

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования

«Московский государственный университет путей сообщения»

Институт экономики и финансов

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

Н.П. Терёшина, И.А. Епишкин, Т.А. Флягина

Экономические реформы на железнодорожном транспорте

Учебное пособие

Москва – 2012

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования

«Московский государственный университет путей сообщения»

Институт экономики и финансов

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

Н.П. Терёшина, И.А. Епишкин, Т.А. Флягина

Экономические реформы на железнодорожном транспорте

рекомендовано редакционно-издательским Советом университета в качестве учебного пособия для студентов, занимающихся по программам бакалавриата и магистратуры по направлениям «Экономика», «Менеджмент», и бакалавриата «Торговое дело»

Москва – 2012

УДК 330

Т 35

Терёшина Н.П., Епишкин И.А., Флягина Т.А. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: Учебное пособие. – М.: МИИТ, 2012. – 94 с.

Настоящее учебное пособие предназначено для бакалавров и магистров направлений подготовки «Экономика» и «Менеджмент», для бакалавров - «Торговое дело» в транспортных вузах с целью оказания помощи в самостоятельном изучении дисциплин, формирующих компетенции по проблемам экономики и управления на транспорте, а также может быть использовано при подготовке рефератов и конспектов по изучаемым дисциплинам, проведении научных исследований. В пособии рассмотрены содержание и значение структурных реформ отечественных железных дорог, обоснованы организационно-экономические последствия корпоративных преобразований.

Рецензенты: заведующий кафедрой «Экономика строительного производства» МИИТ д.э.н., профессор, *Мачерет Д.А.*; Генеральный директор ООО «ИТС Консалтинг» к.э.н., доцент, *Елизарьев Ю.В.*

© МИИТ, 2012

Оглавление

Введение.....	3
ГЛАВА 1. Идея и цели реформы	5
ГЛАВА 2. Хроника реформы	18
ГЛАВА 3. Возможности для частного бизнеса	36
ГЛАВА 4. Путь на рынок капитала	47
ГЛАВА 5. Целевая модель отрасли-2015	52
ГЛАВА 6. Реформа в контексте Стратегии-2030	64
ГЛАВА 7. Анализ международного опыта.....	79

Введение

Вся история железных дорог России, которые существуют более 175 лет, — это история постоянного развития и совершенствования, причем не только железа и технологических процессов, но и системы организации управления и экономики. В новейшей истории России необходимость серьезных преобразований в системе железнодорожного транспорта стала очевидна в свете радикальных экономических и политических перемен, произошедших в конце прошлого века. Стремительно развивающаяся экономика страны столкнулась с рядом серьезных диспропорций в развитии национальных железных дорог. Ключевой проблемой отрасли стал значительный дефицит инвестиционных ресурсов, который не позволял не только вносить улучшения в инфраструктуру и подвижной состав, но и воспроизводить технологический уровень, достигнутый в советские времена. В таком виде железные дороги оказывались не способны обслуживать все возрастающие объемы перевозок.

Сейчас ОАО «РЖД» — крупнейшая транспортная компания, обеспечивающая порядка 2% ВВП России и свыше 1 млн рабочих мест по всей стране. Корпоративный социальный пакет работника ОАО «РЖД» является одним из самых весомых в стране. Стабильно растет производительность труда: за годы реформ она выросла более чем в 1,7 раза. Соответственно, выросла и заработная плата. С момента своего создания ОАО «РЖД» последовательно показывает положительный результат экономической деятельности. Грузооборот вырос более чем в 1,4 раза, инвестиционная программа превысила 1,5 трлн рублей. Закуплено около 2 тыс. локомотивов, более 95 тыс. вагонов, около 5 тыс. электропоездов, проложено и модернизировано 2,5 тыс. км путей, капитально отремонтировано 6,4 тыс. км. С запуском поездов «Сапсан» и «Аллегро» Россия вошла в число стран с высокоскоростным железнодорожным сообщением.

Что ждет железнодорожный транспорт России в будущем? Есть основания полагать, что железная дорога останется доминирующим видом транспорта в России и будет продолжать видоизменяться. Железные дороги стоят на пороге революции в области подвижного состава, появления новых конструкций и материалов, которые позволят значительно повысить грузоподъемность вагонов, появятся локомотивы, работающие на водородном топливе, и многое другое.

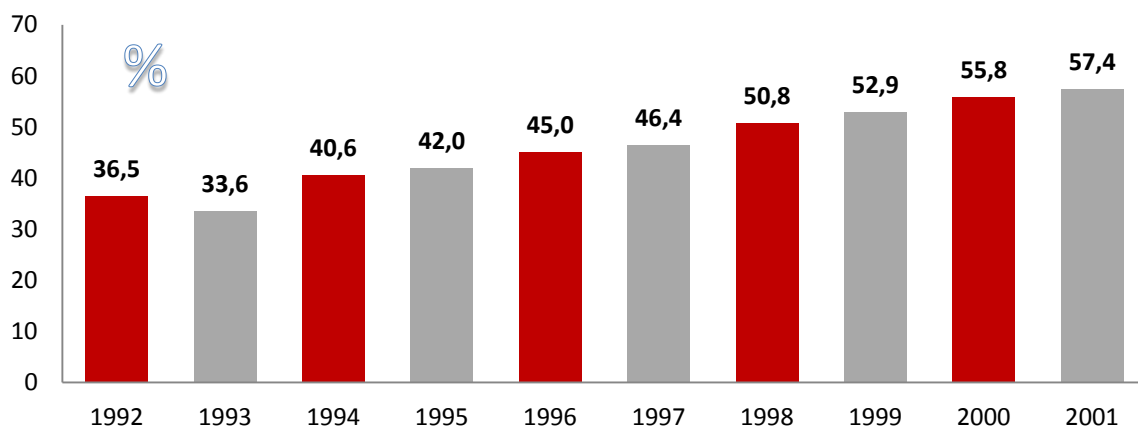
Материалы учебного пособия будут полезны для изучения вопросов реформирования транспортного комплекса студентам ВУЗов и колледжей железнодорожного транспорта, аспирантам, слушателям различных форм послевузовской подготовки и курсов повышения квалификации, научным и практическим работникам отрасли.

Глава 1. Идея и цели реформы

Хотя к началу 2000-х гг. железные дороги имели определенный запас прочности, износ производственной базы отрасли после распада Советского Союза удвоился. С 1992 г. из-за постоянного недоинвестирования железнодорожные активы уменьшились на 1,5 трлн рублей. Как результат — недостаток пропускных способностей, стремительно устаревающие пути, локомотивный и вагонный парк, требующие модернизации системы электроснабжения, связи, железнодорожной автоматики.

Треть российских железнодорожных мостов и тоннелей, построенных более века назад, уже выработало ресурс и нуждалась в реконструкции. Если в период с 1966 по 1992 гг. износ основных фондов находился на уровне 32-34% благодаря их своевременному воспроизводству, то в результате резкого сокращения объемов инвестиций в период экономического спада степень износа к 2003 г. достигла критической величины 63,9%. Это максимальный показатель за все время существования железных дорог в России.

Несмотря на попытки подстроить железнодорожную систему под новую жизнь, по типу хозяйствования она оставалась вполне советской, то есть командно-административной. Ассортимент и качество предоставляемых услуг отвечали современным требованиям не в полной мере, показатели экономической эффективности стремились к нулю. Совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в лице Министерства путей сообщения (МПС), негибкая система тарифного регулирования, низкая прибыльность и высокие издержки — все это в худшую сторону отличало железнодорожную отрасль от других видов транспорта и значимых отраслей российской экономики. Масштабное старение основных фондов вело к прогрессирующему нарастанию технико-технологической отсталости России от других стран.



ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО «РЖД»

Рис. 1. Износ основных фондов российских железных дорог в 1992-2001 гг.

Финансовое положение железнодорожного транспорта долгое время оставалось сложным из-за сокращения государственной поддержки и перехода на масштабное перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, а пути привлечения сторонних инвестиций в отрасли практически отсутствовали. Кроме того, наметился разрыв между правовой базой регулирования железнодорожного транспорта и общими тенденциями развития законодательства в стране. Было очевидно, что существующая структура отрасли сама по себе становилась препятствием для повышения ее эффективности.

К началу XXI в. железнодорожный вопрос чрезвычайно остро стоял на повестке дня, и с учетом особой стратегической значимости железных дорог для России его решение уже нельзя было откладывать. В создавшейся обстановке для запуска реформы была необходима политическая воля руководства страны.

Реальным стартом преобразований можно считать 18 мая 2001 г., когда Правительство РФ утвердило Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте. Базой определена генеральная цель — повышение эффективности работы железнодорожного транспорта за счет отделения конкурентных секторов деятельности дороги от естественно-монопольных. То есть основными инструментами осуществления реформы должны были стать частные инвестиции и создание конкурентного рынка железнодорожных перевозок — по крайней мере именно таким был общий дух затеянных преобразований.

Надо отметить, что идеи и пути реформирования

железнодорожного транспорта обсуждались давно и баши сформулированы на уровне концептуальных разработок за несколько лет до фактического начала структурных преобразований. В 1996 г. принят документ «Основные направления развития железнодорожного транспорта», в котором была заложена идеология эволюционного подхода к реформе отрасли. Затем постановлением Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. № 448 была утверждена Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта.

Таблица 1

Сравнение технических показателей железных дорог*

Показатели	Зарубежные страны	Россия
Контейнеризация, %	60,0	2,0
Регулярная скорость на скоростных	350,0	200,0
Межремонтный пробег грузовых	1200,0	250,0
Грузоподъемность вагонов, тонн	90,0	67,0
Периодичность ТО локомотивов, тыс. км	10,0	1,5
Межремонтный пробег локомотивов,	100,0	50,0
Ресурс прочности рельсов, млн. т-км брутто груза	1500,0	700,0

* Источник: стратегия развития железнодорожного транспорта в российской федерации до 2030 г.

При подготовке этих документов и Программы структурной реформы 2001 г. разработчиками были подробно проанализированы проблемы и задачи, вытекающие из анализа текущего состояния отрасли; опыт реформирования железных дорог в США, Канаде, европейских странах и российский опыт реформирования естественных монополий. Все это было очень важно для оценки перспектив реформирования отечественной железнодорожной отрасли.

Вокруг реформы железнодорожной отрасли, как и вокруг любого глобального начинания, развернулась серьезная дискуссия. С самого начала реформаторам требовалось разрешить главные вопросы: являются ли железные дороги в России естественной монополией или нет, возможно ли их поделить, в какой части сделать коммерческими? Надо сказать, что эти вопросы обсуждались еще со времен царской России.

Известный министр финансов России граф Витте (который до этого возглавлял Министерство путей сообщения и провел реформу

железнодорожных тарифов) считал, что железные дороги в России должны быть государственными. Его логика заключалась в том, что Россия так устроена, что все в ней начинается с дороги: если есть дорога, то будет и все остальное. На современном языке позиция графа Витте сводилась к тому, что социальная функция железнодорожного транспорта в России первична по отношению к решению экономических задач и получению коммерческой выгоды, поэтому развивать, финансировать и контролировать железные дороги должно государство.

Большинство специалистов, участвовавших в разработке реформы, склонялось к тому, что российское пространство из-за своей протяженности коммерчески неэффективно, поэтому в части инфраструктуры железные дороги должны оставаться естественной монополией, контролируемой государством. Однако поднимать эффективность деятельности железнодорожной монополии, повышать ее прозрачность, а также создавать механизм по привлечению в отрасль инвестиций возможно только через адаптацию ее к рыночным отношениям. Другой вопрос состоял в том, насколько «глубоко» можно приватизировать железную дорогу в России? На этот вопрос и по сей день существуют разные точки зрения. Самая радикальная сводится к тому, что в отрасли нужно скорее и масштабнее развивать конкуренцию, а рынок сам все отрегулирует. Другой крайностью является призыв вернуть всю отрасль под крыло государства в виде казенного предприятия или возродить Министерство путей сообщения. Нахождение оптимального баланса между социальной и экономической результативностью в деятельности железнодорожного транспорта является сложнейшей управленческой задачей, поэтому в основу реформы с самого начала был заложен принцип согласованности действий Правительства Российской Федерации, федеральных, региональных и местных органов власти, а также менеджмента хозяйствующих субъектов.

Еще одной дискуссионной темой была «Скорость реформирования». В то время как в других ключевых отраслях российской экономики уже произошли важнейшие рыночные преобразования, реформу железнодорожного транспорта надо было проводить ускоренными темпами. Однако, по мнению большинства

экспертов, стремительная реструктуризация железнодорожной системы и/или незамедлительная полномасштабная приватизация в условиях России могли бы привести к дестабилизации и падению грузооборота.

С самого начала организационных преобразований требовалось взвешивать каждый шаг: не повлияет ли он на существенные элементы технологии, систему взаимоотношений различных подразделений, ценообразование и т. д. С учетом всех этих факторов оптимальным сроком реформирования разработчики определили десятилетний период, заложив в него поэтапность действий. Каждый этап результативался достижением определенной «точки невозврата» к предыдущему состоянию отрасли. За это относительно короткое время должны были произойти существенные изменения, касающиеся модели взаимоотношений участников рынка перевозок, развития конкуренции, механизмов взаимодействия железнодорожного транспорта с государством, обществом и пользователями транспортных услуг. Многие процессы целесообразно было запускать параллельно, отдельные проекты опробовать в тестовом режиме, спорные моменты корректировать по ходу развития ситуации. Как потом показала практика, даже десяти лет оказалось недостаточно для завершения структурных преобразований. На ход реформы железнодорожного транспорта оказали влияние факторы глобального характера: взаимодействие рынков, ограниченность ресурсов, наступление кризисных явлений в мировой и российской экономиках.

При анализе зарубежного опыта разработчиками реформы были приняты во внимание следующие ключевые послы.

ПЕРВОЕ. Проблемы структурного реформирования железнодорожного транспорта не являются специфически российскими — это общемировой тренд. В 70-80-х гг. прошлого века со схожими проблемами столкнулось большинство железных дорог мира. Специалисты даже говорили о мировом кризисе железнодорожного транспорта, который был связан со сменой технологической парадигмы и потерей его конкурентоспособности по сравнению с новыми видами транспорта на фоне многократного роста расходов на поддержание и обновление железнодорожной инфраструктуры. В 1990-х гг. в европейских странах были начаты преобразования в сфере

железнодорожного транспорта с целями повышения производительности железных дорог, улучшения их финансового положения, привлечения дополнительных грузов и увеличения доли железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг.



* Источник: данные ОАО «РЖД» по состоянию на 1 января 2009 г.

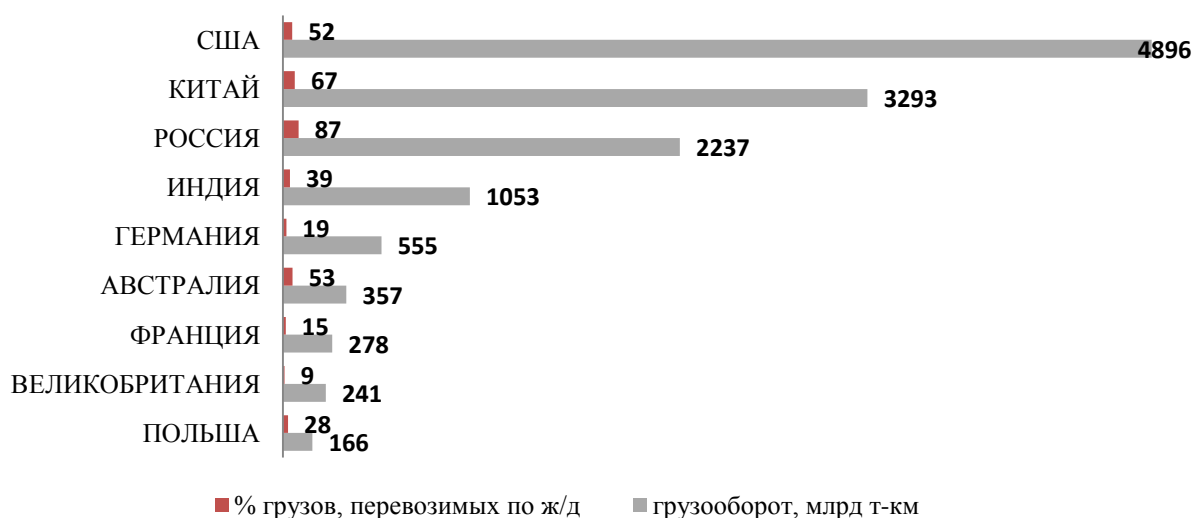
Рис. 2. Протяженность железных дорог в различных странах мира*

ВТОРОЕ. Реформу нельзя провести быстро. В ряде стран она заняла несколько десятилетий (немецкие железные дороги, например, реформируются со времен окончания Второй мировой войны). Именно в этой отрасли в силу ее специфики необходимы спланированная работа и тщательный подход ко всем изменениям, которые могут произойти. Принимаемые стратегические решения и инвестиции, которые вкладываются, имеют отложенный результат: они дают точный эффект не ранее чем через 5-10 лет. Кроме того, железные дороги являются важной инфраструктурной составляющей любой национальной экономики, так что стоимость ошибки от непродуманных решений здесь чрезвычайно высока.

ТРЕТЬЕ. В каждой стране вырабатывался собственный рецепт оздоровления железных дорог. При общности целей и инструментов (развитие конкуренции, улучшение корпоративного управления железнодорожными предприятиями, государственное субсидирование железных дорог) предпосылки и условия реформирования в разных странах существенно различались, поэтому различались и пути достижения поставленных целей. Механическое копирование любой, пусть даже наиболее успешной зарубежной модели для России было бы

нецелесообразно.

Для разработчиков было очевидно, что модель будущего железнодорожного рынка должна опираться в первую очередь на специфику российских железных дорог и их роль в экономике страны. Железные дороги России являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США, а по протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире.



* источники: РЖД, ВСЕМИРНЫЙ БАНК, UK NATIONAL STATISTICS, INDIAN RAIL, OECD, BTRE, A.T. KEARNEY

Рис.3 Грузооборот на ж/д транспорте в разных странах мира*

В России, если сравнивать ее с Европой и США, совершенно другой транспортный рынок, иная конфигурация сети, общеэкономические условия. В обязанности перевозчика входит не просто перевозить грузы, а делать это публично, равнодоступно по всей сети железных дорог, обеспечивая содержание необходимой инфраструктуры для выполнения специальных и воинских перевозок, и по тарифам, установленным государством. Последний аспект особенно важен. Кроме того, как нигде в мире, в России высока социальная роль железных дорог, которые остаются самым доступным видом транспорта для миллионов граждан нашей страны, а в некоторых отдаленных регионах не имеют альтернативы. Есть также специфика, связанная с совмещением на одних путях больших объемов пассажирских и грузовых перевозок. С учетом всех этих факторов было решено заимствовать из международного опыта только то, что полезно и наилучшим образом

поможет решить задачи, стоящие перед российским железнодорожным транспортом.

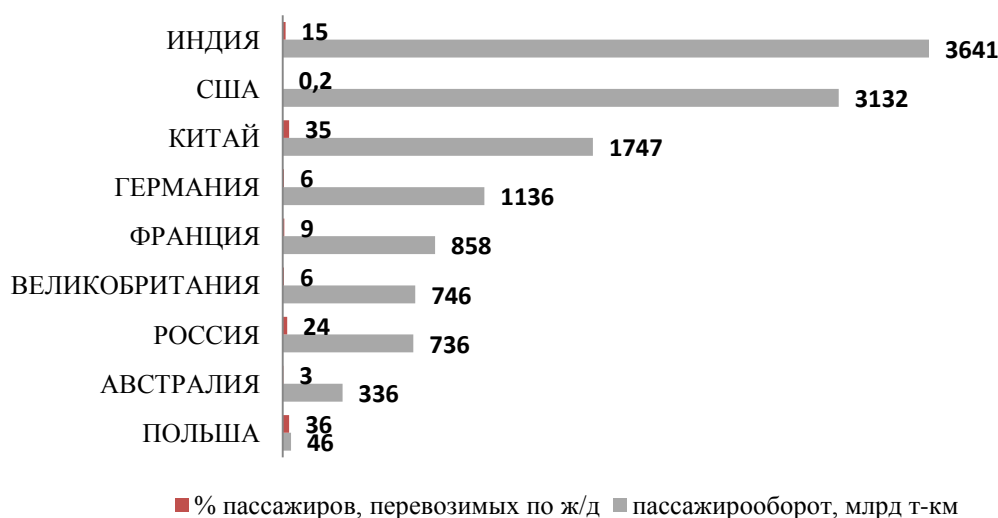


Рис.4 Пассажирооборот на ж/д транспорте в разных странах мира*

* Источники: РЖД, ВСЕМИРНЫЙ БАНК, UK NATIONAL STATISTICS, INDIAN RAIL, OECD, BTRE, A.T. KEARNEY

Анализ реформ железнодорожной отрасли в различных странах мира позволил сформулировать ключевые принципы реформирования российских железных дорог:

- 1.** разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности;
- 2.** сохранение единой государственной сетевой инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;
- 3.** поэтапное прекращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых;
- 4.** совершенствование тарифной политики;
- 5.** развитие конкуренции в сферах перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров
- 6.** обеспечение недискриминационного доступа к инфраструктуре пользователей железнодорожного транспорта;
- 7.** выделение из сферы деятельности железных дорог объектов социального назначения;

8. обеспечение финансовой прозрачности деятельности железнодорожного транспорта на основе ведения отдельного финансового учета;

9. повышение инвестиционной привлекательности отрасли.

Реформу было решено проводить в три этапа, каждый из которых имел логичный и вполне осязаемый результат. На этот результат опирались последующие преобразования. На первом этапе (2001-2002 гг.) планировалось подготовить основные законодательные акты для разделения государственных и хозяйственных функций и создания Открытого Акционерного Общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») со 100-процентным государственным капиталом, на втором этапе (2002-2005 гг.) — создание дочерних обществ ОАО «РЖД» в конкурентных сферах: в специализированных грузовых перевозках, в строительном комплексе, на предприятиях по ремонту вагонов и локомотивов, по выпуску запасных частей. Кроме того, предполагались выделение из ОАО «РЖД» пассажирского комплекса, сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок и переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах. Третий этап реформ (2006-2010 гг.) предполагал развитие полноценной конкуренции, частичную приватизацию дочерних компаний ОАО «РЖД» с целью привлечения ресурса на модернизацию инфраструктуры и дальнейшее развитие отрасли.

При формулировании регуляторной модели рынка анализировались три основных типа организационной структуры железнодорожного транспорта, которые существуют в мире. При этом применительно к России оценивались все плюсы и минусы. Рассматривались следующие варианты:

ОТДЕЛИТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ОТ ПЕРЕВОЗОК и в перевозочной деятельности развивать конкуренцию в масштабах всей сети (европейская модель конкуренции);

РАЗДЕЛИТЬ ВСЮ СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ на несколько параллельных направлений перевозок и устроить конкуренцию вертикально интегрированных компаний на параллельных ходах (американская модель конкуренции);

ВЫДЕЛИТЬ ОТДЕЛЬНЫЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ СЕГМЕНТЫ

из единого рынка перевозок, работающие на рыночных принципах, где будет действовать рыночное ценообразование на услуги по перевозкам грузов, а на остальной части обязать работать государственную компанию.

