7% железных дорог мира (второе место после США)
- Первое место в мире по протяженности электрифицированных линий – 40,3 тыс.км
- Двухпутные и многопутные линии составляют более 36 тыс. км (42% от общей протяженности)
- Линии, оборудованные автоблокировкой и диспетчерской централизацией, составляют 62 тыс. км (72% от общей протяженности)
- Более половины железнодорожных линий оснащено опико-волоконными линиями связи

Развитие внешне-экономических отношений

- Перевозки внешнеторговых и транзитных грузов через 30 пограничных переходов и 40 морских и речных портов России
- Международные перевозки, осуществляемые Российскими железными дорогами, составляют более 30% от общего объема перевозок
- В международном сообщении перевозится 400 млн. т грузов, в том числе экспортных грузов России 305,4 млн. т, импортных грузов – 77,2 млн. т, и транзитных –17,4 млн. т.

Процессы реформирования транспортной системы России в конце 20-го века

До 1 октября 2003г. железнодорожный транспорт управлялся **МПС РФ**, которое совмещало **государственные и хозяйственные** функции.

Государственное регулирование всех остальных видов транспорта после 1991г. перешло под юрисдикцию **Министерства транспорта,**

Минтранс не распоряжается собственностью транспортных предпринимателей и не планирует их хозяйственную деятельность. Большинство транспортных предприятий указанных видов транспорта акционировано и приватизировано.

Проблемы железнодорожного транспорта в начале периода реформирования

8

1

Низкий уровень эффективности железнодорожного транспорта в целом, ассортимента и качества услуг, предоставляемых пользователям

2

Совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления МПС

3

Малоэффективная система государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта

