

**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

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Учебное пособие

Москва – 2014

**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

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**Рекомендовано редакционно-издательским советом университета
в качестве учебного пособия для бакалавров и магистров
направлений «Экономика» и «Менеджмент»**

Москва – 2014

УДК 331:656.2

Т – 43

Терёшина Н.П., Епишкин И.А. Современные проблемы экономики железнодорожного транспорта: Учебное пособие для бакалавров и магистров направлений «Экономика» и «Менеджмент». – М.: МГУПС (МИИТ), 2014 – с.

В учебном пособии рассматриваются актуальные экономические проблемы функционирования и развития железнодорожного транспорта на современном этапе. Представлены основные события, экономические результаты и перспективы реформирования железных дорог в России, приведена характеристика современной системы управления железнодорожным транспортом, сформулированы и критически рассмотрены ключевые проблемы в сфере государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта, корпоративного управления, развития железнодорожной инфраструктуры, грузовых перевозок, пассажирских перевозок, тарифной политики, управления затратами, производительности труда.

Учебное пособие предназначено для подготовки бакалавров и магистров по направлениям «Экономика», «Менеджмент».

Рецензенты:

Заведующий кафедрой «Экономика» Российской академии путей сообщения, доктор технических наук, профессор Николай Михайлович Шеремет;

Заместитель директора по научно-методической работе АНО "Корпоративный университет ОАО "РЖД", кандидат экономических наук, доцент Андрей Витальевич Шобанов

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОТРАСЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ	6
1.1. Роль железнодорожного транспорта в экономике России	6
1.2. Объем и структура перевозок по основным отраслям промышленного производства	15
1.3. Факторы, определяющие спрос на перевозки грузов основной номенклатуры, и распределение перевозок по видам сообщения.....	20
2. РЕЗУЛЬТАТЫ И ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ НА ПЕРСПЕКТИВУ	23
2.1. Производственно-экономические показатели по основной деятельности ОАО «РЖД».....	23
2.2. Планирование ключевых параметров деятельности железнодорожного транспорта	30
2.3. Основные изменения в системе планирования и бюджетирования холдинга РЖД.....	37
3. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	44
3.1. Проблема управления частным вагонным парком на сети железных дорог России	44
4. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	47
4.1. Экономические проблемы дальних пассажирских перевозок	47
4.2. Убыточность пригородных пассажирских компаний	51
4.3. Развитие высокоскоростного сообщения в Российской Федерации	53
4. ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ.....	60
5. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	70
5.1. Формирование стратегии компании в области организации, нормирования, оплаты и стимулирования труда	70
5.2. Современное состояние труда и заработной платы в ОАО «РЖД» в сравнении с аналогичными показателями РФ.....	72
5.3. Приоритетные задачи в области организации и оплаты труда	75
СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ	91

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее учебное пособие направлено на формирование системного представления о современном экономическом состоянии железнодорожного транспорта РФ, процессах реформирования и системе управления железнодорожным транспортом, а также о наиболее существенных экономических проблемах железных дорог.

На современном этапе развития железнодорожного транспорта первостепенное значение приобретают два взаимосвязанных проблемных вопроса: необходимость снижения себестоимости перевозок (и на этой основе -повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта) - с одной стороны, и повышения качества транспортного обслуживания экономики и населения страны - с другой. Ожидания, что рыночная среда и конкуренция автоматически, без целенаправленной организационно-управленческой деятельности со стороны государства и бизнеса решат эти вопросы, не оправдались. Перед железными дорогами (и другими видами транспорта) со всей остротой встает вопрос, что необходимо предпринять для вывода отрасли на траекторию устойчивого развития.

Сложившаяся в годы реформ ситуация, когда потребитель транспортных услуг в сфере грузовых перевозок стал преимущественно частным собственником, конкуренция между видами транспорта стала возрастать, структурно-организационная модель железнодорожного транспорта стала меняться, инвестиционные возможности транспортных компаний в основном стали зависеть от результатов собственной финансово-хозяйственной деятельности, а не от поддержки государственного бюджета, важнейшими для понимания современных проблем экономики железнодорожного транспорта стали следующие вопросы:

- как изменились объем и структура перевозок железнодорожным транспортом в целом и на региональном уровне;
- как изменилось взаимодействие железнодорожного транспорта с отраслями национальной экономики;
- какие результаты достигнуты во взаимоотношениях железнодорожного транспорта с клиентурой, и какие при этом возникают трудности;
- в какой мере услуги железнодорожного транспорта отвечают требованиям клиентуры;
- как железнодорожный транспорт реагирует на изменение объемов производства продукции.