В теории отделение инфраструктуры от перевозок выглядело наиболее логичным и рыночным шагом: естественная монополия отделяется от потенциально конкурентного бизнеса (по той же логике произошло реформирование электроэнергетики в России). Но тут же возникали и проблемы. Такое отделение создаст массу коллизий, что потребует перестройки большинства технологических процессов, увеличит риски деятельности системы, создаст множество новых транзакций.

Российские ученые подсчитали, что рост затрат на перевозки при таком разделении составит от 30% до 50% от существующего сегодня уровня. Аналогичные расчеты делались в Америке, где были получены схожие результаты. Идея полного организационного отделения инфраструктуры от перевозок была оценена как рискованная и экономически неоправданная.

Модель разделения железных дорог на несколько параллельных компаний, в которых инфраструктура и перевозки будут объединены, также могла бы быть теоретически реализуема, но были очевидны и минусы. Вместо одной национальной естественной монополии в условиях России получилось бы несколько региональных. Это означало бы, что вновь созданные монополии придется так же жестко регулировать, их расходы увеличатся из-за сокращения эффекта масштаба, на сети железных дорог возникнут административные и организационные границы, развитие единой железнодорожной инфраструктуры в масштабах страны сменится локальными проектами и управлять системой государству станет на порядок сложнее. Рост тарифов в этих условиях неизбежен, потери экономики от дезинтеграции единой инфраструктуры было крайне сложно представить и смоделировать: они могли быть очень высоки.

В третьей модели — с созданием локальных зон конкуренции перевозчиков — рассматривалось два пути. В первом случае локальные

перевозчики имеют лицензию и работают на выделенных участках инфраструктуры в соответствии с разработанным регламентом, осуществляя конкуренцию на маршруте с ОАО «РЖД» и другими локальными перевозчиками на основе публичного договора.

Во втором случае возможно существование единственного локального перевозчика на выделенном тупиковом участке железнодорожной сети при осуществлении конкуренции за маршрут. При этом перевозчик обязан осуществлять перевозки на публичной основе, то есть принимать к перевозке все предъявляемые грузы в рамках указанного маршрута по публичным тарифам. Эта модель — и технологически, и экономически — представлялась наименее рискованной с точки зрения железнодорожного транспорта в целом.

Для выявления наиболее эффективной формы будущего хозяйствующего субъекта разработчиками реформы принималось во внимание наличие огромного железнодорожного хозяйства, наследуемого ими от МПС.

Оно включало в свой состав различные виды деятельности: содержание и эксплуатацию подвижного состава и инфраструктуры, производство и ремонт железнодорожной техники, строительство, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы и др. Кроме всего прочего железнодорожный комплекс был обременен объектами социальной сферы. По сути, в дореформенный период железнодорожное хозяйство представляло собой «единый котел», из которого нужно было выделить монопольную составляющую, разнородные конкурентные бизнесы, социальную часть и создать оптимальную структуру их взаимодействия. Исходя из этого, рассматривались следующие варианты создания доминирующего хозяйствующего субъекта:

- 1.** единая вертикально интегрированная компания, включающая естественномонопольную составляющую (инфраструктура) и подразделения, предоставляющие услуги на конкурентных рынках железнодорожных перевозок и обслуживающих сервисов;
- 2.** холдинг, включающий в себя инфраструктурную компанию — естественную монополию, пассажирские компании, а также грузовые и сервисные компании, действующие на соответствующих

конкурентных рынках;

3. отдельные юридические лица: инфраструктурная компания, независимые перевозчики и сервисные компании;

4. конкурирующие железнодорожные компании, владеющие инфраструктурой и осуществляющие перевозочную деятельность.

По результатам исследований отечественных и зарубежных консультантов и по совокупности выводов было решено, что целям реформирования железнодорожного транспорта в России наилучшим образом отвечает вариант создания единой компании либо холдинга. Оба варианта фактически представляют собой вариации модели эффективного ценообразования, когда инфраструктурная сеть и ее эксплуатация объединены под одной крышей.

Рекомендованная разработчиками организационная структура базировалась на принципах разделения по видам деятельности и оптимальном распределении производственных ресурсов сначала внутри единой компании, а затем по мере вывода этих видов деятельности в самостоятельные дочерние структуры с последующим преобразованием в холдинг. Выделение вертикально интегрированных компаний на участках железнодорожной сети, имеющих альтернативные железнодорожные ходы, рассматривалось как вариант развития реформы в долгосрочной перспективе.

Оптимальной организационно-правовой формой регистрации нового хозяйствующего субъекта было признано открытое акционерное общество. Эта форма имеет целый ряд преимуществ, начиная с минимизации опасности банкротства для ОАО, в котором 100% акций принадлежит государству, и заканчивая очевидной привлекательностью для инвесторов. Форма акционерного общества также предпочтительна с точки зрения законодательного обеспечения и эффективности труда работников. 100-процентная государственная собственность должна была обеспечить стабильность и подконтрольность управления федеральным железнодорожным транспортом в период его реформирования.

Выводы

Во второй половине XX в. к необходимости реформирования

система: железнодорожного транспорта одновременно пришло большинство развитых стран. С развитием экономики изменилась карта транспортных услуг, изменились потребности пассажиров, изменились техника и технологии, которые вывели железнодорожный транспорт на новый виток развития. В России реформа железнодорожной отрасли была обусловлена радикальными экономическими и политическими переменами 90-х гг. прошлого века. Сохраняющаяся в отрасли советская система хозяйствования и стремительное старение основных мощностей вошли в диссонанс с потребностями экономики и общества.

Современная реформа железных дорог была единственной реальной возможностью сохранить железнодорожную отрасль России, обеспечив при этом необходимую модернизацию. Сделать это можно было единственно возможным способом — адаптируя железные дороги к рыночным отношениям. При выборе новой отраслевой модели для российского железнодорожного транспорта учитывались специфика России и международный опыт реформирования железных дорог. Россия характеризуется существенными отличиями от других стран по социальным, географическим и экономическим параметрам, поэтому ни одна из существующих моделей организации железнодорожного транспорта не могла быть в полной мере применена в российских условиях. Идеология реформы исходила из разделения регуляторных и управленческих функций. Разработчиками была предложена программа преобразований, адекватная российским условиям и соответствующая наилучшим примерам международного опыта. Основными инструментами осуществления реформ должны были стать частные инвестиции и создание конкурентного рынка железнодорожных перевозок. В рамках реформы было предложено образовать единую компанию в форме открытого акционерного общества (с последующим преобразованием в холдинг), которому передавалось все имущество железнодорожного транспорта, и далее поэтапно осуществить план рыночных преобразований.

ГЛАВА 2. Хроника реформы

В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ПРОГРАММОЙ реформирование железнодорожного транспорта предполагалось провести в три этапа: первый — 2001-2002 гг., второй — 2003-2005 гг., третий — 2006-2010 гг. Реализация Программы структурной реформы с самого первого дня проводилась при поддержке и контроле со стороны высшего руководства страны. Результаты мероприятий, проводимых в рамках реформы, ежегодно рассматривались на заседаниях Правительства Российской Федерации, в Госдуме и Совете Федерации.

ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕФОРМЫ

2001-2002

Первый этап реформы можно считать в большей степени подготовительным к основному. За полтора года было необходимо провести комплекс мероприятий, предвещающих рыночные преобразования отрасли, а именно:

СОЗДАТЬ ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕХАНИЗМ государственного регулирования и стимулы для развития конкуренции в грузовых и пассажирских перевозках, неосновных видах деятельности железнодорожного транспорта;

РАЗДЕЛИТЬ ФУНКЦИИ государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью;

ПРОВЕСТИ СТРУКТУРИРОВАНИЕ управления и финансов по видам деятельности;

ПОДГОТОВИТЬ СОЗДАНИЕ самостоятельных структур на базе отдельных видов хозяйственной деятельности;

ПРОВЕСТИ ОТДЕЛЕНИЕ ряда непрофильных предприятий, имеющих сформировавшийся рыночный потенциал.

Сразу после утверждения Программы структурной реформы в 2001 г. был запущен мощный организационный механизм ее реализации. В МПС России создали отраслевой штаб реформирования, в состав которого вошли руководители отрасли, депутаты Государственной Думы, видные ученые отраслевой и академической науки, представители

Минэкономразвития, Министерства по антимонопольной политике, других заинтересованных ведомств. В штабе на постоянной основе работали восемь рабочих групп, образованных по ключевым направлениям реализации реформы. Отраслевой штаб реформирования координировал свою работу с комиссией Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта. Созданный при штабе общественный экспертный совет, который возглавил известный экономист Евгений Ясин, стал центром экспертной оценки предложений и проектов нормативных документов, вырабатываемых в процессе реформирования.

Начинать реформу огромного железнодорожного хозяйства представлялось логичным с формулирования и принятия законодательной базы, которая создала бы правовую основу для преобразований. В этот период были приняты и вступили в силу федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, внесены изменения и дополнения в федеральный закон «О естественных монополиях». Законодателем в первую очередь были определены основные субъекты рынка железнодорожного транспорта (пользователь услуг, владелец инфраструктуры, перевозчик, оператор подвижного состава) и порядок их взаимоотношений, а также созданы механизмы внешнего контроля за ходом реформы.

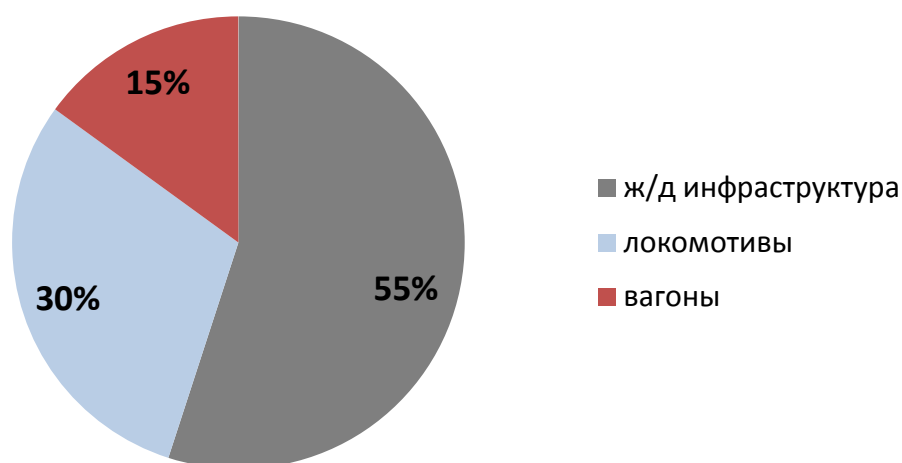


Рис. 5 Структура тарифов

ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД»

К важнейшим документам, принятым для реализации реформы, следует отнести также пакет нормативных актов, регулирующих процесс выделения конкурентных сегментов рынка транспортных услуг из сферы естественной монополии и вопросы ценообразования: «Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»; «Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта». С 2002 г. введен новый преysкурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», который предусматривал разделение грузового тарифа на плату за пользование вагонным парком (так называемую вагонную составляющую) и плату за пользование услугами инфраструктуры и локомотивной тяги. Таким образом, были созданы условия для развития операторского бизнеса и инвестирования в грузовые вагоны.

К необходимым мероприятиям первого этапа относилась также реструктуризация задолженности, в том числе просроченной, железных дорог перед федеральным бюджетом, поставщиками и подрядчиками. Совокупная сумма этих обязательств на 31 декабря 2001 г. составляла более 259 млрд рублей, в том числе задолженность перед поставщиками и подрядчиками — 62 млрд рублей. Это стало серьезной проблемой. Для реструктуризации долгов перед федеральным бюджетом был составлен график их поэтапного погашения. В качестве единственного источника покрытия задолженности перед контрагентами рассматривались денежные средства, снимаемые с инвестиционной программы. В этой связи в 2002 г. было принято непростое решение о сокращении на треть заказов железнодорожников промышленности на производство подвижного состава, технических средств и оборудования.

В этот период в целях подготовки к созданию нового хозяйствующего субъекта (ОАО «РЖД») была проведена инвентаризация имущества МПС России, в том числе оценено техническое состояние подведомственных предприятий, начался вывод из имущественного комплекса железнодорожного транспорта непрофильных активов — жилья, объектов социальной сферы, коммунально-бытовых предприятий и др.

ВТОРОЙ ЭТАП РЕФОРМЫ

2003-2005

Результаты подготовительного этапа реформы позволили говорить о тенденциях демонополизации рынка в отдельных сегментах перевозочного процесса и о росте объемных показателей работы железнодорожного транспорта. Демонополизация выражалась в росте числа владельцев железнодорожного подвижного состава, в том числе операторских компаний, увеличении доли вагонов, находящихся в собственности независимых компаний, а также доли перевозок, осуществляемых в указанных вагонах. С 2001 по 2003 г. число операторов грузового подвижного состава выросло в 2,5 раза, доля вагонного парка, находящегося в собственности этих организаций, увеличилась на 18%.

Главным событием второго этапа структурной реформы железнодорожного транспорта стало создание открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») со 100-процентным государственным капиталом. В уставной капитал ОАО «РЖД» передавалось имущество 987 отраслевых предприятий стоимостью более 60 млрд долларов. В состав ОАО «РЖД» вошло 16 железных дорог, которые были преобразованы в региональные филиалы ОАО «РЖД». Были заново сформированы 141 функциональный филиал (заводы, проектно-конструкторские, строительные подразделения и т. д.) и 8 представительств госкомпании за рубежом. Таким образом, была создана одна из крупнейших транспортных корпораций в мире с численностью работающих около 1 млн человек. Главными целями деятельности компании были определены: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках (грузовых и пассажирских), работах и услугах, а также извлечение прибыли. С 1 октября 2003 г. ОАО «РЖД» полноправно осуществляет хозяйственную деятельность на всей сети железных дорог Российской Федерации. Этот день ежегодно отмечается как день рождения компании.

Практически сразу после образования ОАО «РЖД» началось создание дочерних и зависимых обществ (ДЗО) в тех сферах, которые были открыты для конкуренции.

В 2005 г. начат процесс создания совместных операторских (перевозочных) компаний. Первые специализированные ДЗО образованы с ОАО «Новая перевозочная компания» в области перевозок нефтепродуктов, угля, металла и рудного сырья и с ЗАО «Евросиб СПб-ТС» в области перевозок минеральных удобрений и сырья. Совместные операторские компании в сфере специализированных грузовых перевозок достаточно быстро начали давать ожидаемый экономический эффект. Была получена экономия эксплуатационных расходов и инвестиций «материнской» компании в ремонт и обновление подвижного состава, увеличен рост тарифных поступлений за счет увеличения объема перевозок, в первую очередь высокодоходных грузов.



Рис. 6 Дочерние общества ОАО «РЖД» (преобразование по видам деятельности)

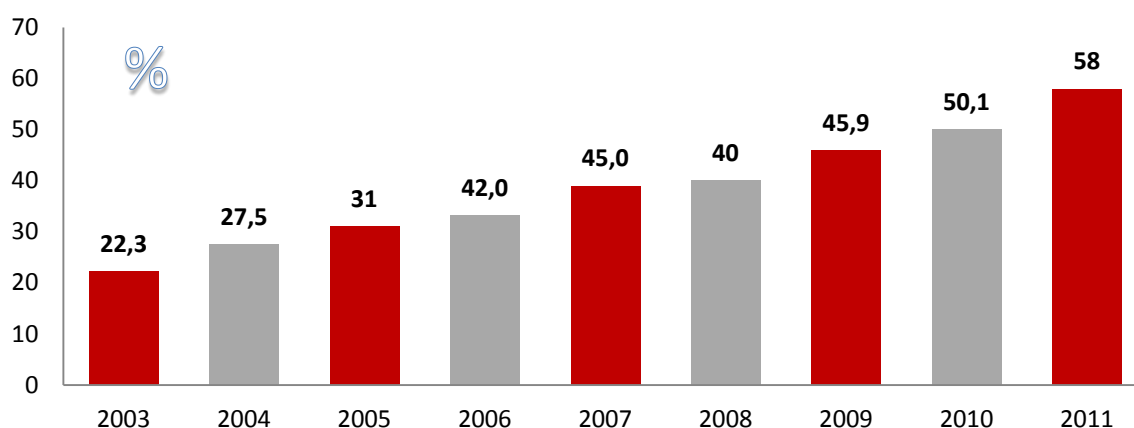
2 марта 2005 г. совет директоров ОАО «РЖД» принял Концепцию реформирования пассажирского комплекса дальнего следования. В соответствии с концепцией предполагалось наделить Федеральную пассажирскую дирекцию (профильный филиал ОАО «РЖД») необходимым имуществом и затем на этой базе создать Федеральную пассажирскую компанию. Параллельно надо было решить вопрос с выделением бюджетных средств на поддержку железнодорожных пассажирских перевозок в дальнем следовании. Компенсация убытков железнодорожникам должна была обеспечиваться за счет прямых

бюджетных дотаций, что является распространенной практикой во многих странах. Однако на втором этапе реформы вопрос с созданием компенсационного механизма решен не был, поэтому продолжилась практика перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых.

Параллельно разрабатывалась реформа пригородного сообщения. Суть преобразований в этом сегменте заключалась в создании пригородных пассажирских компаний (ППК) в каждом регионе.

ППК создавались либо в форме структурных подразделений ОАО «РЖД», либо как совместные компании ОАО «РЖД» и местных органов власти. Экономика каждой ППК просчитывалась исходя из интенсивности транспортных потоков и платежеспособности населения в конкретном регионе. К концу 2005 г. на железных дорогах были созданы первые шесть пригородных компаний (ОАО «Свердловская пригородная компания», ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания», ОАО «Экспресс Приморья», ОАО «Краспригород», ОАО «СПб Витебская ППК», ОАО «Волгоград транспригород»).

Продолжилось финансовое оздоровление отрасли. В течение 2004 г. ОАО «РЖД» полностью погасило остаток задолженности по недоимке перед бюджетами всех уровней и получило право на полное или частичное списание задолженности по пеням и штрафам.



ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД»

Рис. 7 Доля грузов, перевозимых в частном парке грузовых вагонов

На втором этапе произошла оптимизация функций государственных регуляторов в области транспорта. МПС России было упразднено, а его функции распределены между Минтрансом России,

Федеральным агентством железнодорожного транспорта и Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. В 2004 г. была также упразднена комиссия Правительства РФ по структурной реформе железнодорожного транспорта. При Минтрансе России образована одноименная межведомственная комиссия, в состав которой уже вошли не только заинтересованные федеральные органы исполнительной власти, но и представители бизнеса, общественных организаций и науки. Было также усовершенствовано законодательство в сфере реформирования, в него были внесены дополнения и поправки с учетом реалий текущего момента.

ГЛАВНЫМ ИТОГОМ ВТОРОГО ЭТАПА реформирования стало выделение из госмонополии открытых для конкуренции видов деятельности, включая логистику и отдельные специализированные грузовые перевозки, а также появление независимых операторов подвижного состава. К концу 2005 г. на инфраструктуре ОАО «РЖД» работало около 280 тыс. единиц вагонов и более 100 магистральных локомотивов, принадлежащих независимым от ОАО «РЖД» компаниям. За первые четыре года реформ частным капиталом было вложено около 80 млрд рублей в приобретение и обновление более 100 тыс. грузовых вагонов.

Промежуточные результаты реформы получили высокую оценку экспертов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), которые отметили впечатляющий прогресс реформ на железнодорожном транспорте в Российской Федерации. Международные эксперты сошлись во мнении, что российская реформа железнодорожного транспорта является моделью успешного проведения структурных преобразований, адекватной российским условиям и соответствующей наилучшим примерам международного опыта.

Серьезной проблемой, не решенной на втором этапе реформы, оставалось тарифное регулирование. Средний уровень тарифов по отношению к экономически обоснованным затратам железнодорожной отрасли был существенно занижен, несмотря на то что в других отраслях в сфере естественных монополий (газовая отрасль, электроэнергетика) государственный регулятор эти потребности учитывал. Кроме того, грузовые железнодорожные тарифы несли дополнительную нагрузку,

связанную с необходимостью компенсации убытков от социально значимых перевозок. В результате железнодорожный транспорт характеризовался высокой долей устаревших мощностей и продолжал испытывать острый инвестиционный голод.

ТРЕТИЙ ЭТАП РЕФОРМЫ

2006-2010

Третий этап реформы железнодорожного транспорта объективно оказался наиболее сложным не только по масштабу запланированных задач и мероприятий, но и в силу того, что его реализация совпала с мировым финансовым кризисом. Ухудшение макроэкономической ситуации привело к падению основных показателей работы отрасли, что несколько скорректировало ход реформы, но не остановило ее. Логика реформирования диктовала необходимость более гибкого подхода к способам и инструментам реализации рыночных преобразований при незыблемом сохранении основных целей Программы структурной реформы.

Для конкретизации задач было принято решение разработать модель, которая определит окончательную структуру железнодорожного рынка, его участников, основы их взаимодействия и принципы регулирования. В ходе обсуждения проекта Целевой модели рынка наиболее сложными стали вопросы статуса и значения термина «услуги локомотивной тяги», возможности перехода на текущем этапе к модели развития конкуренции между независимыми перевозчиками, целесообразности организационного отделения инфраструктуры и перевозок.

Более года потребовалось для выработки согласованной позиции всех заинтересованных сторон, и в итоге 16 мая 2007 г. Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг была одобрена правительственной комиссией по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта. Целевая модель описывала ожидаемое состояние железнодорожного рынка к концу 2010 г. следующим образом:

- 1.** выведение парка инвентарных вагонов в капитал Первой и Второй грузовых компаний, выделяемых из ОАО «РЖД»;

2. создание Федеральной пассажирской компании — перевозчика пассажиров в дальнем следовании;
3. продолжение создания пригородных пассажирских компаний на рынке пригородных перевозок;
4. сохранение инфраструктуры и грузовых перевозок в ОАО «РЖД» как минимум до 2010 г.;
5. расширение спектра деятельности операторов подвижного состава;
6. продолжение развития конкуренции во вспомогательных и обеспечивающих видах деятельности;
7. продажу акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам.

Согласно планам в июле 2007 г. было создано ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) — крупнейшая «дочка» ОАО «РЖД», в управление которой поэтапно было передано более 200 тыс. грузовых вагонов. Выделение грузового направления в отдельную дочернюю компанию — логичный шаг реформаторов на пути разделения коммерческих и инфраструктурных функций на железной дороге. Продолжением реформы в сегменте грузовых перевозок стало создание в 2010 г. ОАО «Вторая грузовая компания», в управление которой передано более 150,1 тыс. вагонов. Выделение второго общедолевого игрока, способного составить конкуренцию Первой грузовой компании в масштабе всей России, было направлено на формирование полноценного рынка в сфере предоставления вагонов для грузовых перевозок и выравнивание тарифных условий по грузовым вагонам различной принадлежности. К концу 2010 г. сегмент оперирования грузовыми вагонами стал вполне рыночным: там была создана реальная конкурентная среда, в частном подвижном составе перевозилось более 35% грузов, а в отдельных отраслевых секторах — более половины.