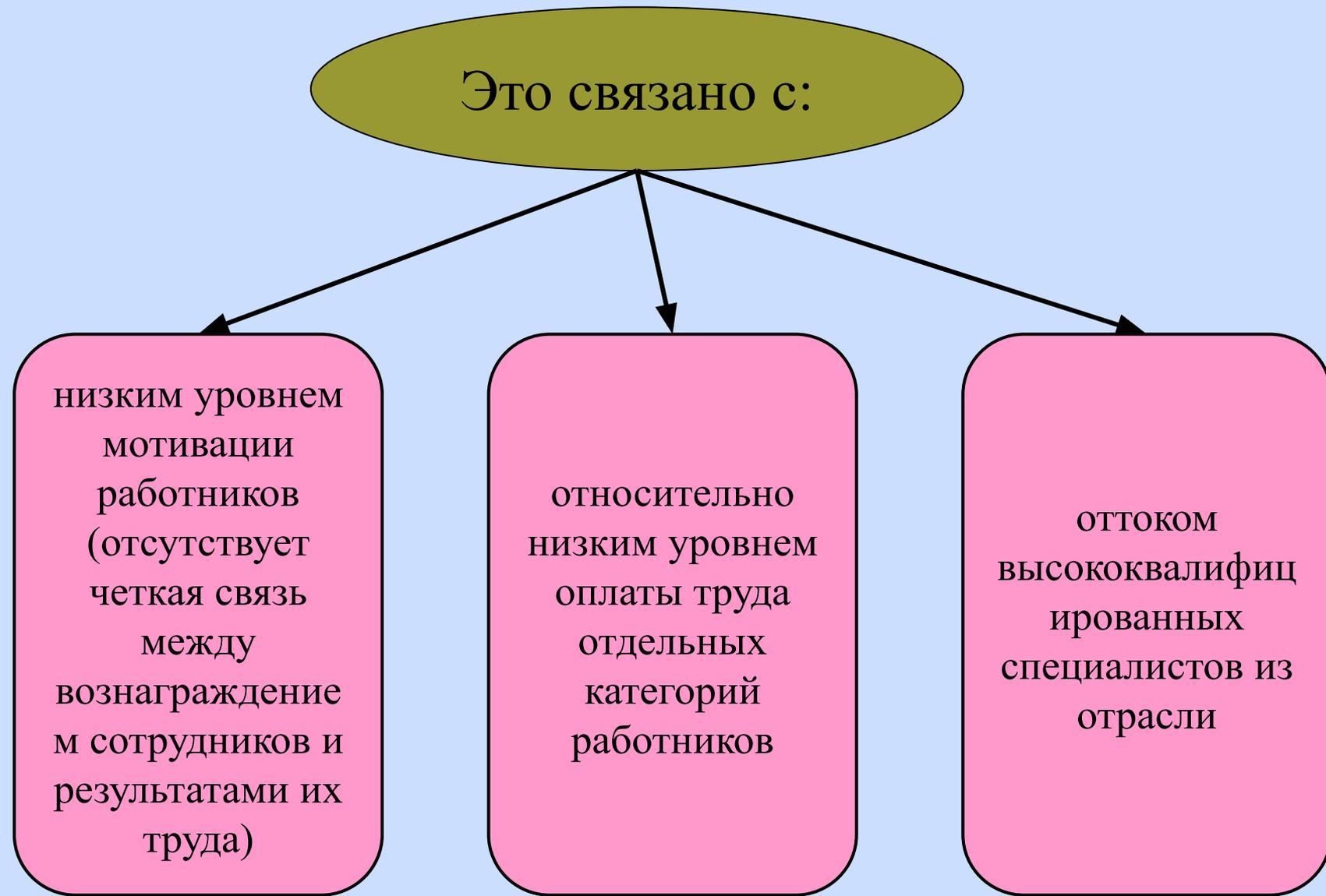
4

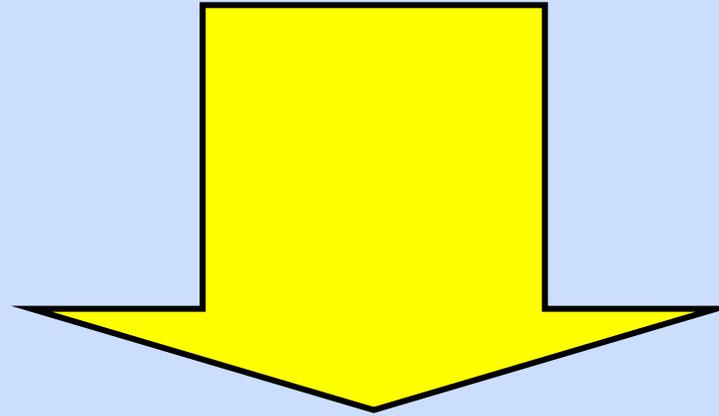
Высокая степень износа основных фондов отрасли

5

Высокий уровень собственных затрат и низкий уровень мотивации работников отрасли

1. Низкий уровень эффективности железнодорожного транспорта в целом





Сдерживает развитие рыночных отношений в отрасли и препятствует развитию конкурентной среды

- ✓ система регулирования тарифов недостаточно гибка и стабильна;
- ✓ отсутствует дифференцированный подход к регулированию естественно-монопольных, конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности;
- ✓ отсутствует механизм предоставления равноправного доступа к инфраструктуре независимым компаниям-перевозчикам и обеспечения благоприятной среды для их деятельности;
- ✓ регулирование деятельности монопольных поставщиков ресурсов для железнодорожного транспорта практически отсутствует;
- ✓ несовершенна нормативная база функционирования железнодорожного транспорта.

Высокая степень износа основных фондов отрасли:

- ✓ в условиях прогнозируемого роста спроса на перевозки требуются **большие затраты на их текущее содержание и ремонт**
- ✓ Создается опасность **потери технологической устойчивости** железнодорожного транспорта
- ✓ Определяется значительная **потребность в инвестициях**.