1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОТРАСЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

1.1. Роль железнодорожного транспорта в экономике России

Полноценное развитие государства, эффективное функционирование экономики страны невозможны без работы транспорта. Транспорт - это необходимое условие производства, в свою очередь являющегося основой экономической системы общества. Процесс производства можно считать законченным только после обеспечения доставки продукции к месту потребления. Согласно теории К. Маркса - «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности, существует еще четвертая сфера материального производства... Это транспортная промышленность...». При этом транспорт не производит материальную продукцию, однако вносит значительный вклад в создание общественного благосостояния.

Транспорт способствует росту экономической активности, перераспределяя трудовые ресурсы в соответствии с необходимостью развития производительных сил в том или ином регионе. Исторический процесс демонстрирует наличие тесной взаимосвязи между уровнем развития транспортных путей и темпами экономического роста.

В работе профессора Д.А. Мачерета «Влияние транспорта на социально-экономическое развитие» систематизированы важнейшие воздействия и взаимосвязи, возникающие в процессе функционирования транспорта:

- транспорт создает возможность рыночного обмена, а рынок, в свою очередь стимулирует развитие транспорта;
- возможность регулярной срочной доставки товаров на большие расстояния, которую дает транспорт, делает эффективным массовое товарное производство;
- благодаря транспорту повышается степень общественного разделения труда;
- товарообмен, осуществляемый при посредстве транспорта, дает возможность регионам сосредоточить ресурсы на выпуске наиболее эффективных товаров. При этом транспорт способствует выравниванию развития различных регионов;
- транспорт оказывает существенное мультипликативное влияние на рост национального богатства;
- транспорт способствует распространению новых технологий.

В XX веке было завершено формирование текущей структуры единой транспортной системы, включающей автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный и трубопроводный транспорт. При этом объемы работы транспорта

динамично возрастали - в XX веке, а грузооборот всех видов транспорта в России увеличился более чем в 60 раз.

В России повышенная роль железнодорожного транспорта в социально-экономическом развитии обусловлена огромной территорией страны, а также ее положением как транзитного «моста» между Европой и Азией, о чем свидетельствует динамика грузооборота и пассажирооборота.

Особое значение для экономики имеет железнодорожный транспорт, позволяющий круглогодично перемещать практически любые объемы грузов на любые, в пределах его инфраструктурной сети, расстояния с наименьшими затратами и негативным воздействием на окружающую природную среду. Для перевозки большей части массовых грузов на дальние расстояния, за исключением газа и нефти, тяготеющих к трубопроводному транспорту, железнодорожный транспорт является основным и безальтернативным.

Немаловажен тот факт, что сеть железных дорог России входит в число ведущих железнодорожных систем мира, занимая, по состоянию на настоящее время:

- третье место по эксплуатационной длине (после США и Китая);
- первое место по протяженности электрифицированных линий;
- третье место по грузообороту (после США и Китая);
- четвертое место по пассажирообороту (после Китая, Индии и Японии).

Таким образом, представляется очевидным, что роль железнодорожного транспорта для национальной экономики, с учетом роста его доли в общем грузообороте, возрастающего эффекта его деятельности, усиления процессов глобализации экономики, высока и продолжает возрастать (табл. 1.1. и 1.2).