В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК также произошли серьезные события. В апреле 2010 г. было создано ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) по предоставлению услуг пассажирских

перевозок в дальнем следовании. В собственность компании были переданы пассажирские вагоны, принадлежавшие ОАО «РЖД». Создание ФПК стало одним из наиболее масштабных и сложных мероприятий реформы, в результате которого был образован огромный хозяйственный комплекс. Для эффективного управления вокзалами в рамках структурной реформы был выделен специальный филиал ОАО «РЖД» — Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ), в чье ведение перешло все станционное хозяйство. ДЖВ является единым управляющим центром 332 вокзалов, которые обслуживают 85% железнодорожного пассажиропотока страны.

В СФЕРЕ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

к концу 2010 г. действовало 26 пригородных пассажирских компаний, которые осуществляли свою деятельность в соответствии с договорами, заключаемыми с местными администрациями. Наиболее острой проблемой в этом сегменте оставалась убыточность пригородных перевозок. Вопрос о полном возмещении выпадающих доходов перевозчиков, возникающих в результате регулирования тарифов со стороны регионов, хотя и был законодательно урегулирован, в практической плоскости остался не решенным.



Рис. 8 Состав пассажирского комплекса ОАО «РЖД»

К концу 2010 г. ОАО «РЖД» владело контрольными пакетами акций 160 ДЗО, в том числе:

- ОАО «Федеральная пассажирская компания»,
- ОАО «Первая грузовая компания»,
- ОАО «Вторая грузовая компания»,

- 26 пригородных пассажирских компаний, осуществляющих пригородные перевозки в субъектах Российской Федерации,
- ЗАО «ТрансТелеКом» (обслуживание корпоративной сети передачи данных компании),
- ОАО «ТрансКонтейнер» (крупнейший оператор контейнерных перевозок России),
- ТрансКредитБанк (коммерческий банк), «ЖАСО» (страхование),
- ОАО «БетЭлТранс» (производство железобетонных, деревянных шпал, комплектов бруса стрелочных переводов),
- ОАО «НИИТКД» (Институт технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта),
- ОАО «ВагонРемМаш», объединяющее Воронежский, Новосибирский и Тамбовский вагоноремонтные заводы,
- ОАО «РЖДстрой».

Одним из приоритетов ОАО «РЖД» на третьем этапе реформирования являлось развитие логистической деятельности. Структура транспортно-логистического рынка России значительно отличалась от структуры мирового рынка, что во многом определялось более низким уровнем развития именно логистического сегмента. Доля логистических услуг в РФ составляла около 17% от объема рынка, в то время как в мире - более половины (52%). Для изменения этих пропорций в ОАО «РЖД» проводились преобразования по следующим стратегическим направлениям:

1. ОПТИМИЗАЦИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ терминально-складских активов ОАО «РЖД» и предоставление на их базе новых терминально-логистических услуг. В этих целях 1 апреля 2010 г. создана Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом — филиал ОАО «РЖД».

2. СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ современных терминально-логистических комплексов по всей сети российских железных дорог в качестве опорных объектов инфраструктуры для оказания логистических услуг высокого качества.

3. ОСВОЕНИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ контрактной логистики и выход ОАО «РЖД» на рынок комплексных логистических услуг — новый для компании вид бизнеса.

В этих целях советом директоров ОАО «РЖД» было одобрено создание логистической компании, интегрирующей комплексные услуги по управлению цепочкой поставок, в том числе по принципу «от двери до двери» и «точно в срок».

На третьем этапе реформы наблюдались увеличение доли частных предприятий в сфере ремонта грузовых вагонов и уменьшение доли ремонтных услуг на заводах ОАО «РЖД».

В 2008-2010 гг. частникам продано около двух десятков вагоноремонтных депо ОАО «РЖД». При этом развитие конкуренции в этом сегменте стимулировало ОАО «РЖД» к повышению экономической эффективности собственного вагоноремонтного комплекса. Основные мероприятия были направлены на улучшение качества услуг планового ремонта грузовых вагонов и снижение издержек за счет внедрения современных технологий по восстановлению и продлению ресурса грузовых вагонов. В 2010 г. советом директоров ОАО «РЖД» одобрена Концепция реформирования вагоноремонтного комплекса, которая предусматривала создание на базе ремонтных предприятий компании трех специализированных дочерних обществ ОАО «РЖД».

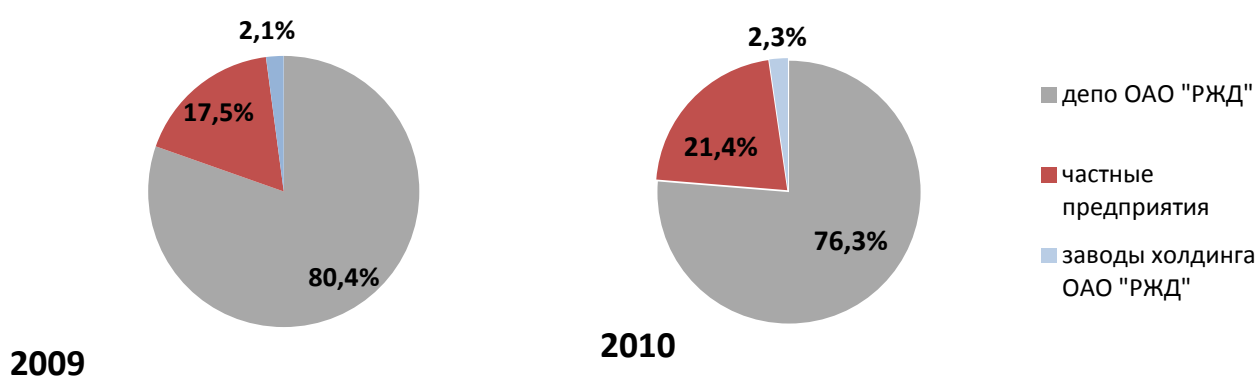


Рис. 9 Структура предложения на рынке ремонта грузовых вагонов

Продолжался вывод неосновных видов деятельности из состава ОАО «РЖД». В частности, в отдельную компанию «РЖД-Здоровье» было выделено санитарно-курортное обслуживание железнодорожников, научно-техническая деятельность госмонополии сосредоточена в ОАО

«ИЭРТ» (Институт экономики и развития транспорта). Совершенствовалась также система управления ОАО «РЖД» в целом.

Усилия были сосредоточены на повышении внутренней эффективности, прозрачности финансово-хозяйственной деятельности, гибкости в вопросах взаимодействия ОАО «РЖД» как владельца инфраструктуры с владельцами и операторами подвижного состава, развитии кадрового потенциала. Было создано четыре новых филиала ОАО «РЖД»: Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО), Центральная дирекция управления движением, Дирекция тяги и Дирекция по ремонту тягового подвижного состава. На территориальном уровне начальники железных дорог были наделены дополнительными полномочиями и ресурсами в отношении подразделений дирекций и дочерних обществ ОАО «РЖД» в границах своего полигона.

Таблица 2

Результаты реализации пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД» в 2008 г.

ДЗО ОАО «РЖД»	Пакет, % от уставного капитала	Выручка, млрд руб.
ОАО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР»	35	16,1
ОАО «ТРАНСКРЕДИТБАНК»	29,39	16
ОАО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»	50 (- 1 акция)	2,3
ОАО «ЭЛТЕЗА»	50 (+ 1 акция)	1,9

ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» планировало привлечь значительные финансовые ресурсы для обновления основных фондов, в том числе и за счет продажи пакетов акций своих «дочек» частным инвесторам. В 2008 г. за счет этого источника было получено 26 млрд рублей.

С учетом исключительной значимости поступлений денежных средств от продажи акций дочерних обществ в конце 2009 г. были утверждены Концепция и План продажи дочерних обществ ОАО «РЖД» в 2010-2012 гг., открывающие для компании путь на рынок капитала.

Резюмируя итоги третьего этапа реформы, следует отметить, что за период своей деятельности ОАО «РЖД» обеспечило системный рост эффективности и качества транспортного обслуживания в полном соответствии с поставленными целями. Полностью удовлетворен растущий спрос на услуги, предоставляемые железнодорожным

транспортом, и снижена транспортная нагрузка на экономику страны. Конкурентными видами бизнеса на рынке железнодорожных транспортных услуг стали: пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении; организация перевозок с использованием собственного арендованного подвижного состава вагонов и локомотивов (операторская деятельность); экспедирование; предоставление услуг терминальных комплексов и логистическая деятельность; сервисные услуги пассажирам.

РЕФОРМА И КРИЗИС

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте продолжала реализовываться в кризисный для мировой и российской экономики период. Руководством ОАО «РЖД» была предложена антикризисная программа, направленная на повышение эффективности железнодорожного транспорта. Главные пункты этой программы президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин озвучил в своей статье «Десять шагов эффективности» (опубликована в журнале «Эксперт» 31 августа 2009 г.). Часть из этих пунктов к настоящему моменту выполнена, тем не менее имеет смысл привести их в первоначальном изложении.

1. Сформировать полноценную конкуренцию операторов грузовых вагонов, для чего до конца года все вагоны должны быть выведены из ОАО «РЖД» во Вторую грузовую компанию. Пусть этот сегмент продолжает развиваться по рыночным законам со всеми плюсами и минусами, которые ему присущи.

2. Завершить процесс отделения пассажирского бизнеса от инфраструктуры и грузовых перевозок, для чего создать дочернюю Федеральную пассажирскую компанию и продолжить создание пригородных пассажирских компаний. Чтобы это произошло, государству на федеральном и региональном уровнях необходимо определиться с правилами формирования госзаказа на перевозку льготных категорий пассажиров и на перевозку по регулируемым, социально ориентированным тарифам.

3. Завершить выделение из ОАО «РЖД» неосновных видов деятельности и развивать в них конкурентный рынок с привлечением

частных инвестиций и квалифицированных партнеров.

4. Упорядочить взаимоотношения государства с ОАО «РЖД» как с собственником инфраструктуры. Должна появиться форма договора, определяющего требования к железнодорожной инфраструктуре общего пользования, ее техническому состоянию и охвату территории страны, приоритетам развития. В таком договоре важно предусмотреть, за счет каких источников будет содержаться и развиваться инфраструктура, если средств, полученных ОАО «РЖД» от деятельности по регулируемым тарифам, для этого недостаточно.

5. Начать активное изменение системы формирования грузовых тарифов. Существующая система достаточно эффективно выполнила свои функции на предыдущих этапах реформирования, но сейчас реально сдерживает развитие отношений между ОАО «РЖД» и клиентами. На этапе изменения системы необходимо дать ОАО «РЖД» право гибко регулировать тарифы в пределах определенного коридора, например +/- 5% от установленного государством уровня по прозрачным и понятным всем коммерческим критериям.

6. Создать правильные стимулы для повышения эффективности ОАО «РЖД», уйти от методов регулирования его деятельности, ориентированных на затратный подход. Для этого нужно, чтобы государство определило долгосрочную тарифную политику (например, на пять лет вперед) и подтвердило свою готовность возмещать компании выпадающие доходы, если тарифы будут ниже. Тогда у компании появится действенный стимул в рамках долгосрочных правил игры наращивать прибыль, зная, что завтра ее не «убавит» очередная недостаточная индексация тарифов.

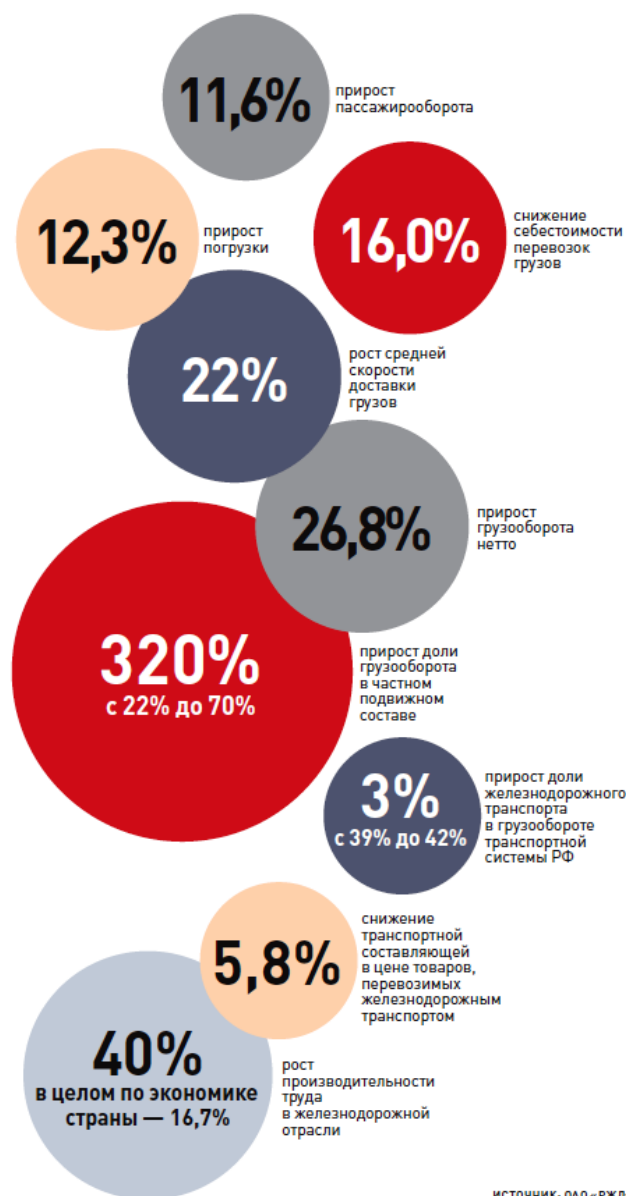
7. Принять систему мер по развитию железнодорожной промышленности России, в отдельных сферах — с привлечением иностранных технологий. Стране необходимо массовое производство новых тепловозов и электровозов, экономичных пригородных поездов, двухэтажных пассажирских вагонов, грузовых вагонов нового поколения. Это масштабная задача, способная придать мощный импульс целому промышленному кластеру.

8. Улучшить условия для частного бизнеса в тех сферах, где нет системных рисков от проводимых преобразований, но может быть получена максимальная отдача.

9. Строить новые железнодорожные линии на принципах государственно-частного партнерства, начать создание сети высокоскоростных выделенных магистралей. Решение этих задач является мощным антикризисным инструментом, о чем говорит опыт многих стран, которые именно сейчас ускоряют реализацию железнодорожных инфраструктурных проектов.

10. Рассмотреть вопрос о публичном размещении 20-25% акций ОАО «РЖД» на бирже с сохранением безусловного контроля над ней государства. Это могло бы стать системным решением по привлечению частных инвестиций в железнодорожную отрасль и одновременному созданию мощных внутренних стимулов для роста эффективности компании.

В 2009-2010 гг. была усовершенствована и значительно дополнена нормативно-правовая база реформы. Действующее законодательство, регулирующее деятельность железнодорожного транспорта, уже во многом не соответствовало реальным условиям, сложившимся в отрасли, и требовало значительных изменений. ОАО «РЖД» подготовлены предложения по применению нормативной базы в части



ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД»

Рис. 10 Основные показатели за 2003-2008 гг.

тарифного регулирования, отношений участников перевозочного процесса, управления имуществом ОАО «РЖД», привлечения инвестиций, унификации правовых норм стран, действующих на едином пространстве колеи 1520 мм. Был также разработан проект федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации», регулирующий деятельность по обслуживанию населения железнодорожным транспортом в дальнем и пригородном сообщении. Законопроект устанавливал принципы формирования госзаказа на социальные пассажирские перевозки и механизм возмещения экономически обоснованных затрат железнодорожного транспорта на выполнение данных перевозок.

ПРОЛОНГАЦИЯ РЕФОРМЫ

В начале января 2011 г. состоялось заседание президиума Правительства РФ по итогам реформирования железнодорожного транспорта. По общему мнению членов Правительства, основные этапы реформирования были реализованы, от реформы получен значимый экономический эффект. Самым сложным проблемным вопросом была признана организация эффективного функционирования комплекса пригородных перевозок, где уже действовало более 20 вновь созданных региональных компаний.



Рис. 11 Изменение цен по отраслям промышленности за 1991-2010 гг. (1991 г. -

Схема государственной компенсации выпадающих доходов этих компаний неформально представляла собой паритетную поддержку федеральным бюджетом и регионами, но в идеале железнодорожники должны были перейти на самоокупаемость при поддержке регионального бюджета. Открытым так же оставался вопрос «дискриминационного»

положения железнодорожного транспорта в области государственного регулирования тарифов. За последние 20 лет динамика индексации грузовых железнодорожных тарифов в России существенно отставала от роста цен в промышленности в целом и в особенности от динамики цен в отраслях, продукцию которых использует железнодорожный транспорт (топливная промышленность, черная металлургия, электроэнергетика).

Системное недофинансирование железнодорожного транспорта продолжало сдерживать дальнейший прогресс в обеспечении целей реформы, и прежде всего в развитии гармоничной транспортной системы страны.

По предложению премьер-министра Владимира Путина, Правительство РФ приняло решение о продолжении реформирования отрасли еще на пять лет, до 2015 г. «Отмечу, что реформа на железнодорожном транспорте идет по плану, практически без каких-либо серьезных срывов, в то же время она далека от завершения, ряд важнейших решений еще предстоит принять, поэтому предлагаю продлить срок действия программы структурной реформы на железнодорожном транспорте до 2015 г.», — заявил глава Правительства РФ, таким образом дав старт так называемому четвертому этапу реформы.

Выводы

Структурная реформа железнодорожной отрасли была начата в 2001 г. согласно трехэтапной программе, утвержденной Правительством РФ. На первом этапе (2001-2002 гг.) был разработан механизм госрегулирования, проведена реорганизация отрасли, сформирован имущественный комплекс ОАО «РЖД». На следующем этапе (2003-2005 гг.) произошло создание ОАО «РЖД» и выделение из госмонополии открытых для конкуренции видов деятельности, в первую очередь логистики и специализированных грузовых перевозок; начаты мероприятия по реформированию пассажирского комплекса. На третьем, инвестиционном этапе реформы (2006-2010 гг.) предполагалось создание и развитие конкурентного рынка железнодорожных перевозок, привлечение инвестиций через размещение акций ряда дочерних предприятий ОАО «РЖД» на фондовом рынке, повышение финансовой и операционной эффективности компании. Однако ходу реформирования помешал кризис: пяти лет для выполнения этих задач оказалось

недостаточно. По решению Правительства РФ реформа была продлена до 2015 г.

Глава 3. Возможности для частного бизнеса

ЗА 10 ЛЕТ РЕФОРМЫ в железнодорожной отрасли создан вполне обоснованный вариант совмещения государственной и частной собственности, при котором в ведении госмонополии остаются инфраструктура и локомотивы, а частным компаниям предоставляется доступ к ним. Из состава ОАО «РЖД» выделяются компании, осуществляющие дальние пассажирские и пригородные перевозки, оперирование специальным грузовым подвижным составом, услуги по ремонту технических средств и некоторые другие виды деятельности.

Эти компании становятся самостоятельными участниками хозяйственной деятельности, конкурируя с частными компаниями в немонопольных секторах железнодорожного рынка. Одними из главных целей реформы железнодорожного комплекса в РФ являются создание рыночных механизмов и расширение возможностей для частного бизнеса. В результате структурных изменений созданы точки приложения для развития разнообразных бизнесов, а также мотивации для частных инвестиций.

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

До недавнего времени все вопросы развития и финансирования железнодорожной инфраструктуры относились исключительно к государственной компетенции. Сегодня в России уже есть примеры строительства частных железных дорог. Как правило, это локальные проекты, связанные с прокладкой так называемых капиллярных линий, обусловленные необходимостью соединить существующую сеть железных дорог общего пользования с крупными промышленными или транспортными объектами — терминалами, портами, аэропортами.

В 2002 г. в Москве была запущена скоростная транспортная система для перевозок авиапассажиров из центра города в аэропорт Домодедово, в строительство которой на паритетных началах вложились группа «ИстЛайн» и «Московская железная дорога». В том же году на деньги СУАЛ-холдинга была возведена грузовая линия протяженностью 158 км к Средне-

Тиманскому месторождению бокситов в Республике Коми. Строительство линии потребовало 70 млн долларов инвестиций, однако эффект от этих вложений очевиден. Построенная дорога позволила алюминиевой отрасли уменьшить объемы дорогостоящего экспорта сырья, а также снизить стоимость тиманских бокситов вследствие существенного снижения стоимости их перевозки. Проект по созданию собственной железнодорожной ветки протяженностью 315 км есть и у компании «Мечел», купившей Эльгинское угольное месторождение в восточной части Якутии; объем инвестиций в проект оценивается в 1,3 млрд долларов.

Подготовлен проект строительства железной дороги длиной 412 км, которая должна связать Республику Тува с Красноярским краем и решить проблему освоения месторождений. Негосударственные инвесторы, заинтересованные в строительстве ветки, среди которых — «Евраз Групп» и «Северсталь», выступают партнерами Федерального железнодорожного агентства по финансированию этого проекта. По такому же принципу строится работа с угольными компаниями Кузбасса, где они участвуют в развитии железнодорожной инфраструктуры, необходимой для вывоза их продукции.

Через схему государственно-частного партнерства будет возводиться железнодорожная магистраль «Белкомур» от Архангельска до Соликамска в Пермском крае, на строительство которой необходимо 155 млрд рублей. Основной капитал предоставят частные инвесторы, которых государство отберет через конкурс. Победитель конкурса должен будет построить магистраль, которая станет собственностью государства, а компания-концессионер получит право на ее эксплуатацию с получением прибыли в расчетный период времени (как правило, такой период составляет не менее 25 лет). В дороге заинтересованы власти Пермского края и Республики Коми, а также большинство местных предприятий. Среди них — целлюлозно-бумажные комбинаты Прикамья, алюминиевые компании Коми, титановый комбинат «Ависма», «Уралкалий», работающий в Пермском крае. Полезные ископаемые, которые добываются в этих регионах, а потом идут на экспорт, получают более близкий путь к портам Архангельска и Мурманска. К фазе активного строительства предполагается приступить к 2013 г., ввод «Белкомура» в эксплуатацию намечен в 2017 г.