Основные препятствия в решении этих проблем:

- недостаточная **финансовая прозрачность** хозяйственной деятельности;
- ограниченные возможности привлечения **частных инвестиций** в необходимом масштабе;
- **перекрестное субсидирование** убыточных видов деятельности за счет прибыльных
- **низкая прибыльность** системы Министерства путей сообщения Российской Федерации в целом (в том числе в связи с перегруженностью объектами социальной сферы и неосновными видами деятельности);
- **сокращение доли** российского железнодорожного транспорта на традиционных и перспективных мировых рынках.

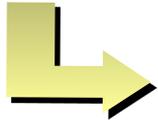
Цели структурной реформы ОАО «РЖД»

Целями структурной реформы являются:

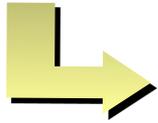
1. повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта и качества предоставляемых им услуг;
2. формирование единой гармоничной транспортной системы страны;
3. снижение совокупных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
4. удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.



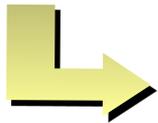
Принципы реформирования:



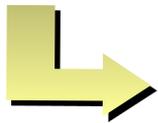
сохранение технического и технологического единства инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления



сохранение государственного контроля за деятельностью железнодорожного транспорта



обеспечение управляемости, бесперебойности, устойчивости функционирования железнодорожного транспорта



обеспечение безопасности движения поездов и экологической безопасности

Задачи и принципы структурной реформы ОАО «РЖД»

1. Разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением конкурентных видов деятельности;
2. Сохранение единой государственной сетевой инфраструктуры железных дорог;
3. Поэтапное прекращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, внутрироссийских — за счет импортных;
4. Развитие конкуренции в сфере перевозок грузов;
5. Повышение материальной заинтересованности работников



Задачи реформирования:

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** и **централизованного диспетчерского** управления.

Поэтапное **прекращение перекрестного субсидирования** между грузовыми и пассажирскими, внутрироссийскими и экспортно-импортными перевозками.

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

Дальнейшее **развитие конкуренции** в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров.

Обеспечение гарантированного **недискриминационного доступа** к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава.

Выделение из сферы деятельности федеральных железнодорожных **объектов социально-бытового** и другого назначения для снижения непроизводственных издержек.

Обеспечение **финансовой прозрачности** всех видов хозяйственной деятельности отрасли.

Повышение **материальной заинтересованности** работников железнодорожного транспорта и обеспечение их **социальных гарантий**.

**Концепция структурной
реформы
железнодорожного
транспорта.
Этапы реформирования**

Основные положения структурной реформы изложены в:

- Указах Президента РФ от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации» и от 26 апреля 1997 г. № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий»;
- Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. № 448;
- Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации №384 от 18 мая 2001г.

Этапы реформирования железнодорожного транспорта ОАО «РЖД»

Реформирование железнодорожного транспорта проводится в четыре этапа:

- **первый** (2001—2002 гг.) — является нормативно-законодательным для проведения основных преобразований на последующих этапах;
- **второй** (2003—2005 гг.) — проводятся структурные преобразования, создающие условия для достижения основных целей реформы;
- **третий** (2006—2010 гг.) — осуществление заключительных преобразований и достижение цели;
- **четвертый** (2011-2015 гг.) — дополнительный этап. Повышение глобальной конкурентоспособности и укреплению позиций на международном транспортном рынке.

Первый этап реформы ОАО «РЖД»



Формирование организационной структуры по основным видам деятельности. При переходе к новой модели работы железнодорожного транспорта его территориально-функциональная организация будет преобразована по различным видам деятельности (грузовые перевозки, пассажирские перевозки и т.п.). Разделение грузовых, пассажирских пригородных перевозок и пассажирских перевозок в дальнем следовании в результате реформирования обусловлено различиями между соответствующими рынками, основными фондами и техническими средствами, используемыми в этих видах деятельности

Первый этап реформы ОАО «РЖД»

Прозрачность деятельности предприятий железнодорожного транспорта, достигнутая вследствие их разделения, создаст ряд следующих