Таблица 1.1

Динамика грузооборота России по видам транспорта, млрд. т-км

Годы	Железнодорожный	Морской	Внутренний водный	Автомобильный, АТ1	Автомобильный, АТ2	Трубопроводный	Воздушный	Всего
1928	59,0	6,0	16,0	0,14	0,1	од	0	81,2
1940	287,0	15,0	34,0	5,56	0,18	1,5	0,02	343,5
1950	415,0	24,0	44,0	12,63	0,57	3,4	0,10	499,5
1960	1047,0	86,0	92,9	55,37	13,78	49,0	0,40	1330,6
1970	1672,0	412,0	164,0	116,4	32,0	243,0	1,35	2608,3
1980	2316,0	534,0	228,0	241,4	67,0	1087,0	2,2	4408,2
1990	2523,0	508,0	214,0	299,3	68,0	2575,0	2,6	5890,6
1991	2325,9	464,0	196,0	300,2	65,0	2404,0	2,4	5457,3
1992	1967,1	405,0	136,0	257,2	42,0	2146,0	1,8	4697,9
1993	1607,7	373,0	103,0	207,2	53,0	2019,0	1,6	4157,3
1994	1195,5	311,0	87,0	166,7	36,0	1936,0	1,5	3567,0
1995	1213,7	297,0	90,0	156,5	31,0	1899,0	1,6	3532,3
1996	1131,3	227,0	71,0	147,0	26,0	1913,0	2,1	3517,4
1997	1100,3	209,0	75,0	137,1	25,0	1844,0	2,5	3255,8
1998	1019,5	150,0	66,0	120,3	21,0	1888,0	2,0	3146,5
1999	1204,5	121,0	61,0	130,3	22,0	1904,0	2,3	3314,8
2000	1373,0	122,0	71,0	153,0	27,6	1916,0	2,5	3638,1
2005	1858,0	60,0	87,0	194,0	31,1	2474,0	2,8	4675,9
2008	2116,0	84,0	64,0	216,0	37,0	2464,0	3,7	4948,0
2009	1865,0	98,0	53,0	180,0	32,0	2246,0	3,6	4446,0
2010	2011,0	100,0	54,0	199,0	34,0	2382,0	4,7	4751,2
2011	2128,0	78,0	58,9	223,0	38,6	2422,0	5,0	4915,1
2012	2222,0	45,0	81,0	249,0	45,7	2453,0	5,1	5055,8
2013	2196,0	39,0	80,0	250,0	47,0	2513,0	5,0	5084,0

Таблица 1.2

Структура объёма грузовых перевозок по видам транспорта России

Годы	Железнодорожный		Морской		Внутренний водный		Автомобильный		Трубопроводный		Воздушный		Всего	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
1928	89,0	70,41	8,0	6,33	17,0	13,45	12,0	9,49	0,4	0,32	0,00	0,00	126,4	100,0
1940	333,9	35,28	9,3	0,98	65,0	6,87	533,3	56,34	5,0	0,53	0,05	0,01	946,6	100,0
1950	498,2	27,69	12,9	0,72	82,0	4,56	1194,0	66,36	12,0	0,67	0,14	0,01	1799,2	100,0
1960	1140,7	17,63	45,1	0,70	188,0	2,91	4973,6	76,86	123,0	1,90	0,50	0,01	6470,9	100,0
1970	1648,0	16,18	69,0	0,68	311,0	3,05	7853,0	77,10	303,0	2,97	1,40	0,01	10185,4	100,0
1980	2048,0	12,18	111,0	0,66	481,0	2,86	13597,0	80,86	576,0	3,43	2,40	0,01	16815,4	100,0
1990	2140,0	11,11	112,0	0,58	562,0	2,92	15347,0	79,66	1101,0	5,72	2,50	0,01	19264,5	100,0
1991	1957,0	10,69	104,0	0,57	514,0	2,81	14688,0	80,23	1042,0	5,69	2,20	0,01	18307,2	100,0
1992	1640,0	10,42	91,0	0,58	308,0	1,96	12750,0	81,02	947,0	6,02	1,40	0,01	15737,4	100,0
1995	1028,0	11,68	65,2	0,74	140,1	1,59	6786,0	77,09	782,6	8,89	0,60	0,01	8802,5	100,0
1998	835,0	11,99	36,1	0,52	94,1	1,35	5210,0	74,80	789,8	11,34	0,60	0,01	6965,6	100,0
1999	947,0	13,09	30,9	0,43	91,4	1,26	5362,0	74,12	801,9	11,09	0,70	0,01	7233,9	100,0
2000	1047,0	13,58	26,6	0,34	105,7	1,37	5702,0	73,95	828,9	10,75	0,80	0,01	7711,0	100,0
2001	1058,0	12,94	24,2	0,30	112,5	1,38	6125,0	74,93	853,4	10,44	0,90	0,01	8174,0	100,0
2005	1273,0	13,9	26,0	0,3	134,0	1,5	6685,0	72,9	1048,0	11,4	0,8	0,0	9167,0	100,0
2008	1304,0	13,8	35,0	0,4	151,0	1,6	6893,0	72,9	1067,0	11,3	1,0	0,0	9451,0	100,0
2009	1109,0	14,8	37,0	0,5	97,0	1,3	5240,0	70,2	985,0	13,2	0,9	0,0	7469,0	100,0
2010	1312,0	16,9	37,0	0,5	102,0	1,3	5236,0	67,6	1061,0	13,7	1,1	0,0	7750,0	100,0
2011	1382,0	16,6	34,0	0,4	126,0	1,5	5663,0	67,9	1131,0	13,6	1,2	0,0	8337,0	100,0
2012	1421,0	16,7	18,0	0,2	141,0	1,7	5842,0	68,6	1096,0	12,9	1,2	0,0	8519,0	100,0
2013	1381,0	16,7	17,0	0,2	135,0	1,6	5642,0	68,2	1095,0	13,3	1,2	0,0	8264,0	100,0