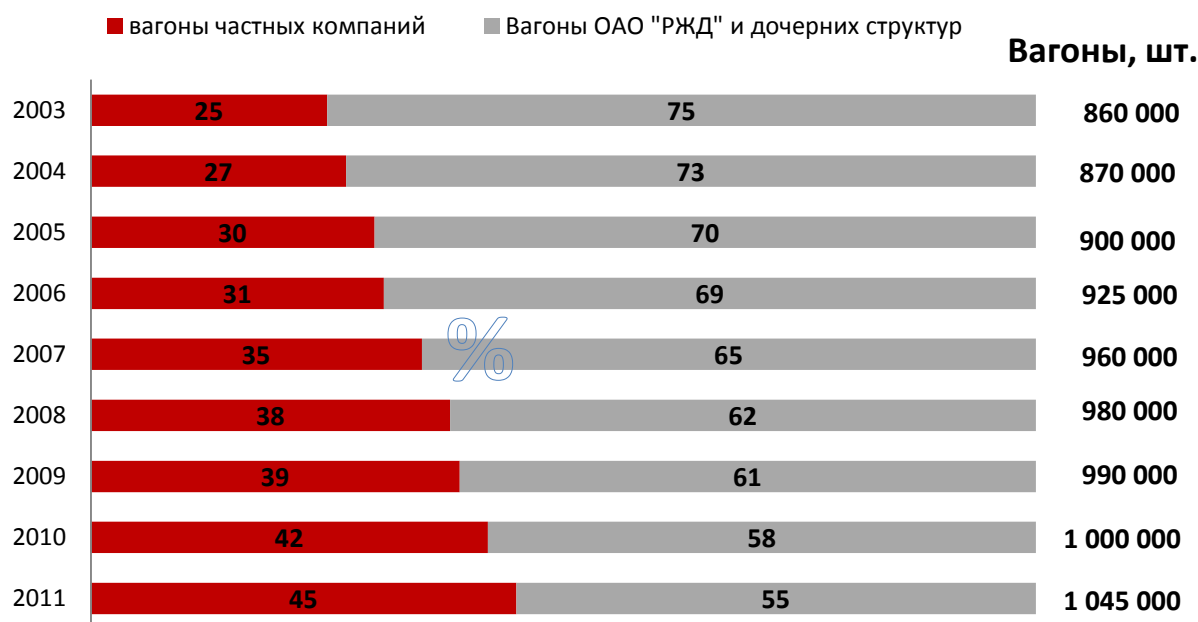
Инвестиции ОАО «РЖД», которые сейчас весьма ограничены, направляются прежде всего на ликвидацию узких мест в пропускной способности рабочих линий, модернизацию действующей инфраструктуры и обновление подвижного состава. В то же время у ОАО «РЖД» есть целый ряд проектов в области строительства железнодорожной инфраструктуры, открытых для участия частных инвесторов, например реконструкция Малого кольца Московской железной дороги для запуска по нему пассажирского движения. Затраты на проект, включая строительство транспортно-пересадочных узлов и закупку подвижного состава, оцениваются в 35 млрд рублей. Еще одно направление — решение проблемы железнодорожных переездов. Это сейчас одно из узких мест транспортной инфраструктуры по всей стране. Системным решением является повсеместный вывод автомобильного переезда и железнодорожного полотна в разные уровни. Речь идет о строительстве дополнительных виадуков над железной дорогой, проезд по которым предполагается сделать платным. ОАО «РЖД» намерено реализовывать эти проекты на долевых началах, привлекая муниципальные власти и частных инвесторов, и затем эксплуатировать на коммерческой основе. Такой подход соответствует мировой практике.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

С точки зрения возможностей для развития частного бизнеса грузовые железнодорожные перевозки рассматриваются как наиболее перспективный сегмент.

За годы реформ там создана и активно развивается конкурентная среда, и с каждым годом доля частного вагонного парка увеличивается.

Подвижным составом, не принадлежащем ОАО «РЖД», сейчас перевозится почти половина всех грузов, в отдельных секторах - более 50%, а если взять нефть и нефтепродукты, то там это примерно две трети общего грузооборота. Заметную роль частные операторы занимают также в перевозках черных металлов и минеральных удобрений. С точки зрения перевозимого продукта перечисленные выше перевозки относятся к наиболее доходным. Не являясь субъектами естественной монополии, частные операторы могут наиболее эффективно обеспечить потребности клиента, так как способны оперативно менять цены на свои услуги, то есть гибко реагировать на изменение спроса на рынке.



ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД»

Рис. 12 Структура грузового вагонного парка

Участниками рынка являются около 2 тыс. частных владельцев грузовых вагонов, в том числе 100 крупных, владеющих парком более 1 тыс. единиц подвижного состава, и 10 крупнейших, владеющих парком более 10 тыс. единиц. Не все из этих компаний являются специализированными операторами: часть — это промышленные структуры, имеющие вагонный парк для обслуживания собственных перевозок (завоз сырья, вывоз продукции и т. д.) по магистральным путям. Доминирующая доля частного парка сформировалась по цистернам, минераловозам, окатышевозам и прочим типам специализированного подвижного состава, который задействован преимущественно на маршрутных перевозках.

ЧАСТНЫМ ОПЕРАТОРАМ ПРИНАДЛЕЖИТ свыше 570 тыс. вагонов, кроме того, они активно арендуют их у ОАО «РЖД», Первой и Второй грузовых компаний. Таким образом, в управлении структур, не относящихся к РЖД, находится в общей сложности около 55% российского парка. Наиболее активно наращивают парк подвижного состава в управлении ЗАО «Нефтетранс-сервис», ООО «Независимая транспортная компания», Globaltrans Investment PLC, группа Rail Garant, ЗАО «Русагротранс», ООО «Транснабком», ООО «Транспортный актив» и «Транспортно-логистическая компания».



ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО «РЖД»

Рис. 13 Доля ОАО «РЖД» и частных операторов на рынке грузоперевозок

Перспективным сегментом развития конкуренции на рынке операторских услуг являются контейнерные перевозки, преимущества которых с точки зрения качества доставки грузов неоспоримы. Это те услуги, которые уже сейчас объективно востребованы и еще в большей мере будут востребованы в будущем. Ведущими операторами на рынке контейнерных перевозок являются компании «Трансконтейнер» (частично приватизированная дочерняя компания ОАО «РЖД», занимает до 65% рынка), а также ЗАО «Русская тройка», Дальневосточная транспортная группа (ДВТГ), группа «Евросиб», компании «Ф.Е.Транс» и «Модуль».

Развитие рыночных отношений и конкуренции в сфере грузовых перевозок стимулировало приток инвестиций в строительство и модернизацию вагонного парка. С 2003 по 2010 г. в обновление парка грузовых вагонов привлечено более 400 млрд рублей частных инвестиций (операторских компаний, грузовладельцев и лизингодателей), в результате произошло «омоложение» среднего возраста вагонного парка с 20 до 16 лет.

На фоне позитивного результата от привлечения частных инвестиций в отрасль возник и ряд новых проблем. Во-первых, в результате дробления парка грузовых вагонов эффективность его использования снизилась. Во-вторых, в этом сегменте железнодорожного рынка создалась неравная ценовая конкуренция. Грузовые вагоны, принадлежащие ОАО «РЖД», работают по регулируемым тарифам, а частные — по рыночным. В-третьих,

частные операторы, имея практически ничем не ограниченную коммерческую гибкость, из единого перевозочного процесса сразу выбрали наиболее технологичные и доходные перевозки. При этом перевозки всех остальных менее доходных грузов из единой системы никуда не делись, а «достались» РЖД. Ограничение конкуренции при обязанности ОАО «РЖД» как публичного перевозчика возить все грузы в любом направлении и справедливом желании частного бизнеса возить только то, что выгодно, стало причиной определенного перекоса на рынке. По мере развития рынка и совершенствования тарифного регулирования этот перекося должен быть устранен.

Следует отметить, что кроме сложного бизнеса по организации перевозок на основной сети железных дорог в отрасли есть много более простых — технологически, организационно, институционально — сфер деятельности, привлекательных для инвестиций. Прежде всего это промышленный железнодорожный транспорт и железнодорожный транспорт необщего пользования. Это очень масштабный сегмент, включающий более 80 тыс. км железнодорожных путей, тысячи локомотивов, десятки тысяч вагонов, погрузочно-разгрузочные устройства. В большинстве случаев он не регулируется государством, технические стандарты там проще, риски от нарушения безопасности движения меньше, потому что по этим линиям не осуществляется интенсивное пассажирское движение. Для частного предпринимателя также открыты возможности развития ремонтного бизнеса, сервиса подвижного состава, строительства и ремонта инфраструктуры, логистика.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

В секторе пассажирских перевозок по сравнению с грузовыми пока действует ограниченное число частных компаний-операторов, обладающих лицензией, необходимым подвижным составом, квалифицированным персоналом. Появление новых операторов сдерживается объективными причинами и спецификой этого сегмента железнодорожных перевозок. Для создания пассажирской железнодорожной компании с учетом высокой цены входа на рынок необходимы внушительные финансовые ресурсы. Частные операторы берут вагоны в лизинг, несут затраты на доступ к инфраструктуре, техническое обслуживание, текущий ремонт и т. д. Для минимального объема бизнеса требуется вложение нескольких миллиардов рублей,

окупаемость которых при достижении 20-30% рентабельности наступает не раньше, чем через семь-восемь лет. Как правило, создание таких компаний происходит с участием стратегического инвестора, уже имеющего отношение к железнодорожной отрасли. Если взять основных игроков, то компания «Тверской экспресс» является дочерней структурой ЗАО «Трансмашхолдинг» (железнодорожное машиностроение), «ТрансКлассСервис» начинала свою деятельность с обслуживания пассажиров в вагонах федеральной пассажирской дирекции ОАО «РЖД», «ТрансГрупп АС», изначально специализировавшаяся на грузовых перевозках, в целях диверсификации бизнеса начала развивать сегмент пассажирских перевозок. Частные компании осваивают наиболее перспективные направления с высоким пассажиропотоком и гарантированным наличием платежеспособного спроса. «ТрансГрупп АС» запустила электропоезд «Мегаполис» между Москвой и Санкт-Петербургом, а затем первую в России частную электричку сообщением Москва-Калуга. Частная транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» занимается железнодорожными перевозками VIP-класса, предоставляя купе люкс с полным набором сервисов.

Больше всего частных перевозок осуществляется между Москвой и Санкт-Петербургом. Это направление считается золотой жилой для всех перевозчиков в силу сравнительно небольшого расстояния (650 км), интенсивного пассажиропотока и высокой скорости движения. Однако частные операторы все активнее берутся и за другие направления. Вагоны «ТрансКласс- Сервиса» (всего около 500) курсируют в составе поездов ОАО «РЖД» более чем по 20 направлениям, в том числе от Москвы до Самары, Пензы и Ижевска. Компания оказывает услуги по комплексному обслуживанию пассажиров в пути следования. Компания «Тверской экспресс» запустила поезд по маршруту Самара-Москва. Есть заявки от частных компаний на организацию перевозок в Казань и Нижний Новгород, то есть на маршруты, которые приносят прибыль. В целом для всех частных компаний пока наиболее привлекательными являются маршруты в дальнем следовании до 1 тыс. км, так как этой деятельностью легко управлять из одного центра. Пригородные пассажирские перевозки представляют наименьший интерес для инвесторов, однако на некоторых направлениях

частные электрички функционируют, обеспечивая прибыль своим владельцам.

В конце 2010 г. в России появился первый железнодорожный перевозчик в пригородном сообщении, полностью независимый от ОАО «РЖД», — компания «Пермский экспресс». Электрички «Пермского экспресса» начали осуществлять перевозки в регионе наряду с действующей здесь пермской ППК (Пригородная пассажирская компания), учрежденной ОАО «РЖД» и правительством Пермского края. Таким образом, в регионе внедряют модель конкурентного рынка, направленную на улучшение обслуживания населения и повышение качества услуг. Для дальнейшего стимулирования инвестиционной активности в этом секторе необходимо введение полноценного механизма компенсации убытков (пока этот механизм действует только для пассажирских перевозок дальнего следования), тогда станет возможным, например, привлечение частных компаний к осуществлению перевозок по социально значимым направлениям.

В БОРЬБЕ ЗА ПАССАЖИРА частные операторы используют различные способы продвижения на рынке: брендируют вагоны, расширяют спектр услуг, создают всевозможные программы лояльности. К примеру, дисконтные программы «Тверского экспресса» включают в себя поездки в подарок, бесплатные обеды и т.д.

В бонусной программе «Почетный путешественник», разработанной «Гранд Сервис Экспрессом», участвует более 7 тыс. человек. Обострение конкуренции подталкивает компании к постоянному развитию и диверсификации своей деятельности. В партнерстве с крупными этим без партнерства с ОАО «РЖД» частным перевозчикам все равно не обойтись: они не могут самостоятельно осуществлять многие технологические процессы, необходимые для курсирования пассажирского поезда. За соответствующую плату ОАО «РЖД» предоставляет частникам место у перрона, прохождение по отрезку железной дороги, локомотив и техническое обслуживание.

СЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ

В результате реформирования железнодорожной отрасли произошел вывод на аутсорсинг целого ряда непрофильных направлений деятельности ОАО «РЖД» (ремонт, обслуживание и т. д.), в этом сегменте началось

активное развитие конкурентного рынка с привлечением частных инвестиций и квалифицированных партнеров. Так, например, на сегодняшний день на балансе ОАО «Федеральная пассажирская компания» нет ни одной прачечной или химчистки. Все услуги в этой сфере переданы частным компаниям, и этот проект уже заработал по всей России. В этой связи показательна история успеха компании «Клининг мастер», которая, выиграв в свое время тендер на право приобретения трети фабрик-прачечных бывшего МПС, вложила в их модернизацию 100 млн долларов и начала бизнес по предоставлению услуг стирки белья, его хранению на собственных складах и доставке к поездам дальнего следования. Объединившись с компанией аналогичной специализации «Риквэст-Сервис», владельцы «Клининг мастер» продолжили развивать бизнес под новым брендом Cotton Way. Сегодня эта компания обеспечивает 70% заказов железнодорожников в этом виде услуг, строит фабрику-прачечную с применением передовых технологий в Калужской области, привлекает к сотрудничеству зарубежных партнеров.

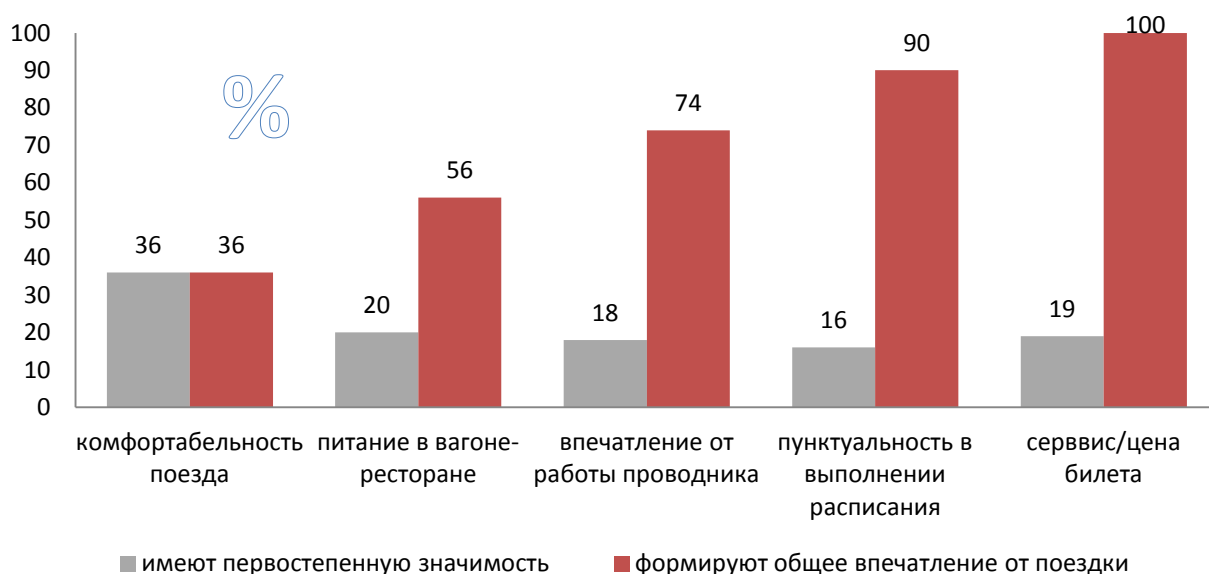
С созданием Федеральной пассажирской компании началось кардинальное реформирование системы организации питания на железных дорогах. Высокая удовлетворенность пассажиров этой услугой имеет прямое отношение к повышению потребительского спроса на перевозки.

ДЛЯ РАЗВИТИЯ НОВОЙ СИСТЕМЫ ПИТАНИЯ создаются специальные логистические центры, которые закупают продукты питания у разных поставщиков и формируют специальные комплекты в поезда и на вокзалы. Персоналу поезда необходимо только разогреть готовое блюдо, положить в посуду и подать пассажиру. Такой подход дает возможность значительно увеличить объемы питания в поездах дальнего следования, ускорить обслуживание пассажиров и снизить стоимость услуги. Для развития инфраструктуры логистических центров предполагается привлекать ведущие мировые компании в области железнодорожного кейтеринга. На сегодняшний день уже есть положительный опыт работы кейтеринговой компании «Единая сеть питания» на поезде «Сапсан», которая создала уникальное производство наборов бортового питания в Санкт-Петербурге.

Тема качественного питания в ближайшее время получит свое развитие в виде создания крупной специализированной компании ОАО «ФПК» и профессионалов рынка общепита по оперированию вагонами-

ресторанами в поездах дальнего следования. Средства частных инвесторов будут направлены в первую очередь на модернизацию технологического оборудования вагонов-ресторанов. Параллельно ОАО «ФПК» откажется от практики сдачи вагонов-ресторанов в аренду сторонним компаниям. Переход на новую технологию даст абсолютную прозрачность качества предоставляемого продукта, обеспечит его высокие потребительские свойства и повысит управляемость процессом. Также на аутсорсинг будет отдан бизнес, связанный с поставками качественных безалкогольных напитков на борт поездов и алкогольных напитков для вагонов-ресторанов. За счет сетевого эффекта предполагается обеспечить конкурентную цену на эту продукцию по сравнению с той, за которую можно приобрести аналогичные напитки на стоянках поезда.

Объектами для развития частной инициативы являются также сервисные услуги по обеспечению комфорта пассажиров в поездах дальнего следования. Речь идет о практике привлечения профессиональных подрядчиков по установке и техническому обслуживанию климатических установок, систем вентиляции, комплексов экологически чистых туалетов и



ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО «РЖД»

Рис. 14 Факторы, формирующие общее впечатление от поездки в поезде

другого оборудования. Для выполнения этих работ ОАО «ФПК» отбирает профессиональных подрядчиков на условиях конкурса. Для РЖД подобные схемы очень выгодны, так как избавляют от необходимости содержать собственные комбинаты питания, бельевое хозяйство и другие сервисные

подразделения по всей России. Ежегодный экономический эффект от передачи этих бизнесов частным компаниям оценивается в десятки миллиардов рублей.

Выводы.

Несмотря на объективные обстоятельства, которые позволяют говорить о железнодорожном транспорте как о государственной монополии в части единой системы путей сообщения, многочисленные примеры свидетельствуют, что в этой сфере уже есть достаточные возможности для частного бизнеса - как экономические, так и юридические. Самым ярким примером является развитие рынка операторских услуг, где преобладают частные операторы. Около 2 тыс. компаний, не имеющих отношения к ОАО «РЖД», на сегодняшний день владеют 400 тыс. грузовых вагонов и несколькими сотнями локомотивов, за годы реформы они вложили в подвижной состав сотни миллиардов рублей инвестиций. Можно выделить несколько категорий инвесторов, готовых вкладывать и уже вкладывающих средства в развитие железнодорожной инфраструктуры. Во-первых, это ресурсодобывающие и промышленные компании, заинтересованные в строительстве железнодорожных веток к месторождениям полезных ископаемых и промышленным зонам и/или стремящиеся располагать собственным подвижным составом для снижения издержек при транспортировке продукции. Во-вторых, это компании, приобретающие акции дочерних обществ ОАО «РЖД» и/или развивающие свой бизнес на структуре ОАО «РЖД». Участие частного бизнеса в масштабных проектах развития инфраструктурной базы российских железных дорог представляется наиболее эффективным через механизм государственно-частного партнерства. Государство и впредь будет напрямую направлять средства федерального бюджета на развитие отрасли, вместе с тем роль бизнеса в этом процессе с каждым годом будет возрастать. Для активизации процесса требуются пересмотр структуры тарифов, а также изменения в законодательных и нормативно-правовых актах.

Глава 4. Путь на рынок капитала

СОГЛАСНО ОЦЕНКАМ инвестиционного потенциала российской транспортной отрасли на долгосрочную перспективу, наибольшую потребность железнодорожники будут испытывать в коммерческих инвестициях: отрасли необходимо привлечь как минимум 3 трлн рублей, чтобы реализовать долгосрочную стратегию развития. Речь идет как о текущих потребностях на модернизацию инфраструктуры, так и о масштабных проектах, параметры которых заложены в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., утвержденной Правительством РФ в 2008 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОРТФЕЛЬ

Достигнутые за 10 лет результаты структурных преобразований железнодорожного транспорта вызывают оптимизм у экспертов и аналитиков, оценивающих перспективы привлечения в отрасль частного капитала. Если ОАО «РЖД» удастся добиться успеха в привлечении частного капитала в компании-операторы подвижного состава, сегмент грузовых перевозок будет принадлежать преимущественно частным собственникам и станет конкурентным. Уже сейчас число эмитентов ценных бумаг, имеющих отношение к отрасли, достаточно для формирования железнодорожного портфеля: облигации ОАО «РЖД», стабильно растущий в цене второй эшелон, который формируется из акций грузовых компаний (группа «Феско», «Трансконтейнер», Globaltrans и др.).

Эксперты не без оснований считают, что в перспективе железнодорожная отрасль сможет обеспечить инвесторам богатый спектр инструментов. В ближайшие два года ОАО «РЖД» по решению Правительства РФ продаст акции ряда дочерних компаний на открытых аукционах и путем частных размещений.

Доля и условия продажи по каждой компании согласовываются с Правительством РФ как со 100-процентным акционером ОАО «РЖД». Стандартной схемой является продажа пакета «до 50% минус две акции», хотя по ряду из указанных дочерних компаний приняты решения о продаже контрольных пакетов. По схеме «75% минус две акции» ОАО «РЖД»

намерено продать пакеты ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Желдорремаш», ОАО «Вагонремаш», Московского локомотиворемонтного завода и Новосибирского стрелочного завода.