преимуществ:

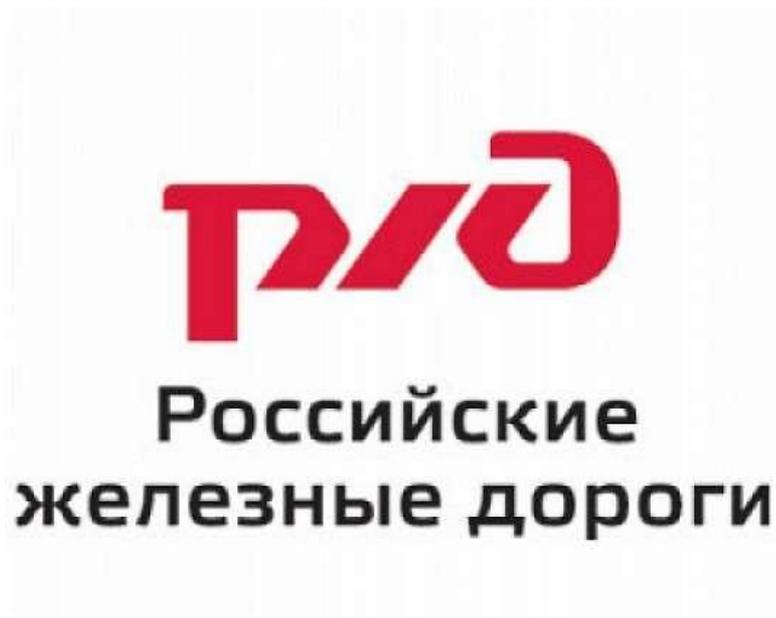
- станет прозрачным механизм перекрестного субсидирования, что послужит основой для принятия решений относительно убыточных видов деятельности;
- будут выявлены области сокращения эксплуатационных затрат;
- грузовые перевозки обеспечивают основную часть загрузки производственных мощностей инфраструктуры;
- повысится уровень конкуренции в грузовых перевозках, стимулирующий рост их эффективности и качества;
- будут обеспечиваться перевозки для государственных нужд за счет принадлежащей владельцу инфраструктуры части вагонного парка.

Первый этап реформ завершён. Вступили в силу законы, обеспечивающие правовую базу реформы и предусматривающие разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности.

Результаты первого этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте

1 октября 2003 г. учреждено открытое акционерное общество «Российские железные дороги», все 100% акций которого принадлежат государству. Утвержден Правительством РФ Устав ОАО «РЖД» и назначен президент корпорации.

Разработана и принята законодательная база реформирования железнодорожного транспорта, законодательством определены основные субъекты рынка железнодорожного транспорта, владелец инфраструктуры, перевозчик, оператор подвижного состава



Результаты первого этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте

Создание ОАО «РЖД» означает разделение функций государственного и хозяйственного управления. Государственное регулирование сохраняется для:

- выработки государственной политики, направленной на удовлетворение спроса в перевозках;
 - обеспечения экономической деятельности предприятий как пользователей железнодорожных услуг;
- сохранения единого экономического пространства с учетом вопросов национальной безопасности и обороноспособности страны;
 - разработки и реализации стандартов и норм,
- государственных программ развития инфраструктуры, в том числе создания международных транспортных коридоров,
 - контроля за подъездными путями промышленных предприятий.

Второй этап реформы ОАО «РЖД»

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



Результаты второго этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте

- Разделены функции государственного регулирования и хозяйственного управления на железнодорожном транспорте, создан единый субъект – ОАО «РЖД»;
- Начат процесс создания дочерних и зависимых обществ в конкурентных сегментах рынка: созданы дирекции по видам деятельности, создавались дочерние общества в сферах: ремонта подвижного состава, производства запасных частей, производства и ремонта путевой техники и других;
- В сфере пригородных пассажирских перевозок начато создание пригородных компаний РФ;
- Созданы правовые условия доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта.