На основании Указа императора Николая I от 15 апреля 1836 г. было завершено строительство первой железной дороги (Петербург - Царское Село - Павловск), положившей начало формированию сети железных дорог в России.

По мере строительства новых железнодорожных линий, их распространения по территории страны объемы грузовых перевозок увеличивались, постепенно менялась их структура. Если в 60-70-х гг. XIX века в грузообороте железных дорог преобладали хлебные грузы (их доля на отдельных железных дорогах достигала 50-75%), то к 90-м гг. XIX века существенно увеличилась доля промышленной продукции, прежде всего добывающей (каменный уголь, нефть, лесные грузы). К началу XX века протяженность сети железных дорог превысила 52 тыс. км. В 1900 г. в России железнодорожным транспортом было отправлено 153,7 млн. т грузов, а грузооборот составил 36,5 млрд. т-км.

В XX веке развитие сети железных дорог в России (СССР) продолжилось. Были построены системообразующие железнодорожные магистрали - Транссибирская, Байкало-Амурская, Туркестано-Сибирская. Отечественная сеть железных дорог стала одной из ведущих в мире - «...железные дороги СССР, располагая 11-12% общей протяженности железнодорожных линий мира, выполняли более 50% мирового грузооборота железных дорог...

В 1990 г. грузооборот железнодорожного транспорта в СССР составил 3717,1 млрд. т-км, было отправлено 3872,1 млн. т грузов (в России в 1991 г. - 1957,3 млн. т). Длина железнодорожной сети в СССР к 1991 г. достигла исторического максимума - 147,4 тыс. км, в том числе в России - 87,6 тыс. км.

Изменение общественно-политического устройства России в конце XX века сопровождалось значительными преобразованиями в экономическом укладе страны. Работа железнодорожного транспорта, его взаимодействие с потребителями транспортной продукции стали происходить в новых экономических условиях.

И в настоящее время железнодорожный транспорт сохраняет важную роль в экономике страны. При этом российским железнодорожным общественным перевозчиком является ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), владеющее всей магистральной железнодорожной инфраструктурой.

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте с 2000 г. по 2010 г. возросла на 4,6 п.п. и составила 42,3%, а без учета трубопроводного транспорта, отличающегося от других видов транспорта специфической технологией перемещения, - 84,8%. Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте страны в период 2000 - 2010 гг. в среднем составила около 35%.

В России коэффициент перевозимости железнодорожным транспортом отдельных видов промышленной продукции, рассчитываемый как отношение объема перевезенной продукции к объему произведенной, достигает высоких значений (наиболее высокие значения имеют показатели перевозимости продукции топливно-энергетических отраслей – уголь, бензин, мазут, а также железная руда).