ОАО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»

- строительство, капитальный ремонт и реконструкция объектов железнодорожной, промышленной и коммерческой недвижимости

ОАО «ПЕТУХОВСКИЙ ЛМЗ»

- литейно-механический завод обеспечивает РЖД деталями и узлами для подвижного состава

ОАО «МОСКОВСКИЙ МЗ «КРАСНЫЙ ПУТЬ»

- литейно-механический завод обеспечивает РЖД деталями и узлами для подвижного состава

ОАО «Т РАНСКОНТЕЙНЕР»

- интермодальные контейнерные перевозки

ОАО «ВТОРАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ»

- перевозка грузов, транспортные и логистические услуги

ОАО «РЕФСЕРВИС»

- организация перевозок скоропортящихся грузов

ОАО ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ЗАВОД МЕТАЛЛИСТРЕМПУТЬМАШ»

- ремонт путевой техники, производство металлоконструкций

ОАО «ВЛАДИКАВКАЗСКИЙ ВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ИМ. С. М. КИРОВА»

- ремонт пассажирских вагонов

ОАО «РОСЛАВЛЬСКИЙ ВРЗ»

- капитальный и деповский ремонт вагонов-цистерн

ЗАО «РТ-ДВ»

- проектирование зданий и сооружений; монтаж, наладка, ремонт и техническое обслуживание установок пожарной безопасности

ОАО «РЖДСТРОЙ»

- транспортное строительство, производство сборных железобетонных изделий и конструкций

ОАО «НОВОСИБИРСКИЙ СТРЕЛОЧНЫЙ ЗАВОД»

- выпуск стрелочной продукции для железнодорожных магистральных путей ОАО «РЖД»

ОАО «БАРНАУЛЬСКИЙ ВРЗ»

- капитальный ремонт подвижного состава и производство запасных частей

ОАО «САРАНСКИЙ ВРЗ»

- капитальный ремонт нефтебензиновых и специализированных цистерн

ЗАО «ЕВРАЗИЯ-ИНТЕРТРАНС»

- туристический бизнес

ОАО «НИИТКД»

- разработка, производство и внедрение новой техники и технологий на предприятиях железнодорожного транспорта

ОАО «ЖЕЛДОРРЕММАШ»

- ремонт локомотивов, модернизация локомотивов, ремонт узлов и агрегатов, разработка новых технологий ремонта

ОАО «ВАГОНРЕММАШ»

- ремонт вагонов

ОАО «ВОЛОГОДСКИЙ ВРЗ»

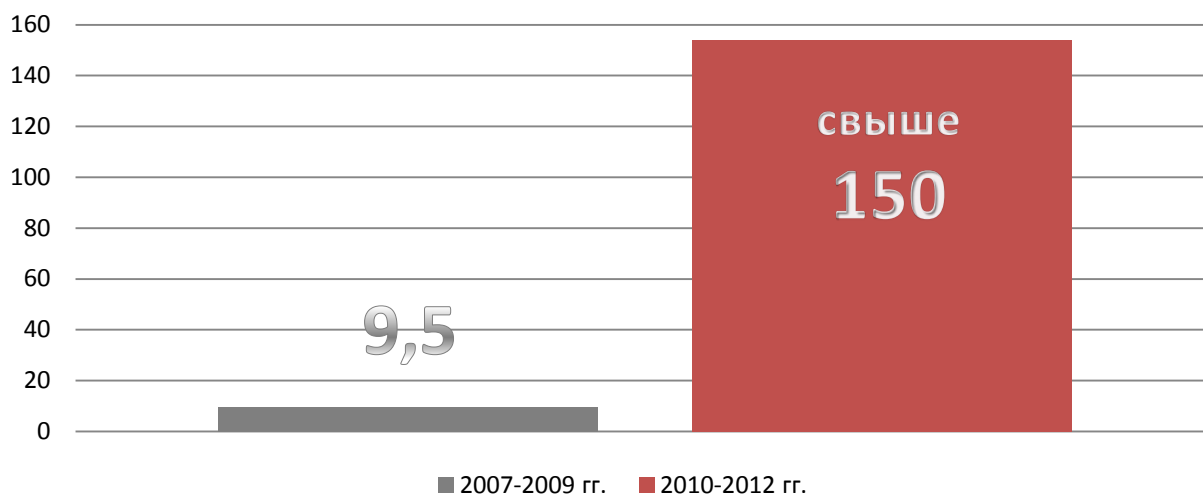
- ремонт вагонов, ремонт и формирование колесных пар, сборка грузовых вагонных тележек

ИСТОЧНИК: НЕЗАВИСИМОЕ АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО «ИНВЕСТКАФЕ»

Рис.15 Дочерние компании ОАО «РЖД», планируемых к продаже на открытых аукционах и через частное размещение

УСПЕШНЫЙ ОПЫТ ПУБЛИЧНОГО РАЗМЕЩЕНИЯ «ДОЧКИ»

ОАО «РЖД» уже есть: в 2008-2010 гг. через IPO продано 35% акций «Трансконтейнера». На продаже этого пакета материнская компания заработала 388 млн долларов, а в общей сложности планирует реализовать до 75% акций контейнерного оператора. Интерес к приобретению акций «Трансконтейнера» достаточно высок, в том числе со стороны инвестиционных фондов, что указывает на то, что эти бумаги оцениваются рынком как привлекательные вложения. Акции с момента размещения выросли в цене в 1,5 раза, в силу высокой рентабельности бизнеса контейнерных грузоперевозок у них есть хороший потенциал дальнейшего роста. В целом компании, занятые в грузовых перевозках, являются для инвесторов наиболее интересными. Высокодоходные акции способны сформировать также компании производственного сервиса.

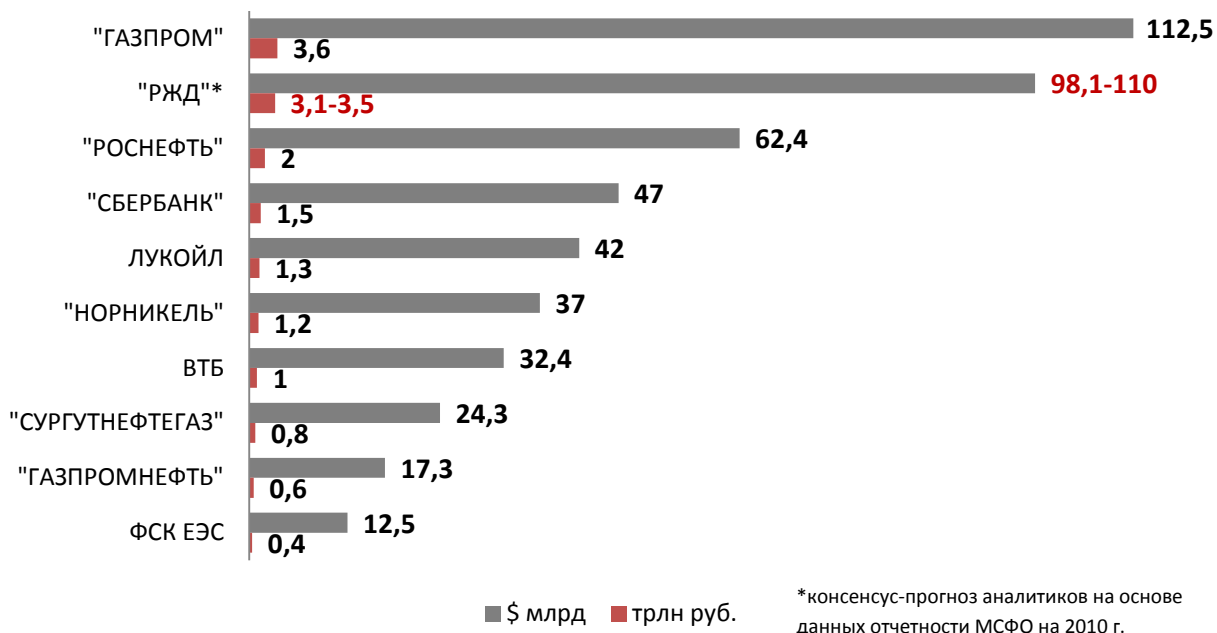


ИСТОЧНИК: САЙТ ОАО «РЖД», www.rzd.ru

Рис. 16 Прибыль от продажи акций дочерних компаний ОАО «РЖД», млрд руб.

Для ОАО «РЖД» продажа пакетов акций дочерних предприятий - прямой путь получения средств на реконструкцию и развитие инфраструктуры, в которых госкомпания остро нуждается. Государственные инвестиции эту потребность в полном объеме не удовлетворяют. Инвестиционную мотивацию усиливают и перспективы новых проектов в связи с грядущими спортивными событиями мирового масштаба, которые требуют развития сети высокоскоростного движения, запуска инновационных поездов, строительства современных железнодорожных терминалов и т. п. Средства, вырученные от продажи таких активов, призваны стать важнейшим ресурсом развития и будут направлены на

финансирование проектов по развитию инфраструктуры. Исходя из плана продаж и оценки предприятий, акции которых ОАО «РЖД» планирует продать в ближайшие два года, речь может идти о сумме порядка 100 млрд руб.



ИСТОЧНИКИ: РЖД, ВСЕМИРНЫЙ БАНК, UK NATIONAL STATISTICS, INDIAN RAIL, OECD, VTB, A.T. KEARNEY

Рис. 17 Потенциальное место среди российских «голубых фишек»

ИНВЕСТОРЫ И ЭКСПЕРТЫ ВЫСКАЗЫВАЮТ НАДЕЖДУ на возможное размещение пакета акций самого ОАО «РЖД», которое имеет все шансы стать новой «голубой фишкой». Частичная приватизация ОАО «РЖД» наряду с другими госмонополиями включена в среднесрочные планы Правительства РФ, но точные сроки и параметры продажи пока не заявлены. Вероятно, это произойдет не ранее 2013 г., когда экономика России окончательно восстановится после кризиса и можно будет адекватно оценить стоимость активов ОАО «РЖД». Руководство компании считает разумной продажу 10-15% акций перевозчика стратегическому инвестору из числа крупнейших зарубежных компаний. В качестве потенциальных покупателей в первую очередь рассматриваются немецкие и французские партнеры по железнодорожной отрасли.

Пока вопрос с продажей акций не решен, ОАО «РЖД» вышло на рынок заемного капитала с корпоративными облигациями и активно занимает как на внутреннем рынке (рублевые облигации), так и на зарубежных площадках (еврооблигации). Одной из самых знаковых финансовых сделок стало

успешное размещение в 2010 г. дебютного выпуска еврооблигаций ОАО «РЖД» на сумму 1,5 млрд долларов США сроком на семь лет под 5,74% годовых. Этот выпуск уникален тем, что включен в индекс EMBI Global (Emerging Markets Bond Index Global), что является дополнительным знаком качества для облигаций компаний с развивающихся рынков. У РЖД есть еще один выпуск еврооблигаций — в фунтах стерлингов со сроком обращения чуть менее 20 лет. Предложение представляет интерес для иностранных инвесторов, которые готовы давать деньги на такой срок. С учетом спроса компания смогла увеличить размер выпуска, находящегося в обращении, с 300 млн фунтов стерлингов до 650 млн фунтов стерлингов.

На рынке рублевых облигаций ОАО «РЖД» относится к категории высококлассных заемщиков наравне с «Газпромом» и является бенчмарком для других корпоративных выпусков. Облигации РЖД интересны инвесторам, которые не готовы брать достаточно высокий риск, но в то же время хотят заработать несколько больше по сравнению с покупкой государственных долговых обязательств или ОФЗ. Среди них — крупные банки, пенсионные фонды, управляющие компании, для которых приоритетом является качественный кредитный риск.

Специалисты рейтинговых агентств утверждают, что РЖД может позволить себе иметь долг на уровне 2,5-3 EBITDA, что примерно соответствует 1-1,2 трлн рублей, то есть компания безболезненно может занять еще 400-600 млрд рублей к текущему уровню заимствований. В настоящее время прорабатывается вопрос о запуске ОАО «РЖД» нового инструмента — инфраструктурных облигаций. Это долгосрочные займы, средства от которых пойдут на конкретные инфраструктурные проекты: ремонт путей, строительство станций, развитие БАМа и Транссиба, устранение узких мест инфраструктуры и др.

Прогнозируется, что инфраструктурные облигации железнодорожной госмонополии могут быть востребованы как российскими покупателями (Пенсионный фонд, банки), так и зарубежными.

Выводы.

В ближайшие годы ОАО «РЖД» должно продать инвесторам целый ряд своих активов, в руках госмонополии останется главным образом сама инфраструктура: железнодорожные пути, локомотивы, система управления движением. Акции дочерних компаний предполагается продать на открытых

аукционах или путем прямого размещения по закрытой подписке. Если планы приватизации будут реализованы в полном объеме, то с железнодорожным комплексом может повториться ситуация, которая сложилась на российском фондовом рынке в период реформы РАО «ЕЭС», когда на рынок массово вышли бумаги энергокомпаний. Средства, вырученные от продажи акций дочерних компаний ОАО «РЖД» частным инвесторам, призваны стать важнейшим ресурсом развития железнодорожной отрасли и источником финансирования ключевых проектов. По ориентировочным оценкам, на ближайшие два года речь может идти о сумме порядка свыше 150 млрд рублей при общем дефиците средств на выполнение инвестиционной программы компании до 2015 г. в 400 млрд рублей. Это очень нужные отрасли деньги. Среди структур, заинтересованных в предоставлении ОАО «РЖД» частного капитала, рассматриваются различные финансовые институты, в том числе крупные банки, уже участвующие в лизинговых схемах ОАО «РЖД» и его кредитовании. Получение кредитных рейтингов инвестиционного уровня открыло для ОАО «РЖД» дополнительные возможности привлечения инвесторов, в том числе иностранных компаний.

КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ ОАО «РЖД»:

- Standard & Poor's – «BBB + /Стабильный»;
- Moody's – «A3/Позитивный»;
- Fitch – «BBB + /Стабильный».

Глава 5. Целевая модель отрасли-2015

В 2011 г. ЗАКОНЧИЛСЯ ОФИЦИАЛЬНЫЙ срок реформирования железнодорожной отрасли в России, определенный правительственной Программой структурной реформы в 2001 г. Поставив реформаторам зачет по результатам работы и основным достигнутым параметрам развития отрасли, Правительство РФ приняло решение продлить реформу еще на пять лет — до 2015 г. Для этого имелся целый ряд веских оснований.

ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ ОТРАСЛИ

Ходу реформы серьезно помешал кризис. В силу объективных обстоятельств 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 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. Международный аспект реформы должен был учитывать также развитие общеевропейского сотрудничества в области железнодорожного транспорта и перспективы вступления России в ВТО. 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.

Определяя дальнейшую стратегию действий, руководство ОАО «РЖД» предложило перейти от формализации этапов реформирования к работе по конкретным проектам и программам. Было решено сформулировать перспективную Целевую модель железнодорожной отрасли и, объединив усилия государственных органов, участников рынка, экспертов и ОАО «РЖД», последовательно добиваться ее построения к 2015 г.

На четвертом этапе реформы требовалось прежде всего определиться с концептуальной моделью отрасли и создать единое видение совокупности рынков услуг железнодорожного транспорта и конкурентной ситуации в них. В ходе практической реализации реформы проявилась достаточно широкая вариативность подходов к тому, как именно развивать конкуренцию в отдельных сегментах железнодорожного рынка, а сами участники рынка отстаивали ту или иную модель, исходя из собственной выгоды.

Призывая коллег к согласованности действий, глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин подчеркивал, что «говоря о конкуренции, мы должны четко понимать, что, затягивая ключевые решения по дальнейшему ходу реформы и бодаясь по мелким сиюминутным интересам разных групп влияния, начинаем уже все вместе проигрывать и на межвидовом транспортном рынке, и на международных направлениях». («Известия», 21.09.2010, «Игра на опережение»). В итоге реформаторам удалось существенно сблизить позиции различных сторон и прийти к разумному балансу в отношении целевого состояния рынка железнодорожных транспортных услуг. В формализованном виде Целевая модель железнодорожной отрасли к 2015 г. представлена на следующей странице.

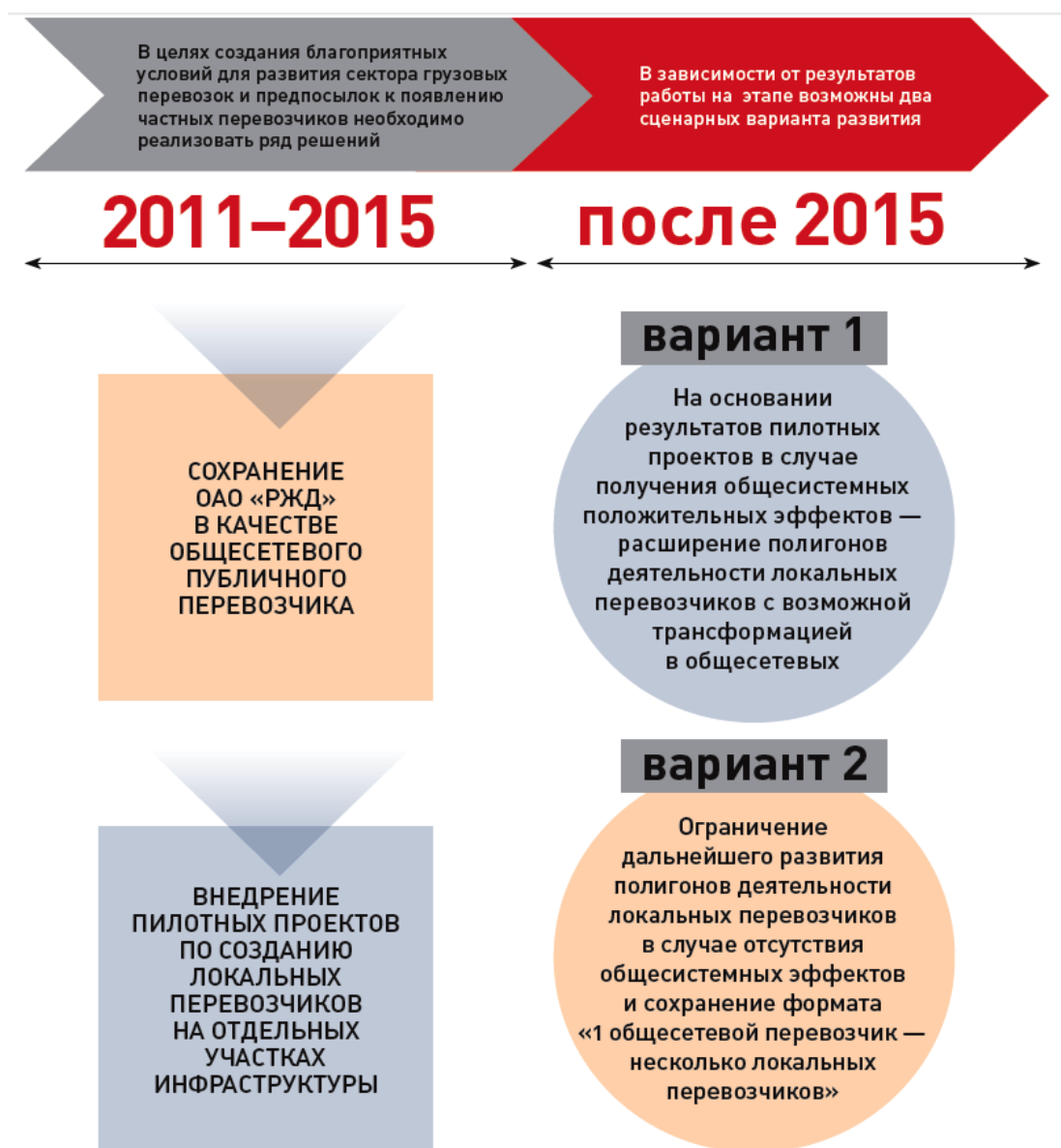


Рис. 18. Целевая модель отрасли (состояние сегмента грузовых перевозок)

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Основу Целевой модели в сегменте грузовых перевозок составляют пять ключевых положений.

1. ОАО «РЖД» продолжает совмещать функции владельца инфраструктуры общего пользования и общесетевого перевозчика грузов с сохранением в составе компании парка грузовых локомотивов.

2. Обеспечивается постепенное формирование конкуренции в перевозочном бизнесе. С целью минимизации рисков системных сбоев создание независимых грузовых перевозчиков будет происходить в экспериментальном режиме — на ограниченных, специально выделенных маршрутах сети общего пользования.

3. Обеспечивается формирование полноценного конкурентного рынка в области оперирования грузовыми вагонами. Главным условием для этого является создание нормативной правовой базы, необходимой для повышения эффективности работы и размещения на инфраструктуре парков грузовых вагонов.

4. Формируется новая модель государственного тарифного регулирования, предусматривающая в том числе поэтапное снижение масштабов перекрестного субсидирования в грузовых перевозках. При необходимости осуществляется переход к адресному возмещению части транспортных затрат по конкретным грузоотправителям.

5. Разрабатывается и законодательно закрепляется модель сетевого контракта (формализованная система взаимоотношений между владельцем железнодорожной инфраструктуры общего пользования и государством как заказчиком необходимого уровня пропускных способностей национальной системы железных дорог).

Окончательная полноценная структура рынка должна быть сформирована к 2015 г. К этому моменту произойдут существенные изменения в сегменте оперирования грузовыми вагонами. Будут созданы три-четыре крупные компании, принадлежащие различным собственникам, функционирующие в общесетевом масштабе; будет устранено доминирующее положение ОАО «РЖД» в парке полувагонов при сохранении участия холдинга в этом бизнесе. Предполагается, что три-четыре крупные операторские компании составят ядро операторского рынка.

Для достижения указанных параметров в 2011 г. продан контрольный пакет акций ОАО «Первая грузовая компания», а контроль над ОАО «Вторая грузовая компания» сохранится за ОАО «РЖД» до 2015 г. Параллельно будут идти процессы консолидации и совместного управления парком вагонов, не входящих в группу ОАО «РЖД».

Важнейшим положением Целевой модели является развитие конкуренции в перевозочной деятельности и формирование института частных грузовых перевозчиков. Частные перевозчики смогут купить локомотивы и параллельно с ОАО «РЖД» на тех же условиях платить за инфраструктуру и осуществлять перевозки в определенном, локальном районе. Развитие конкуренции в отдельных сегментах рынка будет отрабатываться на основе двух моделей - «на маршруте» и «за маршрут».

В первом случае локальный перевозчик с получением лицензии приобретает право осуществлять перевозку между конкретным перечнем станций по определенным номенклатурам перевозимых грузов. Во втором случае несколько перевозчиков по результатам государственного конкурса получают право осуществлять перевозку на отдельных (тупиковых) участках магистральной сети. На основе результатов этих экспериментов до 2015 г. будет принято решение, что эффективнее — монополия или частные перевозчики.

Существенным элементом рынка является сохранение единства инфраструктуры, грузовых перевозок и грузового локомотивного парка (магистрального и маневрового) в ОАО «РЖД». Это позволит сохранить сетевой эффект масштаба и минимизировать издержки. Следует отметить, что идея выделить из технологического процесса перевозки услуги локомотивной тяги и развивать конкуренцию в них была наиболее дискуссионной. Нигде в мире, кроме Казахстана, эта модель не реализована — подобное разделение признано искусственным и неэффективным и в российских условиях.

С реализацией Целевой модели возникает принципиально новая для России ситуация: общесетевой перевозчик (ОАО «РЖД»), по сути, освобождается от операторской деятельности, но продолжает управлять движением общероссийского парка частных вагонов. Функция управления перевозочным процессом выделена в специальный филиал — центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД», в котором

консолидированы все ключевые компетенции по грузовым перевозкам. Сейчас общее количество грузовых вагонов российской принадлежности на сети железных дорог достигает 1,05 млн единиц, полувагонов — 405,6 тыс. единиц. При наличии такого парка и большого числа разнородных собственников грузовых вагонов возникает проблема технологической оптимизации перевозочного процесса в масштабах страны. В советские времена Министерство путей сообщения исключало встречное перемещение однородных грузов и отправление порожнего подвижного состава во встречном направлении.

Сегодня эти схемы усложнились, так как технологические элементы работы подвижного состава определяют собственники вагонов и грузоотправители. Теперь грузовой вагон управляется по принципу максимальной прибыли. Обычным делом для частника становится поиск или просто ожидание выгодного заказа (доходной перевозки) зачастую в ущерб общесетевому процессу. В итоге снижается эффективность перевозок, возникает нехватка дешевых вагонов, возрастает дефицит пропускной способности сети и парка локомотивов. Задача ОАО «РЖД» на данном этапе заключается в том, чтобы совместно с Правительством РФ, операторами вагонного парка и грузовладельцами выработать эффективную модель управления по сокращению вдвоенных операций, когда порожний вагон, находящийся в частной собственности, проезжает мимо груза. Это может быть сделано путем введения нормативных правил, обязывающих частных операторов выделять определенную квоту вагонов в интересах управления общесетевым процессом по вывозу грузов. Согласно оценкам, общее количество вагонов, которое должно находиться в управлении ОАО «РЖД» как общесетевого перевозчика, чтобы компенсировать потребности рынка, должно составлять не менее 250 тыс. единиц.

