



**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 опτικο-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**

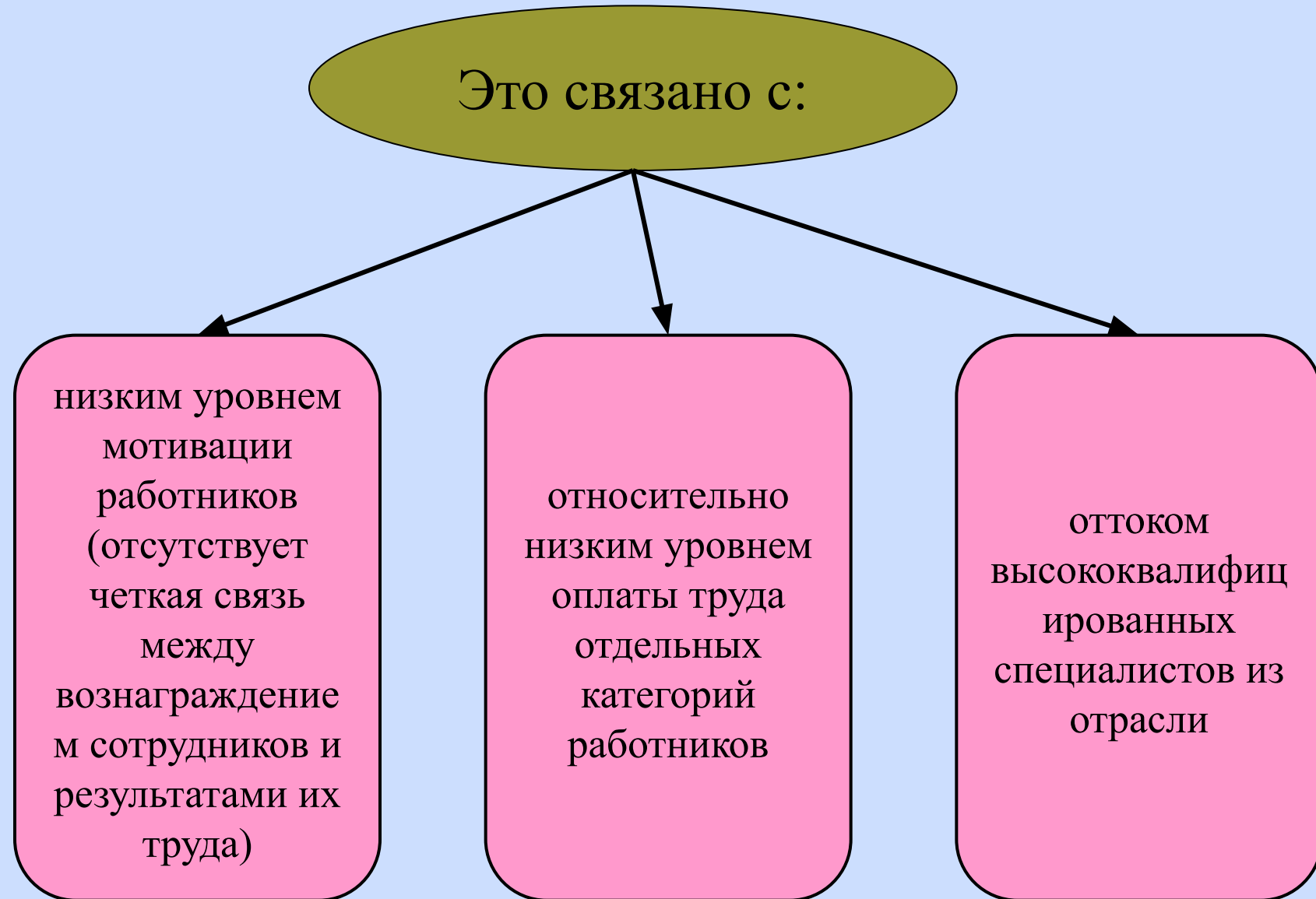
Высокая степень износа основных фондов отрасли

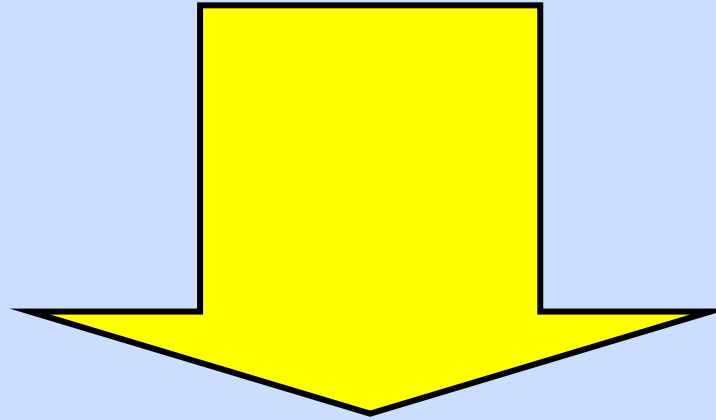
**5**

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.



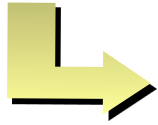
# Цели структурной реформы ОАО «РЖД»

Целями структурной реформы являются:

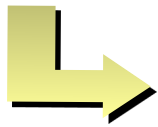
1. повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта и качества предоставляемых им услуг;
2. формирование единой гармоничной транспортной системы страны;
3. снижение совокупных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
4. удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые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



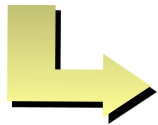
## Принципы реформирования:



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 непроизводительных 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:

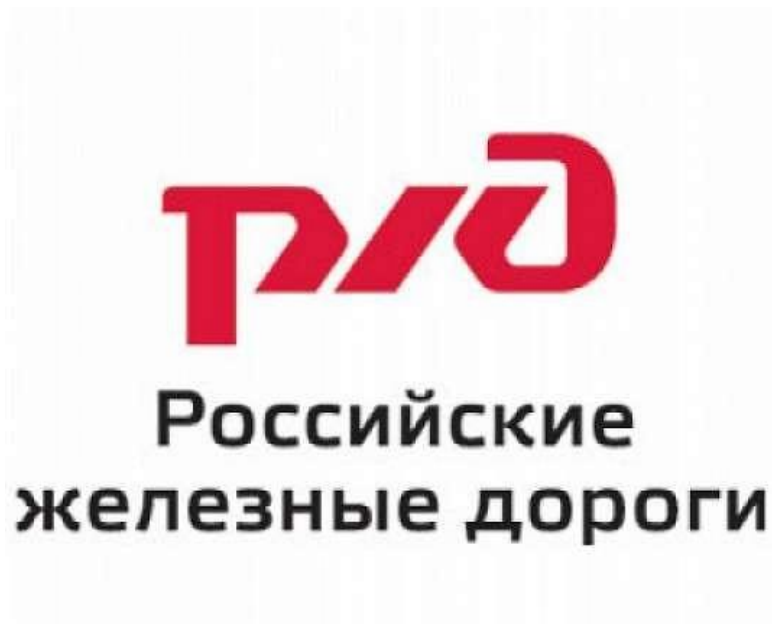
- станет прозрачным механизм перекрестного субсидирования, что послужит основой для принятия решений относительно убыточных видов деятельности;
- будут выявлены области сокращения эксплуатационных затрат;
- грузовые перевозки обеспечивают основную часть загрузки производственных мощностей инфраструктуры;
- 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»