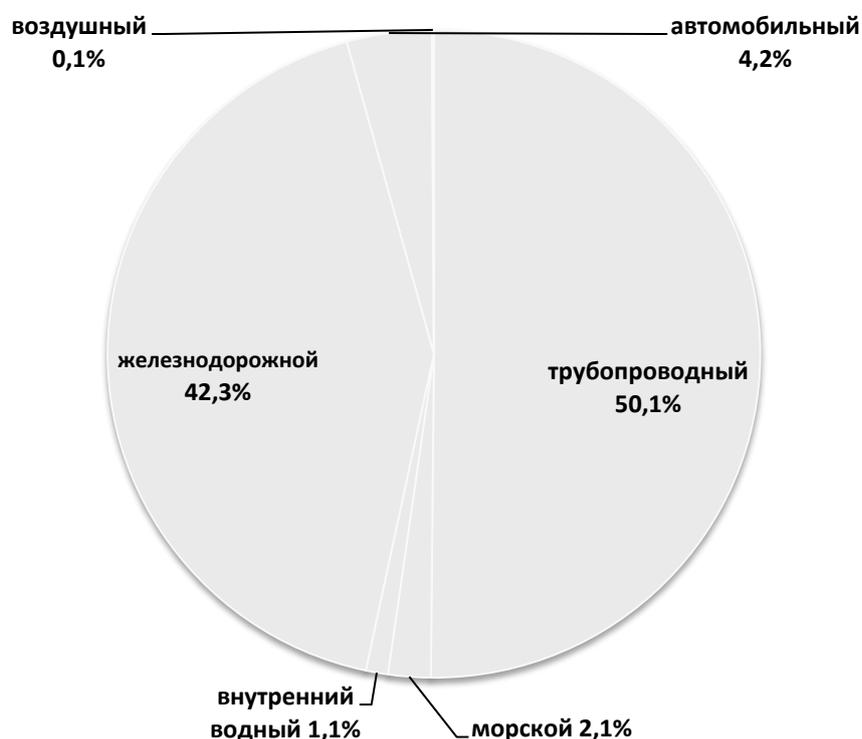


Рис. 1.1 Структура грузооборота по видам транспорта, %

Железнодорожный транспорт вносит существенный вклад в экономический рост в стране. По оценке Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД», доля доходов от перевозок железнодорожным транспортом в ВВП РФ (с учетом доходов частных компаний) в период 2003-2010 гг. составила в среднем около 3%. При этом в период 2003-2010 гг. значение данного показателя сократилось, отражая процесс снижения транспортной нагрузки на экономику.

Валовой внутренний продукт (ВВП) России в значительной степени формируется за счет экспорта. В 2010 г. доля экспорта в ВВП составила 27%. При этом железнодорожный транспорт обеспечивает транспортировку значительной доли экспортируемых товаров, в том числе 32% нефти и нефтепродуктов, 47% цемента, более 90% черных металлов, почти 100% каменного угля и кокса.

Железнодорожный транспорт активно участвует в формировании доходов консолидированного бюджета РФ. ОАО «РЖД» в 2010 г. перечислило платежей по налогам и сборам в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды на сумму более 250 млрд. рублей.

Железнодорожный транспорт содержит существенную долю основных фондов в стране. По оценке Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» доля компании в стоимости основных фондов страны в 2010 г. составила 7,3%.

В железнодорожной отрасли трудится значительная доля экономически активного населения. Доля работников ОАО «РЖД» в общем количестве занятых в экономике в 2010 г. составила 1,5%.

ОАО «РЖД» является одним из крупнейших инвесторов в экономику России и в период 2003-2011 гг. инвестировало более 2,9 трлн. рублей (в ценах 2011 г.). Это позволило приобрести более 2,1 тыс. локомотивов, более 90 тыс. грузовых вагонов, более 5,5 тыс. пассажирских вагонов, порядка 5 тыс. вагонов для пригородных электропоездов, построить около 2,5 тыс. км новых линий, вторых главных и станционных путей.

По оценкам экспертов, каждый рубль инвестиций в железнодорожный транспорт приводит к увеличению ВВП на 2,5-3 рубля, доля инвестиций ОАО «РЖД» в общем объеме инвестиций в стране в период 2004-2010 гг. в среднем составила 4,1%. При этом произошло сокращение показателя с 4,9% до 3,5% под влиянием последствий мирового финансового кризиса, что отражает тревожную тенденцию недоинвестирования в железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт способствует развитию промышленности как прямо, удовлетворяя спрос грузоотправителей на перевозки, так и косвенно. ОАО «РЖД» формирует высокий спрос на продукцию отечественных предприятий, представляющих более полутора десятков смежных отраслей промышленности. ОАО «РЖД» ежегодно закупает около 10% производимого в стране дизельного топлива, 5% электроэнергии, 2%

черных металлов, 1,8 млн. т металлургической продукции. Суммарная доля продукции черной металлургии в структуре материалов, потребляемых ОАО «РЖД», превышает 55%.