Третий этап реформы ОАО «РЖД»

- Целью третьего этапа реформы является создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок.
- На этом этапе реформирования предусматриваются:
 - оценка целесообразности полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности (если условия, при которых оно возможно, будут достигнуты);
 - развитие частной собственности на магистральные локомотивы;
 - переход большей части (60% и более) парка грузовых вагонов в частную собственность;
 - развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок;
 - развитие конкуренции в сфере дальних пассажирских перевозок;
 - продажа лицензий на осуществление пассажирских перевозок в пригородном сообщении, ограниченных сроком действия.
 - предусматривается оценка возможности создания нескольких конкурирующих между собой вертикально-интегрированных железнодорожных компаний.

Результаты третьего этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте

- Создано ОАО «Федеральная пассажирская компания»;
- Созданы ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК» - дочерние общества ОАО «РЖД» в сфере оперирования грузовыми вагонами;
- В основном завершено создание с органами власти субъектов Российской Федерации пригородных компаний;
- Созданы дочерние общества в различных сегментах рынка, в том числе в сфере ремонта грузовых вагонов;
- Начата реализация пакетов акций ряда дочерних обществ ОАО «РЖД» с целью привлечения инвестиций для развития железнодорожного транспорта.



Четвертый этап реформы ОАО «РЖД»

- В ходе реформирования 2001- 2010 годах не был решен целый ряд ключевых задач: из-за несовершенства тарифного регулирования в конкурентных сегментах железнодорожного рынка образовались перекосы, проблемным сегментом оставались пригородные перевозки, отрасль продолжала испытывать серьезный дефицит инвестиционных ресурсов.
- В то же время перед железнодорожным транспортом были поставлены новые глобальные задачи, такие как подготовка к олимпиаде в г.Сочи, развитие сети высокоскоростного движения к чемпионату мира по футболу 2018 г. и реализация ряда других, не менее сложных инфраструктурных проектов.
- Принципиальным акцентом в реформировании железнодорожной отрасли стала интеграция национальных транспортных систем России, Белоруссии и Казахстана в связи с формированием единого экономического пространства трех стран.

Четвертый этап реформы ОАО «РЖД»

- Все это поставило перед ОАО «РЖД» дополнительные задачи по повышению глобальной конкурентоспособности и укреплению позиций на международном транспортном рынке; улучшению качества транспортного обслуживания; повышению капитализации холдинга, достижению эффективности финансово-хозяйственной деятельности.
- Было предложено перейти от формализации этапов реформирования к работе по конкретным проектам и программам и сформулировать перспективную Целевую модель железнодорожной отрасли и, объединив усилия государственных органов, участников рынка, экспертов и ОАО «РЖД», последовательно добиваться ее построения к 2015 году.
- Очень важным элементом достижения эффективности грузового комплекса является изменение системы тарификации. В настоящее время в ценах на перевозки существует очень большой разброс по видам грузов, поэтому одна из задач совершенствования тарифной системы — сближение тарифных классов.

Четвертый этап реформы ОАО «РЖД»

- К настоящему моменту из ОАО «РЖД» выделены следующие ключевые субъекты хозяйственной деятельности в пассажирском комплексе:
- **Федеральная пассажирская компания (ФПК)**, ответственная за реализацию всех пассажирских перевозок в дальнем следовании;
- **Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ)**, которая призвана развивать вокзалы как отдельное направление бизнеса;
- **совместные пригородные пассажирские компании (ППК) ОАО «РЖД» и субъектов Российской Федерации**, осуществляющие обслуживание пассажиров в пригородном сообщении.



Результаты четвертого этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте

- 13 января 2011 года на заседании Правительства РФ одобрена целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года;
- 13 апреля 2011 года Правительственной комиссией по транспорту и связи утвержден план мероприятий по реализации целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года;
- Созданы 3 ДЗО: ОАО «ВРК1», ОАО «ВРК2», ОАО «ВРК3»