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. Вторая задача — ценовое стимулирование ускоренной доставки. По некоторым видам грузов время доставки является принципиальным. Чтобы железная дорога доставляла такие грузы быстрее, необходимо применение других технологий (специальных локомотивов,

особых способов регулирования и т. п.), и для клиента это должно стоить дороже. Разработка нового тарифного руководства, которое позволило бы рынку почувствовать гибкость ценообразования на железнодорожные перевозки, — одно из направлений преобразований, которое предусмотрено на ближайшие годы.

Настройка окончательной системы изменений, которые проводятся в сегменте грузовых перевозок, будет проходить при активном участии государства, регулирующих органов. На это направлено введение института сетевого контракта — системы специальных соглашений и договоров, заключаемых государством с ОАО «РЖД» на определенный период. В сетевом контракте должны быть сформулированы четкие представления, отражающие волю государства в части развития железнодорожной инфраструктуры, — с какой скоростью должны ездить локомотивы, какова интенсивность грузопотоков по тому или иному направлению, какие инфраструктурные проекты являются приоритетными (например, БАМ или Транссиб) и тому подобные положения. Сетевой контракт определит целенаправленность и эффективность расходов на развитие инфраструктуры и источники средств, достаточные для их покрытия. Это будет напрямую увязано с принимаемыми решениями по государственному регулированию тарифов. Данный механизм с успехом применяется в странах Западной Европы и позволяет поддерживать качество инфраструктуры на определенном государственном уровне, обеспечивать экономическую доступность железнодорожных перевозок и равенство конкурентных условий работы различных видов транспорта.

В целом реализация Целевой модели к 2015 г. должна в полной мере обеспечить потребности экономики и отдельных грузовладельцев в перевозках грузов железнодорожным транспортом, повысить качество предоставляемых услуг, а также ликвидировать инфраструктурные ограничения экономического развития предприятий и регионов.

ПАССАЖИРСКИЙ КОМПЛЕКС

Целевая модель отрасли устанавливает приоритет пассажирских перевозок перед грузовыми. На четвертом этапе должен быть реализован пакет мероприятий, направленных на обеспечение максимально эффективного функционирования пассажирского комплекса, а именно:

1. Введение системы 100-процентной компенсации потерь в доходах участников рынка пассажирских перевозок, позволяющих вести деятельность с достаточной нормой рентабельности;
2. Прекращение перекрестного субсидирования между эффективными и убыточными видами пассажирских перевозок;
3. Совершенствование тарифной политики и развитие рыночной конкуренции в секторе пассажирских перевозок;
4. Модернизация и технологическое оснащение подвижного пассажирского состава и железнодорожной инфраструктуры;
5. Организация и развитие скоростного и высокоскоростного движения;
6. Развитие новых услуг и сервиса для пассажиров.

Опыт реформирования железнодорожного транспорта стран Евросоюза продемонстрировал различные варианты организации пассажирского комплекса: создание специализированных корпораций и холдингов в области пассажирских перевозок, выделение инфраструктуры и операторской деятельности в разные подразделения госкомпаний, функционирование пассажирских железнодорожных подразделений в составе транспортных корпораций и т. д. Согласно Целевой модели выделение из состава ОАО «РЖД» немонагольных направлений деятельности способствует созданию новых бизнес-структур в области пассажирских перевозок. 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.

Планируется также создание отдельной компании, которая будет заниматься развитием высокоскоростного движения, и отдельной компании

на международных пассажирских маршрутах, которая займет нишу на рынке в перевозках между Россией и странами СНГ и Евросоюза.

ОАО «ФПК» является общесетевым национальным перевозчиком, которому принадлежат пассажирские вагоны дальнего следования, эксплуатационные локомотивные депо со всеми приписанными к ним магистральными пассажирскими локомотивами и бригадами, пункты технического обслуживания. В секторе пассажирских перевозок дальнего следования уже осуществляет свою деятельность несколько частных пассажирских компаний — с учетом расширения рыночных возможностей их доля в общем объеме перевозок будет увеличиваться. Непосредственно за ОАО «РЖД» остаются функции инфраструктурного обеспечения пассажирских перевозок, при этом всем участникам рынка — как дочерним компаниям ОАО «РЖД», так и независимым операторам — обеспечивается недискриминационный доступ к инфраструктуре.

В пригородном комплексе создано 26 совместных пригородных пассажирских компаний (ППК) ОАО «РЖД» и субъектов Федерации. ППК должна обеспечивать бесперебойное курирование электричек, покрывающее потребности населения в перевозках железнодорожным транспортом, в пределах локальной территории. Главным условием функционирования этого сегмента является достижение безубыточности железнодорожного бизнеса за счет полного возмещения выпадающих доходов перевозчиков, возникающих в результате регулирования тарифов. Со стороны регионов это условие должно безоговорочно выполняться. Кроме того, законодательно будет закреплён ещё ряд положений, обеспечивающих эффективный баланс социальной и экономической составляющих в деятельности пригородных компаний. Законопроектом «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» предусмотрен механизм государственного заказа, который также распространяется и на пригородные перевозки. Предполагается повышение ответственности за безбилетный проезд в электричках, который в масштабах страны наносит огромный ущерб железнодорожному транспорту. Каждый неоплаченный случай проезда в условиях рыночного функционирования отрасли — это потеря доходов.

ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ЧАСТНОЙ ИНИЦИАТИВЫ в развитии пригородных железнодорожных перевозок будут активно

использоваться механизмы государственно-частного партнерства. Во всем мире эффективное развитие пассажирского сектора железнодорожных перевозок происходит с участием частного капитала.

Во Франции компания TGV, пассажирский перевозчик на высокоскоростных линиях, была создана на средства банков и других коммерческих структур. С подобной инициативой выступают власти Москвы, которые хотят продать на конкурсе свою долю в ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (оператор электричек в Москве и Подмосковье).

Привлекательность поездов и электричек для населения во многом обусловлена доступностью цен на билеты. Согласно Целевой модели, на рынке пассажирских перевозок предусмотрено два механизма ценового регулирования.

В социально значимых перевозках (это перевозки в плацкартных и общих вагонах, которые составляют до 75% от общего пассажиропотока) тариф регулируется государством исходя из объективной оценки платежеспособности значительной части населения. Объем социальных перевозок будет формироваться на основе государственного заказа, а механизм государственной поддержки призван обеспечивать 100-процентную бюджетную компенсацию убытков перевозчиков, возникающих в результате регулирования тарифа государством. В конкурентном секторе перевозок — в вагонах купе и СВ, а также на комфортабельных скоростных поездах типа «Сапсан» и «Аллегро», уже курсирующих по ряду направлений, где у железных дорог существует прямая конкуренция с авиацией, — действует свободное ценообразование. Тарифы в этом секторе устанавливаются перевозчиком самостоятельно, исходя из ситуации на рынке. Совершенствование системы ценообразования в пассажирском комплексе будет происходить за счет снижения ценового барьера между регулируемым и дерегулированным сегментами, в частности путем индексации стоимости проезда в дерегулируемом сегменте перевозок меньшими темпами, чем в регулируемом, а также путем расширения перечня тарифных акций, направленных на стимулирование потребительского спроса в дерегулируемом сегменте. Уже сейчас пассажирам предлагается более десятка видов скидок при покупке билетов на поезда дальнего следования, которые при суммировании могут дать снижение стоимости проезда до 40%.

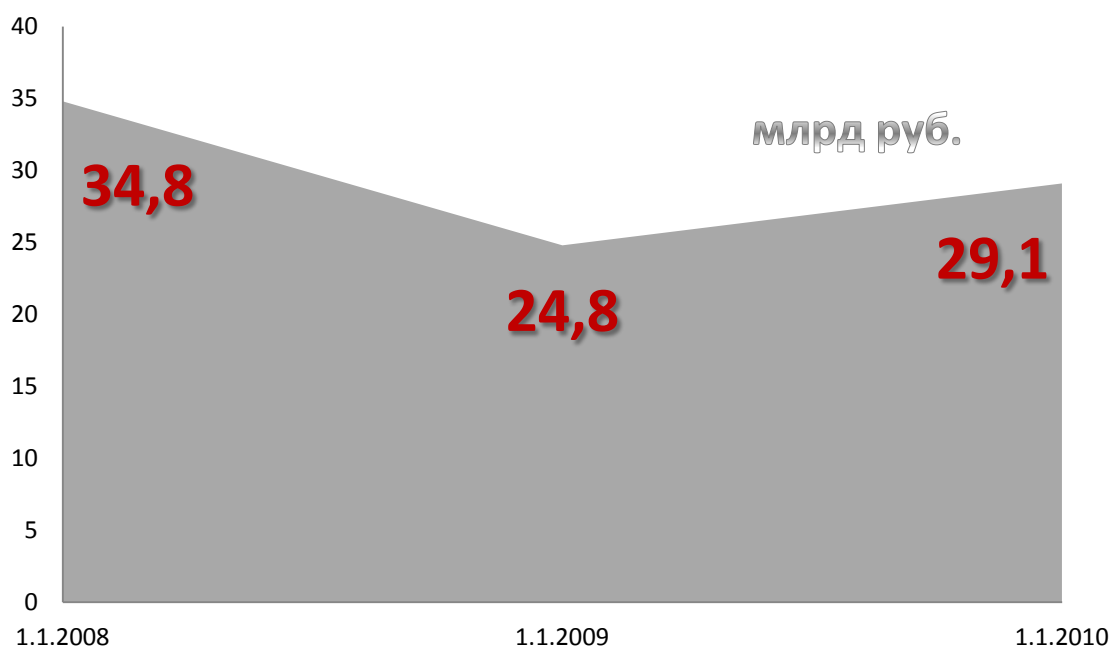
Снижать стоимость пассажирских перевозок ОАО «РЖД» намерено также путем сокращения собственных издержек при эксплуатации инфраструктуры. Плата за инфраструктуру составляет основную часть в стоимости билета (примерно 65%), при этом железная дорога должна компенсировать не только собственные издержки, но и затраты на услуги, которые она покупает у других отраслей. Цены на электроэнергию, металл и другие материалы растут достаточно высокими темпами, поэтому снижение стоимости на услуги железнодорожного транспорта напрямую связано и с общей стабилизацией цен в экономике.

В целом дальнейшее развитие рыночных механизмов в сегменте пассажирских перевозок направлено на качественное преобразование транспортных услуг для клиентов. Компании-перевозчики — как частные, так и государственные — будут конкурировать за клиента, предлагая лучшие условия по скорости, комфорту, безопасности перевозок и набору дополнительных сервисов. Это позволит обеспечить условия для повышения мобильности населения и повысить качество обслуживания пассажиров на железных дорогах.

ГОСПОДДЕРЖКА

Одновременно с реализацией мероприятий по реформированию требуется существенное изменение системы государственного регулирования и государственной поддержки железнодорожного транспорта. Условиями реализации Целевой модели являются приведение тарифов к экономически обоснованному уровню и последовательное преодоление перекосов в системе отраслевого ценообразования. Тарифы должны обеспечивать ОАО «РЖД» достаточный уровень рентабельности на вложенный капитал, что позволит создать инвестиционную составляющую в плате за перевозку. Чтобы не повторять опыт реформирования электроэнергетики и не допускать серьезного роста цен для клиентов при обеспечении инвестиционной привлекательности отрасли, государству необходимо принять некоторые регуляторные меры по выравниванию условий конкуренции для автомобильного и железнодорожного транспорта. К таким мерам относятся: введение платы за движение тяжеловесных грузовиков по автомобильным дорогам; внедрение системы сетевого контракта, на основе которого государство будет оплачивать часть расходов на содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры; полное

прекращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых.



ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД»

Рис. 19 Убытки от пассажирских перевозок в пригородном сообщении

Не менее важно четко определить приоритеты по финансированию в строительстве новых железнодорожных линий с учетом возможностей бюджета и частных инвесторов. Сегодня существует большое количество инициатив по строительству новых железных дорог в разных регионах страны, при этом остаются не решенными в полном объеме вопросы финансирования уже существующих проектов. Государству необходимо проанализировать ситуацию и спрогнозировать, какие средства в современных экономических условиях оно готово инвестировать в строительство новых линий, а также определиться, какие условия для государственно-частного партнерства считать приемлемыми.

Выводы

Согласно решению Правительства РФ реформа железнодорожного транспорта продлена еще на пять лет, до 2015 г. На четвертом этапе реформы необходимо устранить пробелы в цепочке предыдущих мероприятий и довести до совершенства рыночные механизмы, которые уже заработали.

Меры, необходимые для снижения убыточности пассажирского комплекса в пригородном сообщении:

- 1.** обеспечение компенсации субъектами Федерации убытков в пригородном сообщении
- 2.** установление экономически обоснованного уровня тарифов
- 3.** улучшение собираемости доходов
- 4.** законодательное определение порядка социального заказа на пригородные пассажирские перевозки с закреплением обязанности субъектов Федерации оплачивать такие перевозки и компенсировать неполученные доходы при регулировании тарифов.

Стратегия завершения реформы предполагает достижение к 2015 г. Целевой модели железнодорожной отрасли, выработанной совместными усилиями государственных органов, участников рынка, экспертов и ОАО «РЖД». В частности, будет создан полноценный конкурентный рынок в области оперирования грузовыми вагонами со 100-процентным частным парком грузовых вагонов и равным доступом к инфраструктуре. В части пассажирских перевозок будет создан рынок со свободным ценообразованием при сохранении сегмента социальных перевозок по регулируемым тарифам, объем которого формируется по заказу государства. Переход к инвестиционной фазе развития отрасли возможен при системной поддержке государства через совершенствование тарифного регулирования, выравнивание условий конкуренции с автомобильным транспортом, введение системы сетевого контракта и развитие механизмов государственно-частного партнерства при строительстве новых линий.

Глава 6. Реформа в контексте Стратегии-2030

В 2008 г., КОГДА РЕФОРМА ОТРАСЛИ была уже в активной фазе, Правительство РФ утвердило Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. (далее — Стратегия-2030), разработанную ОАО РЖД» совместно с Мин-трансом РФ. Этот документ кардинально расширил горизонты отраслевого планирования и представил программу развития железнодорожного транспорта, увязанную с долгосрочными ориентирами социально-экономического развития страны.

ДОЛГОСРОЧНАЯ СТРАТЕГИЯ

Сегодня, спустя три года после принятия Стратегии-2030, этот документ остается ключевым ориентиром для отрасли и делает очень внятные задачи по завершению структурной реформы. Стратегия-2030 делится на два этапа: инновационный (до 2015 г.) и этап динамичного развития сети железных дорог (с 2016 до 2030 г.). В течение первого этапа будет обеспечена необходимая пропускная способность на основных направлениях перевозок, осуществлена коренная модернизация существующей инфраструктуры, обновлен парк подвижного состава, разработаны новые отраслевые технические требования, начаты проектно-изыскательские работы и строительство новых железнодорожных линий. На втором этапе должны быть построены важнейшие стратегические, социально значимые и грузообразующие линии, в том числе трансконтинентальная железнодорожная магистраль с выходом к Беринговому проливу, железнодорожная линия для сообщения с Сахалином, высокоскоростная магистраль Москва-Санкт-Петербург. Будет существенно расширен полигон скоростного пассажирского движения, увеличены скорости грузовых поездов и грузоподъемность подвижного состава на основе внедрения новейших технологий и технических решений.

ОДНИМ ИЗ ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ АСПЕКТОВ успешной реализации Стратегии-2030 является вовлечение в данный процесс наибольшего количества участников, заинтересованных в развитии железных дорог, в первую очередь выгодополучателей и потенциальных инвесторов инфраструктурных проектов. Для реализации Стратегии-2030 планируется активно использовать механизм государственно-частного партнерства. В этом контексте практической задачей документа является демонстрация инвестиционному сообществу экономических параметров проектов по развитию железнодорожного транспорта — модернизации железнодорожной сети, строительству новых железных дорог, организации высокоскоростного пассажирского движения, обновлению подвижного состава и т. д., а также условий и гарантий по участию в этих проектах. Инфраструктурные проекты, заложенные в основу стратегической программы развития, хорошо просчитаны. Согласно оценкам, приблизительно 45% средств, необходимых для реализации этих проектов, ОАО «РЖД» заработает самостоятельно, в том числе путем продажи на рынке части своих активов, до 25% сгенерирует

частный бизнес, остальное инвестирует государство как владелец и распорядитель железнодорожной инфраструктуры.

Достижение заявленных целей Стратегии-2030 напрямую зависит от завершения структурной реформы отрасли в пределах первого этапа, до 2015 г. Переход к фазе динамичного развития железнодорожного транспорта возможен только после создания эффективной структуры отрасли, то есть при достижении оптимального соотношения государственного регулирования и рыночных принципов хозяйствования. Предполагается, что за пять лет удастся повысить устойчивость работы железных дорог, разделить деятельность по перевозке пассажиров и предоставлению услуг инфраструктуры и прекратить перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Следует отметить, что с 2011 г. формально нет перекрестного субсидирования, однако фактически оно сохранилось в виде долгов Федеральной пассажирской компании и пригородных перевозочных компаний перед ОАО «РЖД» за использование инфраструктуры. Реформа должна создать эффективные механизмы привлечения инвестиций в инфраструктуру, в том числе через расширение частного сектора и приватизацию немонопольных секторов, — другими словами, реформирование является инвестиционной основой долгосрочных планов развития железнодорожного транспорта.

ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Создание национальной системы высокоскоростного движения (ВСД) - стратегический проект РЖД, призванный изменить всю транспортную систему страны. Его основные параметры и ориентиры заложены в Стратегии-2030. Для запуска ВСД на территории России будет создана альтернативная железнодорожная инфраструктура, способная обеспечить безопасное движение поездов со скоростью 350-400 км/ч, к 2030 г. протяженность высокоскоростных магистралей в России должна составить 1,5 тыс. км. После того как в 2010 г. Россия выиграла право проведения чемпионата мира по футболу 2018 г., Правительство РФ скорректировало планы по развитию ВСД и поручило железнодорожникам увеличить полигон развития высокоскоростного движения, предусмотреть новые маршруты и ускорить сроки пусков основных объектов. С учетом новых реалий длина высокоскоростных железнодорожных магистралей может превысить 2 тыс. км уже через пять лет, а не к запланированному ранее 2030 г.

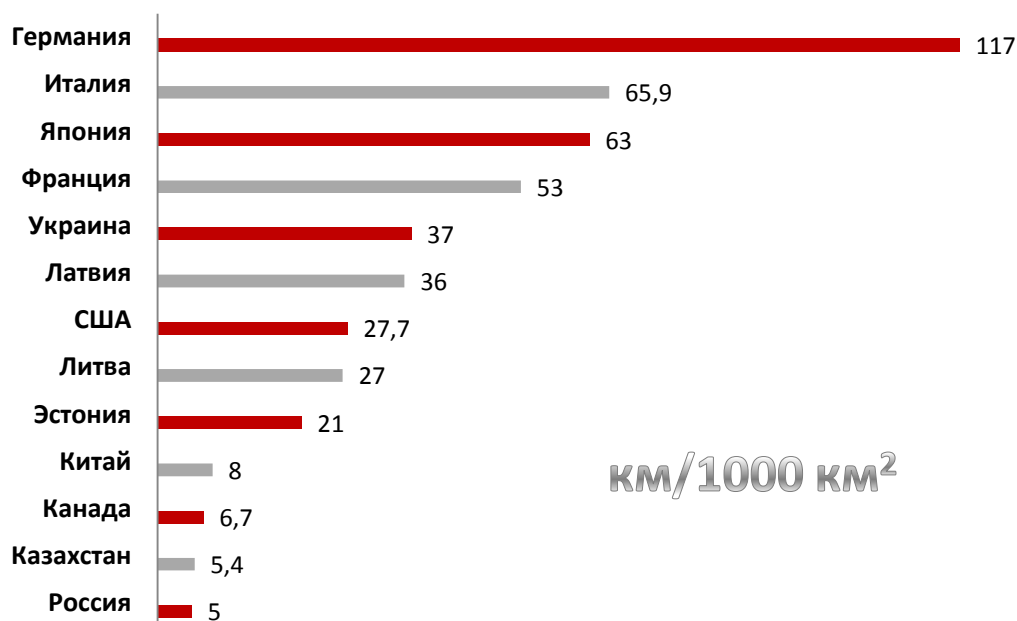
В настоящее время работа над проектами ВСД в России находится в активной стадии. Первая высокоскоростная магистраль от Москвы до Санкт-Петербурга протяженностью 660 км будет построена к 2017 г. Ввод новой магистрали в эксплуатацию сократит время проезда между двумя столицами до 2,5 ч, оставив авиаперевозки на коротких дистанциях за бортом конкуренции. Одновременно по линии смогут передвигаться 84 поезда с максимальной скоростью 400 км/ч, которые будут перевозить 8 млн пассажиров в год. Строительство второй высокоскоростной магистрали планируется по линии Москва-Нижний Новгород-Казань-Екатеринбург.

В результате реализации проекта дорога от Москвы до Екатеринбурга протяженностью 2,1 тыс. км будет занимать 6 ч вместо нынешних 26 ч. Услугами высокоскоростной магистрали ежегодно сможет пользоваться около 40 млн человек.

РАЗВИТИЕ ВСД — ОЧЕНЬ ДОРОГОСТОЯЩИЙ инфраструктурный проект, на который необходимы масштабные средства. Стоимость строительства 1 км магистрали составляет в среднем 20 млн евро. Без инвесторов в этом проекте государству и ОАО «РЖД» не обойтись. Высокоскоростные магистрали будут строиться в рамках государственно-частного партнерства с применением уникальной для России модели контракта пожизненного управления. Согласно этой модели, проектная компания возьмет на себя полную ответственность за реализацию проекта, в том числе в части привлечения необходимого финансирования. Государство компенсирует инфраструктурному провайдеру затраченные средства в течение контракта пожизненного цикла, выбор подрядчика будет проведен на основе тендера. Интерес к участию в проектах создания ВСД в России проявляют такие крупные зарубежные компании, как Siemens (Германия), Alstom (Франция), Hyundai Construction (Корея).

Эффект от развития высокоскоростного движения будет получен на всех уровнях экономических отношений. Во-первых, запуск этого проекта позволит сократить потребности в подвижном составе и убыточность пассажирских перевозок, привлечь на железные дороги пассажиропоток с конкурирующих видов транспорта, в первую очередь авиационных и автомобильных перевозок. Во-вторых, ВСД даст важный импульс развитию российской науки и многих индустрий. Для высокоскоростных магистралей необходимы специальные рельсы, которые в нашей стране не производились,

принципиально новый подвижной состав, спутниковые технологии управления движением и т. д. Это позволит распространить научно-технический прогресс на технологические процессы в смежных производствах машиностроения и создать дополнительно до 100 тыс. рабочих мест по производству и эксплуатации железнодорожной техники нового поколения на российских предприятиях.