Существенную долю занимает потребление строительных материалов (12%), нефтехимической (3%), лесной и целлюлозно-бумажной (7%) продукции. Железные дороги являются крупными потребителями продукции электротехнической промышленности, машиностроения, информационного и телекоммуникационного сектора.

Таким образом, железные дороги генерируют существенный внутранспортный и мультипликативный эффект в основных отраслях экономики.

В то же время высокая степень государственного регулирования железнодорожного транспорта способствует повышению рентабельности в других отраслях, при этом темпы развития железнодорожной отрасли сдерживаются. Это связано с тем, что динамика грузовых железнодорожных тарифов отстает от роста цен в промышленности в целом и от динамики цен в отраслях, продукцию которых потребляет железнодорожный транспорт (топливная промышленность, черная металлургия, электроэнергетика). В период 1991-2010 гг. железнодорожные тарифы были повышены в 92 раза при росте цен в промышленности в 136 раз (рис. 1.2).

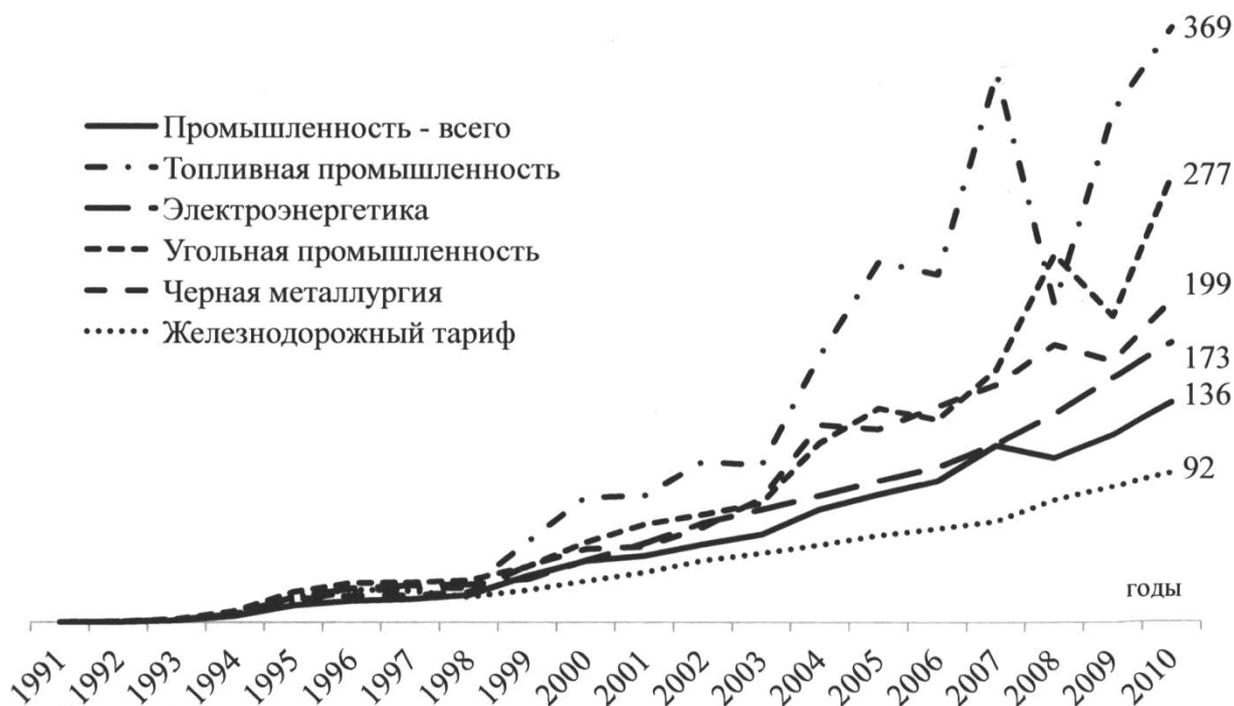


Рис. 1.2. Динамика индексов цен и тарифов в период 1991-2010 гг., рост к декабрю 1991 г., раз (по данным ФСГС)

В черной металлургии цены увеличились в 199 раз, в топливной промышленности - в 369 раз, в угольной промышленности - в 277 раз, в электроэнергетике - в 173 раза. Фактически это означает, что железнодорожный транспорт субсидировал указанные отрасли промышленности. В результате рентабельность ОАО «РЖД» оказалась в десятки раз ниже, чем в сырьевых отраслях.