ИСТОЧНИК: СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА в РФ до 2030

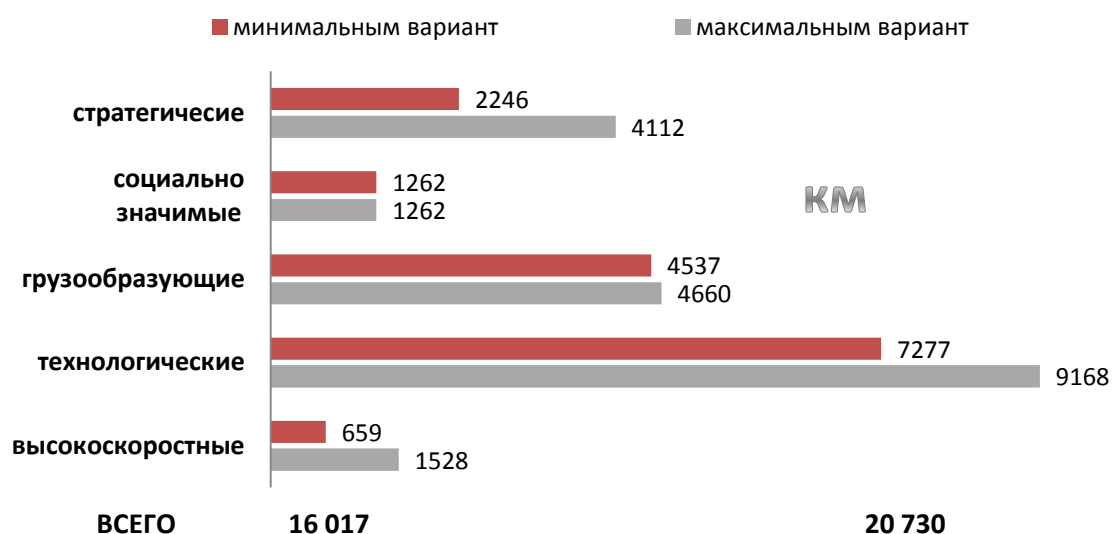
Рис. 20 Потенциал для увеличения плотности железных дорог в России

НАЦИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

Россия является второй в мире страной (после США) по протяженности железных дорог, при этом средняя плотность железнодорожной сети у нас самая низкая и составляет всего 5 км на 1000 кв. км площади страны. По оценкам специалистов, при сохранении низких темпов модернизации инфраструктуры протяженность узких мест на железной дороге к 2015 г. вырастет до 13 тыс. км, что создаст ограничения при транспортировке 80% грузов, перевозимых железнодорожным транспортом России. Необходимость модернизации и расширения сети железных дорог как инструмента экономического роста страны была очевидна уже давно. В Стратегии-2030 задан ориентир по увеличению плотности железнодорожной сети на 24% при полной ликвидации ограничений ее пропускной способности, а темпы строительства железнодорожных линий значительно превосходят показатели советского

периода. По максимальному варианту реализации Стратегии-2030 запланировано строительство более 20 тыс. км железнодорожных линий, в то время как за предыдущие 20 лет в России было построено менее 2 тыс. км железных дорог. При этом высокого мультипликативного эффекта предполагается достичь за счет одновременного строительства линий разного назначения. В Стратегии-2030 строящиеся и реконструируемые линии разделены на шесть категорий:

1. стратегические линии — предназначены для укрепления транспортной целостности России;
2. социально значимые линии — предназначены для улучшения транспортного обслуживания населения и регионов;
3. грузообразующие линии — предназначены для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон;
4. технологические линии — предназначены для оптимизации железнодорожной сети, ускорения хозяйственных и межрегиональных связей;
5. высокоскоростные линии — предназначены для перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч;
6. модернизируемые действующие линии — предназначены для увеличения объемов перевозок и организации скоростного пассажирского движения.



ИСТОЧНИК: СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РФ ДО 2030 г.

Рис. 21 План строительства новых железнодорожных линий до 2030 г.

Кроме строительства новых линий ВСД, до 10 тыс. км будет расширен полигон скоростного пассажирского движения, позволяющий передвигаться по стране с минимальными временными затратами. Расширение будет происходить в основном за счет реконструкции действующих линий. Скоростное и высокоскоростное сообщение будет развиваться не только в столичном регионе, но и в регионах Поволжья, Центральной Сибири и Дальнего Востока. Перспективная сеть скоростного движения на территории России представлена на карте.

Стратегическая программа развития железнодорожного транспорта позволит уверенно смотреть в будущее крупным и мелким промышленным предприятиям, международным партнерам по торгово-экономическим отношениям, которые получают гарантии транспортного обеспечения на территории России. Строительство грузообразующих и технологических линий соответствует общей стратегии по развитию грузовой базы в стране. Точки приложения сил известны. Это в первую очередь рост промышленности в северных регионах, который создает предпосылки для реализации масштабных инфраструктурных проектов, в том числе по развитию железных дорог. Это «расшировка» узких мест в обеспечении перевозок по Центральной России, подходов к портам, а также проекты, направленные на развитие транзитного потенциала



Рис. 22 Развитие скоростного и высокоскоростного движения подстегнет экономику регионов

Российской Федерации и повышение привлекательности международных транспортных коридоров. Из тех проектов, которые уже начаты или находятся в проектной стадии, можно выделить следующие.

- 1.** Транспортный проект «Урал промышленный — Урал полярный» предусматривает строительство нескольких железнодорожных линий и призван сократить затраты на транспортировку углеводородов и развить добычу рудных полезных ископаемых в Югре и на Ямале. В ходе его реализации будет сформирована система подпитывающих (капиллярных) линий, которые соединят новые промышленные зоны с железнодорожными магистралями.
- 2.** Строительство железной дороги Кызыл-Курагино протяженностью 505 км свяжет Республику Туву с железнодорожной сетью России. Дорога позволит освоить Элегестское месторождение коксующихся углей высокого качества и снизить уровень дотационности региона.
- 3.** Строительство железной дороги в Республике Бурятия протяженностью 341 км с целью транспортировки полиметаллов и урана, залежи которых обнаружены в этом районе. Эта дорога соединит БАМ и Транссиб, будет способствовать вовлечению в хозяйственный оборот территории восточной Бурятии, развитию республики как особой туристическо-рекреационной зоны.
- 4.** Строительство железнодорожной линии в Читинской области протяженностью 375 км имеет целью освоение Эльгинского угольного месторождения в Якутии, а также других месторождений полезных ископаемых в зоне Байкало-Амурской магистрали.
- 5.** Железнодорожный проект «Белкомур» (Белое море- Коми-Урал) предполагает строительство линии Архангельск-Сыктывкар-Кудымкар-Пермь с целью создания альтернативного транспортного маршрута с Урала в порты Белого и Баренцева морей, а также для освоения лесных ресурсов севера европейской части России. Общая протяженность магистрали составляет 1252 км, в том числе 756 км — это новое строительство.

6. Строительство Кузнецовского тоннеля длиной 3,9 км на участке Комсомольск-на-Амуре-Советская Гавань с целью перевозки угля и руды из Якутии, которые будут по БАМу поступать на Дальневосточную дорогу к морскому порту Ванино. Проект предусматривает также строительство второго пути на участке Дальневосточной железной дороги Комсомольск-на-Амуре-Советская Гавань.

7. Развитие железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин, включающее переустройство магистрали на общесетевую ширину колеи (1520 мм) и строительство железнодорожной линии Ильинск-Углегорск протяженностью 143 км с целью обеспечения перевозок угля с крупных месторождений в Углегорске на Сахалинскую железную дорогу. Прорабатывается проект строительства железнодорожного моста на материк. Сейчас грузы доставляются на Сахалин морским (через паромную переправу Ванино-Холмск) и воздушным транспортом, что существенно увеличивает цену российских товаров. Мост позволит наладить круглогодичную перевозку грузов через Татарский пролив, снизить транспортные издержки и упрочить социально-экономические связи острова с материковой Россией.

8. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла (МТУ) имеет целью реализацию транзитного потенциала страны. Проект предусматривает расширение и реконструкцию железнодорожной инфраструктуры, повышение пропускной способности грузовой станции Мурманск, строительство вторых подъездных путей к ней, электрификацию участков на железной дороге Петербург-Мурманск.

9. Проект БАМ-2 по развитию зоны Байкало-Амурской магистрали — альтернативного Транссибу выхода России к Тихому океану. Пропускные возможности БАМа сейчас составляют 12 млн тонн грузов в год, потребности растущей экономики прилежащих регионов и внешнеэкономические интересы страны требуют увеличения пропускной способности до 52 млн тонн в год к 2015 г. и до 100 млн тонн — к 2025 г. Проект БАМ-2 предусматривает строительство

второй ветки БАМа, электрификацию отдельных участков и замену подвижного состава.

Среди множества проектов модернизации действующих линий следует упомянуть комплексную реконструкцию участка Мга–Гатчина–Веймарн–Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива. Реализация проекта будет способствовать развитию пропускной способности железнодорожной инфраструктуры Северо-Западного региона. Другими примерами проектов этого типа являются электрификация участка Карымская–Забайкальск для обеспечения перевозок нефти в Китай, проект электрификации железной дороги от Волгограда до порта Оля на берегу Каспийского моря, проект реконструкции Малого кольца Московской железной дороги, который направлен на решение транспортных проблем столицы путем использования кольца для перевозки пассажиров.

ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ

В ближайшие годы в России обострится конкуренция за инвестиционные ресурсы. Стране требуется колоссального объема обновление инфраструктуры и оборудования — ЖКХ, энергетики, промышленности, перевооружение армии, реализация национальных проектов. Масштабные инвестиции потребуются в развитие новых заводов, месторождений, трубопроводов, инновационные технологии.

Железнодорожников ждет активное участие в этой конкурентной борьбе за государственные и частные источники капитальных вложений. Безусловными преимуществами инвестиций в железнодорожную отрасль являются мультипликативный эффект, возможность роста других отраслей экономики и высокая бюджетная эффективность. Это значит, что государству как основному бенефициару от развития отрасли необходимо инвестировать в инфраструктуру средства бюджета и национальных институтов развития, активизировать использование концессий и иных механизмов государственно-частного партнерства.

Для опережающего развития железнодорожной отрасли нужны очень серьезные инвестиции. По объективным оценкам, только в ближайшую пяти-летку нужно вложить в железные дороги не менее 4-4,5 трлн рублей (в нынешних ценах), а до 2030 г. — не менее 11-13 трлн рублей. Это значит, что

ежегодно на развитие железных дорог необходимо направлять 0,9% от валового внутреннего продукта страны. В абсолютном выражении эта цифра выглядит огромной, однако если сравнивать с другими естественными монополиями, то это более чем скромная сумма для отрасли, охватывающей всю страну транспортной инфраструктурой. Например, на развитие электросетевого хозяйства в электроэнергетике до 2015 г. планируется инвестировать около 2,2 трлн рублей, в автодорожную сеть страны в течение 10 лет планируется направить 8,4 трлн рублей.

Инвестиции в инфраструктуру железнодорожного транспорта четко делятся на три категории:

- 1.** социально-экономические или государственные объекты, которые должны финансироваться за счет бюджета;
- 2.** подъездные пути и инфраструктура к новым производствам и месторождениям — по схеме государственно-частного партнерства;
- 3.** усиление пропускных способностей в соответствии с ростом потребностей за счет средств ОАО «РЖД».

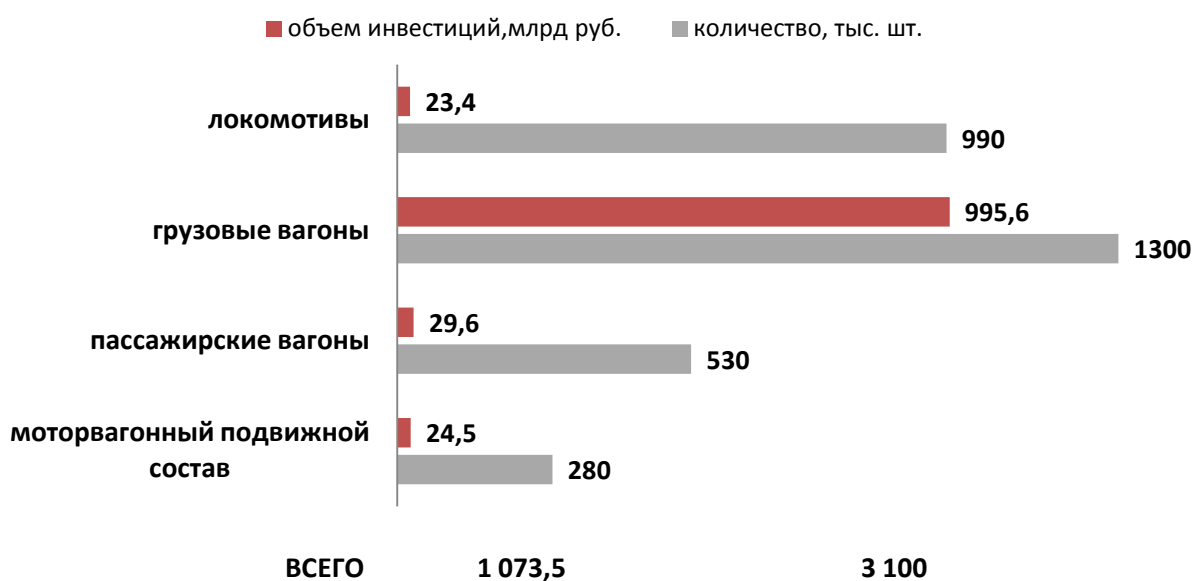
Модернизация действующей инфраструктуры относится к сфере ответственности ОАО «РЖД» и будет осуществляться в основном за счет собственных средств, формирующихся в первую очередь на основе расширения рыночных возможностей компании. Строительство стратегических и социально значимых линий должно осуществляться путем прямого бюджетного финансирования. Строительство грузообразующих, технологических и высокоскоростных линий должно осуществляться за счет объединения ресурсов государства, регионов и средств заинтересованных частных инвесторов. В рамках Стратегии-2030 будет решена проблема так называемых малодейственных линий, обеспечивающих железнодорожным сообщением отдаленные населенные пункты с небольшим количеством жителей. Затраты на такие линии заведомо некупаемы, но, исходя из принципа социальной ответственности, государство должно предоставить этим людям возможность свободного передвижения.

Вопрос финансирования мероприятий Стратегии-2030 — самый проблемный. Потенциал частных инвестиций в отрасль ограничен, так как проекты с инфраструктурной составляющей в настоящее время окупаются более 20 лет. Частные инвесторы при существующей крайне низкой рентабельности железнодорожного бизнеса в России и недостатках

регуляторной системы инвестируют в очень узкие сегменты, в которых можно получить доходность выше среднеотраслевой.

У ОАО «РЖД» при нынешней тарифной политике собственных средств хватает только на половину потребностей. Ситуация усугубляется тем, что железнодорожный транспорт в России с 1992 г. хронически недофинансировался в сравнении с растущими потребностями экономики страны. Все эти годы железные дороги продолжали работать за счет использования внутренних резервов, ответственности и дисциплины железнодорожников, запаса прочности советской техники, которая зачастую продолжает работать и сверх срока службы. Но эти ресурсы не бесконечны, и надеяться, что их хватит еще на 20 лет работы на пределе, не приходится, а оттягивание проблемы только усугубляет сложность ее решения.

РЕГУЛИРУЯ ТАРИФЫ, государство тем самым формирует размер инвестиционного фонда РЖД, то есть совокупность средств, которыми располагает компания на модернизацию и развитие. Дефицит инвестиционной программы ОАО «РЖД» до 2015 г. составляет 400 млрд рублей. Кроме железнодорожной инфраструктуры эта программа включает локомотивы, путевую технику, устройства сигнализации и связи, прочие статьи затрат. Чтобы успешно реализовать Стратегию-2030, необходимые инвестиции только в приобретение нового подвижного состава должны составить не менее 3 трлн рублей.



ИСТОЧНИК: СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РФ ДО 2030 г.

Рис. 23 Необходимые объемы инвестиции на приобретение подвижного состава на период до 2030 г.

Фактически с момента своего создания ОАО «РЖД» остается основным инвестором магистрального железнодорожного транспорта по всем направлениям, кроме приобретения грузовых вагонов. В период с 2005 по 2010 г. грузовые вагоны в преобладающей части приобретали частные компании. Они в основном использовались для перевозки наиболее высокодоходных грузов, в то время как у ОАО «РЖД» как у публичного перевозчика, сохранилась обязанность выполнять низкодоходные перевозки остальных грузов. В результате резко сократились возможности компании финансировать все другие направления. Одним из вариантов решения проблемы может стать изменение подходов к формированию инвестиционной программы ОАО «РЖД», в частности переход к проектному принципу. При этом в качестве потенциальных инвесторов компания может привлекать государственные структуры, частных и иностранных инвесторов. При использовании подхода проектного финансирования для каждого проекта формулируются перечень конечных целей и оценка влияния его реализации на доходы и расходы компании, а значит, и на необходимый объем финансирования. Одновременно ОАО «РЖД» предоставляет в Правительство свои предложения об индексации тарифов. Правительство, рассмотрев представленные компанией проекты, предлагаемые изменения тарифов и оценив их влияние на экономику страны в целом, может принять окончательные решения об утверждении объема и состава инвестиционной программы и выделении целевых субсидий, восполняющих недостаток других источников финансирования.

Учитывая, что реализация Стратегии-2030 будет осуществляться в значительной степени за счет средств частных инвесторов, необходимо обеспечить инвестиционную привлекательность таких вложений. Новые задачи требуют качественно нового формата сотрудничества государства и бизнеса, который будет основан на прозрачности и открытости отношений, балансе общественных и коммерческих интересов, наличии ясных стратегических целей и ориентиров в развитии железнодорожного транспорта. Участие государства в развитии железнодорожного транспорта может осуществляться несколькими путями. Это:

- 1.** предоставление средств федерального бюджета в рамках долгосрочных целевых программ;

2. предоставление средств федерального бюджета на участие в инвестиционных проектах на условиях государственно-частного партнерства;
3. введение инвестиционной составляющей в грузовых тарифах ОАО «РЖД» с целью реализации инфраструктурных проектов;
4. установление на отдельных участках новых линий тарифов, обеспечивающих возврат вложенных в их строительство средств;
5. принятие иных форм государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В соответствии с планами Правительства государственно-частное партнерство должно стать основным способом организации строительства новых капиталоемких железнодорожных линий с окупаемостью 10-15 лет.

ЭФФЕКТ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ

Реализация Стратегии-2030 решит все государственные задачи в области железнодорожного транспорта. Отрасль будет соответствовать мировым стандартам: расширится география перевозок, значительно повысится скорость, возрастут удобство и качество обслуживания. Пассажирооборот вырастет на 30%, скорость пассажирских поездов в дальнем следовании увеличится до 72 км/ч. Со строительством линий скоростного и высокоскоростного движения будет достигнуто новое качество пассажирских перевозок. Так, из Москвы до Санкт-Петербурга можно будет добраться поездом за 2,5 ч, на юг России — за 15 ч. Будет обеспечена транспортная доступность для жителей четырех регионов, где до сих пор отсутствовало железнодорожное сообщение (республики Алтай и Тыва, Магаданская область, Ненецкий автономный округ). Плотность железнодорожной сети к 2030 г. будет увеличена прежде всего в регионах Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

ДЛЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ будет обеспечено расширение сфер транспортного обслуживания и предоставление выбора между различными классами услуг. Скорость доставки грузов возрастет более чем на 23%, а по контейнерным отправкам, требующим ускоренной доставки, — в 3,5 раза. В установленные сроки будет доставляться 97% отправок, что является высочайшим уровнем с точки зрения мировых стандартов. Российский

железнодорожный транспорт будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Стратегия-2030 предусматривает развитие широкой колеи в Западную Европу и на Корейский полуостров. Экспорт транспортных услуг за счет роста транзитных перевозок возрастет более чем в 3,6 раза.

ДЛЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ПОСТАВЩИКОВ железнодорожной техники реализация стратегии означает расширение масштабов ведения бизнеса и выстраивание долгосрочных взаимовыгодных отношений. Будет придан мощный импульс инновационному развитию отечественного научно-производственного комплекса и других отраслей экономики на основе формирования долгосрочного платежеспособного заказа железнодорожного транспорта на инновационную технику, технологии, материалы и программно-информационные продукты.

ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ в рамках реализации Стратегии-2030 появится широкое поле перспективных инвестиционных проектов, будет повышена надежность вложения средств в отрасль.

ДЛЯ ПАРТНЕРОВ по транспортному бизнесу доведение технического и технологического уровня инфраструктуры, подвижного состава, сферы их содержания и ремонта до лучших мировых стандартов обеспечит повышение качества услуг инфраструктуры и расширение географических сегментов деятельности, предоставление новых возможностей для ведения бизнеса, в том числе для участия в перспективных транспортно-логистических проектах.

Выводы

Стратегия-2030 является долгосрочным сценарием преобразования железных дорог в высокотехнологичный эффективный сегмент национальной транспортной инфраструктуры и формирования конкурентного рынка железнодорожных услуг. В современных условиях глобального взаимодействия и взаимовлияния рынков, ресурсов, реальных фактов и ожиданий наступления событий этот документ имеет важнейшую практическую ценность для развития отрасли. Опираясь на ориентиры Стратегии-2030, ОАО «РЖД» планирует провести полную модернизацию существующей железнодорожной системы до 2015 г., а в последующие 15 лет построить новейшие скоростные магистрали и проложить пути к крупнейшим месторождениям полезных ископаемых в Сибири и на Дальнем

Востоке. В контексте завершения реформы железнодорожной отрасли Стратегия-2030 определяет главные критерии преодоления кризиса железнодорожного транспорта и превращения его в фактор роста:

- 1.** рост количественных показателей уровня развития сети железных дорог (достаточность развития сети) и снижение диспропорций в ее территориальном размещении (рост числа обслуживаемых субъектов РФ);
- 2.** обновление железнодорожной инфраструктуры и совершенствование ее технических характеристик;
- 3.** обновление подвижного состава и внедрение новых технологических решений;
- 4.** повышение интенсивности и эффективности работы железных дорог (рост объемов грузовых и пассажирских перевозок; повышение скорости, надежности и точности доставки грузов и пассажиров; снижение аварийности; оптимальное соотношение цены и качества оказываемых услуг; повышение степени удовлетворенности населения работой железнодорожного транспорта и др.).

Глава 7. Анализ международного опыта

Железнодорожная реформа проходит во многих странах мира. Она началась в конце 80– начале 90-х гг. прошлого века, в ряде стран продолжает происходить и сейчас. Основным стимулом реформ стало стремление национальных правительств провести либерализацию и создать условия для конкуренции в тех сегментах, где это представлялось возможным, прежде всего в оперировании вагонами, локомотивами и ремонтном обслуживании в депо. При этом все страны стремились найти оптимальную пропорцию частного и государственного участия в железнодорожном бизнесе. Большинство из них сохранило высокий уровень государственного контроля и участия в естественно-монопольных сегментах, таких как управление и эксплуатация инфраструктуры и интегрированное управление движением.

МОДЕЛИ РЫНКА

В Северной Америке исторически сложилась модель железнодорожных перевозок, где доминируют частные интегрированные компании, в

собственности которых находятся все виды основных активов — пути и объекты инфраструктуры, парк грузовых вагонов и локомотивов, сеть грузовых станций и депо. Спецификой американского рынка является наличие параллельных железнодорожных путей на 90% географического пространства, что и способствовало становлению немонопольного характера деятельности железнодорожных компаний и развитию прямой конкуренции между собственниками инфраструктуры. Такую модель организации железнодорожного рынка принято называть американской моделью, конкуренция внутри которой предполагает наличие по крайней мере двух независимых инфраструктур, способных обеспечить предоставление альтернативных услуг. Принципиальным отличием организации железнодорожного рынка в европейских и ряде других стран от американской модели является сохранение монополии государства (в лице железнодорожных государственных холдингов) на объекты инфраструктуры и управление движением. Европейская модель стимулировала развитие другой формы внутриотраслевой конкуренции — конкуренции на рынке между компаниями-операторами с гарантированным доступом к инфраструктуре на регулируемых условиях. Она наиболее характерна для грузовых перевозок в странах ЕС и большей части Австралии. Есть еще так называемая смешанная модель — конкуренция за рынок, которая может осуществляться как за интегрированную франшизу, предполагающую переход в ведение компании участков железнодорожных линий вместе с перевозками, так и за франшизу, включающую в себя только право на перевозки по указанному участку инфраструктуры. Такая форма конкуренции преобладает в области пассажирских перевозок в странах ЕС. Мировой опыт показывает, что бóльшая часть государств делает ставку на развитие конкуренции в перевозках между железнодорожными операторами в условиях регулируемого доступа к инфраструктуре (конкуренция на рынке и за рынок). При этом доступ независимых операторов на инфраструктуру действительно способен обеспечить эффективную реализацию целей реформирования: потребители получают перевозочные услуги в большем объеме, по доступным ценам при росте инвестиций и внедрении инноваций на железнодорожном транспорте.

В процессе реформирования железнодорожной отрасли в России активно обсуждались идеи выделения из технологического процесса

перевозки услуг локомотивной тяги и развития конкуренции в этом сегменте. В Европе данная практика не применялась, в большинстве стран считают, что отделение бизнеса по услугам локомотивной тяги от основной деятельности перевозчика способно серьезно ухудшить работу железных дорог. Во всех странах перевозчик сам осуществляет локомотивную тягу, — более того, это его ключевая компетенция и ответственность, которая позволяет производить перевозки. Подобный опыт был реализован в Казахстане, но после нескольких лет работы он показал неэффективность такого искусственного разделения, и в ближайшее время там намерены вернуть локомотивы перевозчику.

С прикладной точки зрения для России наибольший интерес представляет опыт европейских стран. Активное реформирование железнодорожного рынка в Европе началось почти на десятилетие позже американского и проходило под знаменем всеобщей либерализации и становления рыночных механизмов. С принятием в 1991 г. Директивы ЕС № 91/440/ЕЕС были заложены фундаментальные направления реформ. Общий вектор реформ был направлен на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет повышения дальности перевозок, роста качества услуг, выравнивания условий бизнеса с другими видами транспорта (в первую очередь автомобильным). Основные принципы реформирования отрасли в европейских странах можно сформулировать следующим образом:

- 1.** осуществление контроля железнодорожной отрасли государством;
- 2.** децентрализация управления отдельными видами деятельности (разделение инфраструктуры и перевозок);
- 3.** передача региональным властям части бюджетных средств для компенсации компаниям-перевозчикам убытков от местных и региональных пассажирских перевозок;
- 4.** универсализация технических железнодорожных стандартов по мере открытия национальных рынков.

Несмотря на существенные различия в темпах и глубине реформирования, в странах ЕС либерализация рынка перевозок и формирование конкуренции в той или иной степени реализовывались

правительствами всех стран как старой (ЕС-15), так и новой Европы (Прибалтика, Восточная Европа). В результате доля так называемых railway undertakings (частные компании-операторы собственного и арендованного вагонного и локомотивного парков) за последние 15 лет увеличилась менее чем с 1% до 13–15%, а в отдельных странах эта доля составила более 20%. Так, число частных оперирующих железнодорожных компаний в 2007 г. на национальных рынках стран Европы составляло от 8 (Франция) до 377 (Германия). Результатом проведенной в большинстве стран Европейского союза реформы железнодорожного транспорта стал контроль государства над инфраструктурой, в то время как конкурентным стал рынок перевозок.

Таблица 3

Организация железнодорожных перевозок в зарубежных странах

ДЗО ОАО «РЖД»	госсобственность на инфраструктуру	независимые компании – операторы	независимые частные операторы
ШВЕЙЦАРИЯ	+	+	-
ЯПОНИЯ	-	+	+
АВСТРАЛИЯ	+	+	-
ГЕРМАНИЯ	+	+	+
БЕЛЬГИЯ	+	+	-
ИТАЛИЯ	+	+	-
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	-	-	+
ГЕРМАНИЯ	+	+	-

Многие страны пришли к сочетанию законодательно закрепленного доступа к путевой инфраструктуре с тем или иным вариантом разделения деятельности между управлением инфраструктурой и перевозками (вариативность моделей представлена в таблице 3). В некоторых случаях такое разделение носит сугубо финансовый характер. Так, Греция и Люксембург ограничились разделением финансовой отчетности между подразделениями одной компании, отвечающими за пассажирские перевозки и за инфраструктуру. Другой вид разделения — структурный, когда внутри группы (холдинга) создаются достаточно автономные подразделения по роду деятельности. В Италии, например, группа FS включает два самостоятельных подразделения: RFI — инфраструктура и Trenitalia — перевозки, в Германии в холдинг Deutsche Bahn AG входят различные акционерные общества, отвечающие за сеть железных дорог, грузовые и пассажирские перевозки.

Еще один вариант, когда управлением инфраструктурой и перевозками занимаются различные компании/ведомства, причем как распорядитель инфраструктуры, так и перевозчик находятся в государственной собственности. Такое разделение присуще Португалии, Норвегии, Нидерландам, Дании и Финляндии.

ПРИВАТИЗАЦИЯ

Практически все страны пошли по пути частичной приватизации железнодорожного сектора. В Японии национальная железнодорожная компания была разделена на шесть региональных пассажирских компаний. Три из них были размещены на бирже, и суммарно им удалось привлечь более 12 млрд долларов за счет продажи ограниченных пакетов. В Канаде существуют две компании — Canadian Pacific и Canadian National. Если Pacific была создана сразу как частная вертикально интегрированная компания, то Canadian National изначально являлась государственной, но в 1995 г. была полностью приватизирована путем IPO. Эстонские железные дороги в 1997 г. разделили на местные, международные пассажирские перевозки и на инфраструктурную составляющую — 66% вертикально интегрированной компании было продано частным инвесторам. В Китае активно создаются компании-операторы в области грузовых и пассажирских перевозок, логистические компании, компании по производству подвижного состава. Эти компании через IPO привлекают частный капитал в довольно значительных объемах — до 35%, если речь идет о производстве поездов и вагонов, и от 6 до 26%, если речь идет об операторах грузовых и пассажирских перевозок.

Опыт Великобритании скорее негативный, но в общем контексте мировых железнодорожных реформ очень полезный. Там в 1996–1997 гг. железнодорожная отрасль была полностью приватизирована и разделена на две основные части — инфраструктурную компанию, которой с 2002 г. является NetworkRail Ltd., и железнодорожных операторов. Владельцу инфраструктуры было запрещено заниматься перевозочной деятельностью, кроме того, он не имел никакой финансовой привязки ни к одному иному железнодорожному предприятию. Впоследствии это привело к плохим результатам — деградации инфраструктуры, росту аварий, снижению среднесетевой скорости. Опыт приватизации инфраструктуры был признан

неудачным, NetworkRail Ltd. обанкротилась и сейчас вновь вернулась в собственность государства.

Швеция первой в мире дерегулировала железные дороги и отделила функции управления инфраструктурой от эксплуатации. В 1985 г. были сделаны первые шаги к реформированию железных дорог — по более консервативной модели частичного вертикального разделения. Шведские железные дороги были разделены на две компании — «Национальную железнодорожную администрацию», которая отвечала за инфраструктуру, и «Шведские железные дороги», которая осуществляла перевозки и контролировала диспетчерскую службу. В 2001 г. компания «Шведские железные дороги» была разделена на пассажирскую, грузовую и ремонтную специализированные компании. Несмотря на то что с 1995 г. был открыт свободный доступ на рынок грузовых перевозок, компания «Шведские железные дороги» сохранила свое монопольное положение (88%). Таким образом, цель создания конкуренции на рынке межрегиональных перевозок не была достигнута. Кроме того, инфраструктурная компания продолжала нести убытки. В процессе выработки долгосрочной стратегии развития железных дорог Швеции была осуществлена полная ревизия существующей сети, оценка рынков пассажирских и грузовых перевозок и подготовлены предложения по устранению выявленных проблем.

Анализ реформирования железнодорожной отрасли за рубежом показывает, что полное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности не привело к каким-либо очевидным позитивным результатам. Большинство экспертов связывают это с тем, что железнодорожный транспорт имеет принципиальное отличие от других видов транспорта: железнодорожная инфраструктура и перевозки гораздо более тесно связаны, нежели в автомобильном, воздушном или морском транспорте. В последние годы проведено множество исследований для оценки величины экономии масштаба в рамках единого инфраструктурно-перевозочного комплекса по сравнению с вариантом отделения этих двух видов деятельности. Исследование, проведенное в 2004 г. по грузовым железнодорожным перевозкам в США, доказало, что «эффективность снизится на 20–40% при условии, если перевозки будут отделены от инфраструктуры». В европейских исследованиях делается вывод о том, что, даже если свобода доступа

желательна, проблема отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности наиболее спорная.

СУБСИДИРОВАНИЕ

Опыт подавляющего большинства стран, где государство регулирует тарифы и таким образом обеспечивает доступность перевозки для населения, показывает, что необходимым условием этого подхода является определенный уровень прямых постоянных вложений в отрасль со стороны государства. Следует также отметить, что железнодорожный транспорт выставляет для оплаты пользователям все виды понесенных затрат, в то время как автомобильный, авиационный или речной не платят за пользование инфраструктурой. В общей цене железнодорожных перевозок доля инфраструктуры составляет от 18% до 30%. Такое положение можно расценивать как дискриминационное в условиях межвидовой конкуренции. При этом железнодорожный транспорт имеет очевидные преимущества в плане безопасности и экологии, поэтому выравнивание ценовых положений деятельности железнодорожного транспорта является необходимым условием для создания гармоничного транспортного рынка.

Практически все страны тем или иным образом поддерживают железнодорожный транспорт — как минимум посредством государственного финансирования строительства новых объектов инфраструктуры, а во многих случаях и путем прямого субсидирования перевозок. Эффективным механизмом государственной поддержки отрасли является законодательно закреплённая система договоренностей между государством и железнодорожной компанией по необходимому уровню субсидий, которые должны покрывать выпадающие доходы перевозчика. Прямые дотации на поддержание пассажирских перевозок в Дании и Италии даже превышают общую сумму кассовой выручки, получаемой от продажи билетов. Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки, как правило, не регулируются государством и полностью зависят от рыночной конъюнктуры. При этом в большинстве стран установлен размер ежегодных государственных субсидий, который колеблется от 2 евроцентов/т-км в Германии до 22 евроцентов/т-км в Великобритании. Следует отметить, что такая практика не является ограничением принципов свободной торговли в условиях рыночной экономики, а рассматривается как эффективный инструмент выравнивания

условий межвидовой конкуренции железнодорожных перевозок с другими видами транспорта (в первую очередь с автомобильным).

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

В большинстве развитых стран практикуется свободное рыночное ценообразование на грузовые перевозки. Коммерческая модель железных дорог во всех странах основана на принципе компенсации затрат (ЕВІТ) и увеличения отдачи от активов (ROIC). Таким образом, ценообразование учитывает реальные затраты на железнодорожные перевозки, создает внутренние стимулы для повышения эффективности и обеспечивает так называемую подушку безопасности при структурных изменениях спроса. Учитываются также ценность перевозки для клиентов и фактор наличия альтернатив железнодорожному транспорту. Главное отличие европейской и североамериканской систем ценообразования обусловлено разными моделями железнодорожных рынков. Как уже отмечалось выше, в США существует исторически обусловленная конкуренция между полностью интегрированными железнодорожными компаниями, поэтому рыночное ценообразование на услуги перевозки складывается из трех основных компонентов — инфраструктуры, локомотивов и вагонов. Европейская модель сформирована в условиях государственной монополии на владение железнодорожной инфраструктурой и имеет регулируемые тарифы на услуги инфраструктуры при свободном (рыночном) ценообразовании на услуги локомотивной тяги и предоставления вагонов. Так как инфраструктура является высокзатратным и капиталоемким активом, а также ключевым фактором безопасности железнодорожных перевозок, тарифы на доступ к ней регулируются с учетом следующих параметров:

- 1.** Категория маршрута (железные дороги делятся на категории по определенным характеристикам: например, в Германии это ограничение скорости, грузовой, пассажирский или смешанный тип движения; во Франции — плотность движения);
- 2.** Тип перевозки (зависит от необходимой скорости перевозки и учитывает существующую конкуренцию за доступ к инфраструктуре: например, в Германии выделяются четыре типа перевозки — экспресс, стандартный, порожний, фидерный, от которых зависит соответствующий коэффициент, применяемый к тарифу, от 0,5 до 1,65);

3. Фактор загруженности (дополнительные сборы за использование наиболее высокоинтенсивных участков сети: например, в Германии Deutsche Bahn ежегодно публикует список наиболее загруженных участков сети, стоимость проезда по которым увеличивается на 20%);
4. Весовой параметр (в целом определяется весом брутто поезда: например, плата за тонну брутто веса, доплата за вес свыше определенного значения и др.);
5. Другие параметры (могут учитывать сезонность, время суток, наличие того или иного оборудования на пути следования, использование тупиковых веток и др.).

Конечная стоимость услуги транспортировки для грузоотправителей формируется на основе тарифа за использование инфраструктуры, а также тарифов за услуги локомотивов и вагонов. Несмотря на принципиальные различия европейской и североамериканской моделей ценообразования в части инфраструктуры, выставление конечной цены клиенту происходит по общему алгоритму. В качестве индикаторов уровня цен публикуются тарифы на однократные повагонные перевозки, конечная же цена обычно определяется на договорной основе. Клиент (грузоотправитель) покупает у железнодорожной компании пакет услуг — коммерческий продукт. Для большинства клиентов железнодорожные компании могут предложить несколько типовых пакетов услуг, которые дифференцируются по следующим параметрам:

СРОК РАЗМЕЩЕНИЯ ЗАЯВКИ (варьируется от нескольких месяцев до 24 часов перед осуществлением перевозки);

МИНИМАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗКИ (варьируется от одного вагона до десяти поездов в месяц);

ШТРАФЫ ЗА ОТМЕНУ ЗАКАЗОВ устанавливаются по сроку отмены (Швеция) либо по расстоянию (Германия)

Дифференциация тарифов позволяет устанавливать более высокие тарифы для клиентов, которые способны платить больше. Разница между самым высоким и самым низким тарифом на сопоставимые пакеты услуг может составлять от 50% до 100%.

ПРИГОРОДНЫЙ КОМПЛЕКС

При рассмотрении международного опыта реформирования железных дорог следует отдельно остановиться на организации пригородных пассажирских перевозок. Этот сегмент, как правило, регулируется и датируется государством, так как является социально ориентированным. Показательным можно считать опыт Германии: эксперты оценивают его как наиболее успешный. В ходе национальной реформы там были выработаны следующие принципы организации железнодорожных пассажирских перевозок в пригородном направлении:

- 1.** Свободный доступ независимых перевозчиков к сети железнодорожных линий Deutsche Bahn (DB) — национальной железнодорожной компании Германии;
- 2.** Органы местной власти обеспечивают перевозки в пригородном сообщении посредством размещения заказов на перевозки у компаний-перевозчиков;
- 3.** Ответственность и финансирование за пригородные пассажирские перевозки с 1996 г. в рамках реформы регионализируются, то есть возлагаются на земли;
- 4.** Взаимодействие земель и компаний-перевозчиков основывается на договоре «заказчик-потребитель», регламентирующем:
 - объем и качество выполненной работы;
 - техническое обслуживание, текущий ремонт и уборку подвижного состава;
 - обслуживание пассажиров, информирование о расписании движения поездов, продаже, тарифе;
 - осуществление контроля за железнодорожным движением и качеством;
 - финансирование, компенсация расходов, гарантии и т. д.

В ходе реформы вместо централизованного управления по всей национальной сети железных дорог управление пригородным комплексом было делегировано местным властям. В результате в 16 землях Германии созданы и действуют 33 организации-заказчика, которые занимаются организацией железнодорожных пассажирских перевозок в пригородном сообщении и представляют интересы местных потребителей услуг. Специальное подразделение Deutsche Bahn — DB Regio, — отвечающее за

пригородные перевозки, имеет девять филиалов по всей стране, при этом структура филиальной сети основана на принципе тяготения к пассажиропотокам.

Железнодорожные пассажирские перевозки в пригородном сообщении дотируются государством, дотации распределяются из федерального бюджета по землям согласно заявленной потребности в перевозках. На 1 евро, вырученный с продажи билетов, государство доплачивает перевозчикам еще 6 евро на операционные расходы, капвложения, менеджмент и т. д. Перевозчики также имеют возможность зарабатывать на предоставлении дополнительных услуг пассажирам (в этой части используется рыночное ценообразование). Рынок госзаказа на пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении является открытым. Этот рынок стал настолько привлекательным, что опубликование условий конкурсов приводит к ожесточенной конкурентной борьбе. В настоящее время на этом рынке действует 50 компаний-перевозчиков, которые стараются предложить властям земель лучшие условия перевозки. Предложение формируется посредством тактового движения поездов, предоставления нового или модернизированного подвижного состава, клиентского сервиса, использования современных систем продаж и информирования пассажиров. Ясное и эффективное распределение ролей между государством и бизнесом повышает конкурентоспособность перевозчиков. Эффективность реформы пригородного комплекса в Германии подтверждается ростом доходов Deutsche Bahn. Доходы национального оператора в этом сегменте с 1996 г. выросли на 40%, пассажирооборот (пассажиро-километр) увеличился на 18%.

СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Сегодня сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей покрывает Европу, став своеобразным индикатором качества жизни и мировым трендом в развитии железнодорожного транспорта. Анализ европейского рынка перевозок показывает, что максимально эффективным временем следования поездов являются отрезки продолжительностью 2,5–3 ч, а организация высокоскоростного движения оптимальна на участках протяженностью 300–800 км. На этих расстояниях железнодорожный транспорт оказывается в более выгодных конкурентных условиях по

сравнению с авиационным. Кроме того, появляется возможность организации интермодальных перевозок, когда пассажиры могут путешествовать на обоих видах транспорта по единому билету. Критерии целесообразности создания скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей приведены в (таблице 4).

Сегодня в Европе высокоскоростными поездами пользуется от 60% до 85% пассажиров. Огромный успех высокоскоростного движения в Европе обусловлен неуклонным ростом пассажиропотока, несомненным удобством передвижения из центра одного города в центр другого без потери времени на переезд к аэропортам и от них, находящимся в отдалении от города.



Рис. 24 Распределение ролей в железнодорожном транспорте Германии между государством и бизнесом

Кроме того, высокоскоростные магистрали являются самым экологически чистым видом транспорта. Существует ряд причин, по которым строительство новых специализированных высокоскоростных магистралей предпочтительнее, чем приспособление уже существующих путей, где проходят как пассажирские, так и грузовые составы. Отечественные и зарубежные исследования показывают, что совместное движение грузовых и скоростных пассажирских поездов почти вдвое увеличивает расходы на содержание пути. При совместном движении грузовых и высокоскоростных пассажирских поездов резко падает пропускная способность и надежность выполнения графика движения.

Всего в мире сегодня насчитывается 7 тыс. км высокоскоростных магистралей, в том числе 3,75 тыс. км — в Европе, причем высокоскоростные поезда обслуживают также полигон протяженностью

около 20 тыс. км обычных железнодорожных линий, реконструированных под скоростное движение. Первые скоростные железные дороги, которые позволили развивать скорость до 300 км/ч, появились в Японии в первой половине 1960-х годов. Однако концептуальные подходы к организации высокоскоростного движения различаются. Так, например, в Японии и Испании строятся высокоскоростные магистрали, путевая и рельсовая системы которых полностью изолированы от остальной сети железных дорог. У японцев ширина колеи общенациональной сети железных дорог составляет 1067 мм, а у высокоскоростной магистрали — так называемая стефенсоновская колея (1435 мм). В Испании ширина колеи общенациональной сети составляет 1670 мм, а высокоскоростной, как и в Японии, — 1435 мм. По этой причине ни японские, ни испанские высокоскоростные поезда по общей сети курсировать не могут.

Таблица 4

Создания скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей

значение для ВСМ		значение для скоростных линий	
ВРП НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ РАЙОНА ТЯГОТЕНИЯ, ТЫС. РУБ./ ЧЕЛ. В ГОД			
520 и более		150 и более	
ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ РАЙОНА ТЯГОТЕНИЯ, МЛН. ЧЕЛ.			
25 и более		5 и более	
ПЛОТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ РАЙОНА ТЯГОТЕНИЯ, ЧЕЛ./КМ²			
90 и более		15 и более	
ПАССАЖИРОПОТОК ВСЕМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА, МЛН ПАСС. В ГОД			
25 и более		5 и более	
ВРЕМЯ В ПУТИ			
дневные поезда	3–4	дневные поезда	6–7
ночные поезда	8–10	ночные поезда	12–15
ПРОТЯЖЕННОСТЬ ЛИНИИ			
для дневных поездов	600-1000	для дневных поездов	до 600
для ночных поездов	2000–2500	для ночных поездов	до 2000

Решение о создании скоростной линии, аналогичной японской, было принято во Франции во второй половине 1960-х. Национальному обществу железных дорог Франции (SNCF) понадобилось 15 лет на разработку и запуск линии Париж–Лион, которая была названа TGV (Train a' Grande Vitesse — «скоростной поезд»). Во Франции сеть высокоскоростных

магистралей входит в единую сеть, но предназначена лишь для высокоскоростного подвижного состава. Поезда TGV отправляются с вокзалов по общему пути следования, а затем выходят на специализированный путь. Сейчас скоростные железнодорожные линии, аналогичные TGV, действуют в большинстве стран Западной Европы, в Южной Корее и США.

В Италии и Германии отдают предпочтение комплексной реконструкции железнодорожных направлений: в этих странах строятся новые высокоскоростные линии и модернизируются уже существующие.

Св. план 2012 г., поз.176

**Терёшина Наталья Петровна
Епишкин Илья Анатольевич
Флягина Татьяна Анатольевна**

Экономические реформы на железнодорожном транспорте

Учебное пособие

Подписано в печать

Формат 60x84/16

Тираж 100 экз.

Усл. печ. л. – 5,87

Заказ

150048, г. Ярославль, Московский пр-т, д.151.

Типография Ярославского филиала МИИТ