С одной стороны, эта тенденция позитивна для отраслей экономики -основных грузоотправителей, поскольку транспортные издержки для них снижены. По данным ОАО «РЖД» транспортная составляющая в конечной цене товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, в период 2003-2010 гг. снижена более чем на 23%. При этом транспортная составляющая в цене экспортных товаров сокращена более чем на 45 %.

С другой стороны, железные дороги являются важнейшей инфраструктурной составляющей российской экономики, и для эффективного удовлетворения потребностей государства, бизнеса и населения в перевозках, темпы их развития должны быть опережающими.

1.2. Объем и структура перевозок по основным отраслям промышленного производства

Формирование рыночных отношений в РФ, начавшееся в начале 1990-х гг. резко изменило социально-экономический облик страны. Началось развитие частного предпринимательства и частной собственности, происходило акционирование и приватизация государственных предприятий, усиливалась интеграция с мировой экономикой, процессы ценообразования приобрели рыночный характер.

Проведение экономических реформ в первое (1991-2000 гг.) и второе (2001-2011 гг.) десятилетия характеризовалось сложным состоянием экономики в целом, и сопровождалось значительными экономическими, социальными, политическими и другими проблемами. Железнодорожный транспорт по сравнению с другими отраслями экономики и видами транспорта, продолжительное время оставался в собственности и под управлением федерального Правительства.

Курс рыночных преобразований на железнодорожном транспорте был определен в Постановлении Правительства РФ №448 от 15 мая 1998 г. «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта».

При этом практическая реорганизация системы железнодорожного транспорта началась позднее - на основе Постановления Правительства РФ №384 от 18 мая 2001 г., утвердившего «Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте».

Целями структурной реформы на железнодорожном транспорте были:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития;
- формирование единой транспортной системы страны (ЕТС) и интеграция в евразийскую и мировую транспортную систему;
- снижение народнохозяйственных затрат на перевозки железнодорожным транспортом;
- удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Для достижения этих целей предполагалось решить ряд задач, кардинально меняющих организационную структуру, финансово-экономическую модель железнодорожного транспорта, методы и пути его взаимодействия с потребителями транспортной продукции.

Главными для успешной реализации общей концепции и программы реструктуризации железнодорожного транспорта были признаны следующие положения:

- поэтапное реформирование с минимизацией риска негативных последствий;
- разделение функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью;
- разделение основных и неосновных видов деятельности;
- переход от монопольного состояния отрасли к конкурентному;
- формирование организационной структуры по основным видам деятельности;
- сохранение государственного регулирования и контроля над деятельностью железных дорог;
- сохранение единства инфраструктуры и части грузовых перевозок, с поэтапным увеличением доли подвижного состава, принадлежащего независимым компаниям-операторам.

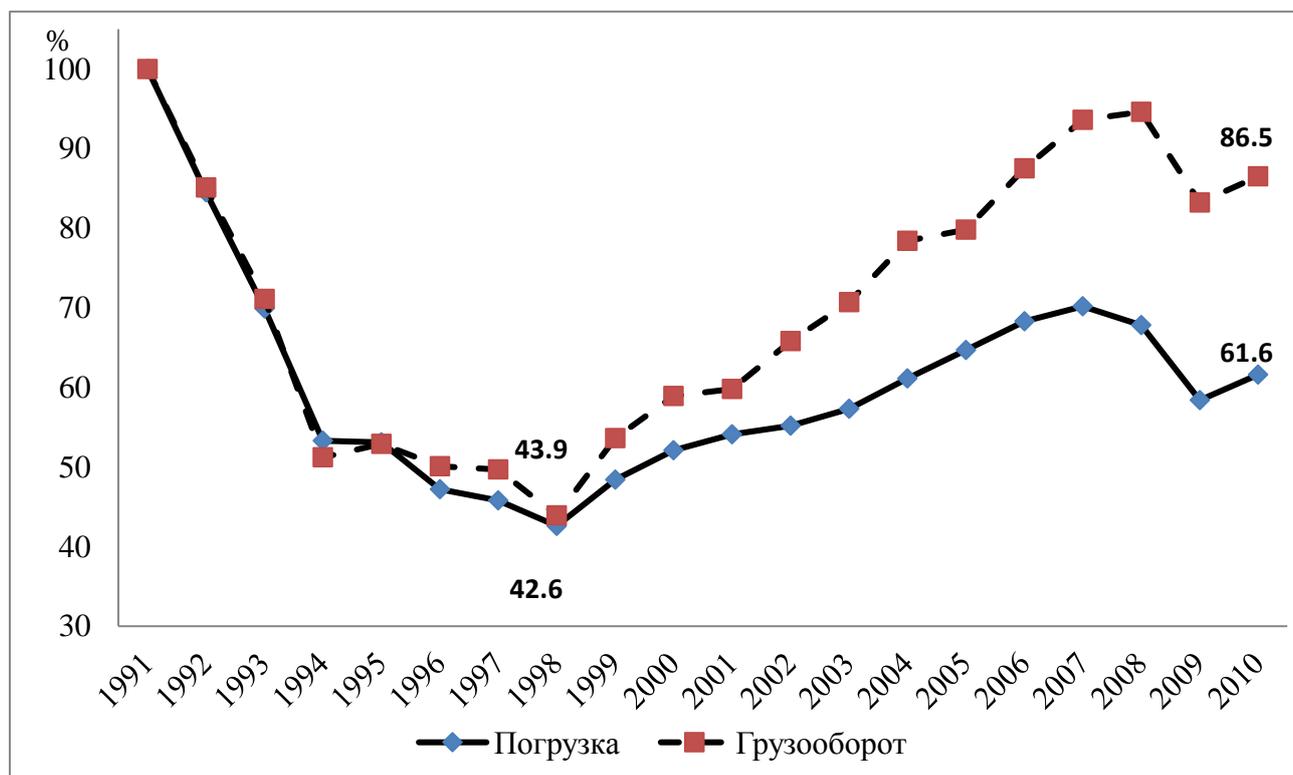


Рис. 1.3. Динамика погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта, % к 1991 г.

С 1999 г. до начала финансово-экономического кризиса в 2008 г. происходило медленное улучшение производственных показателей железнодорожного транспорта. Начало этого процесса было обусловлено оживлением экономики, а также процессом импортозамещения, начавшегося после экономического кризиса и девальвации 1998 г. и способствовавшего росту объемов производства в стране. Далее, по мере расширения внешней торговли, снижения

экспортных пошлин, на фоне роста мировых цен на товары российского экспорта значительно увеличились экспортные грузопотоки.

Следует отметить, что, начиная с 1999 г., темпы роста грузооборота стали существенно опережать темпы роста погрузки, и разрыв между ними постепенно увеличивался, что связано с увеличением средней дальности перевозки, которая выросла с 1057 км в 1992 г. до около 1500 км в 2009-2010 гг., что является максимальным уровнем средней дальности для отечественных железных дорог за всю историю их существования.

Такая динамика обусловлена увеличением доли сырья в экспортных перевозках, имеющих повышенную дальность, а также переориентацией грузоотправителей на автомобильный транспорт при отправлении грузов на малые расстояния. Средняя дальность перевозки в период 1992-2010 гг. увеличилась практически по всем важнейшим грузам (табл. 1.3). Это говорит, с одной стороны, о повышении роли железнодорожного транспорта в обслуживании отдаленных регионов страны, где зарождаются экспортные грузопотоки, а с другой - о неблагополучии в развитии внутреннего рынка. Строится мало перерабатывающих предприятий, спрос на сырье в пределах страны не растет, в зарубежные страны в основном вывозится продукция самого низкого передела с наименьшей добавленной стоимостью. Экономика и транспорт становятся более эластичными с точки зрения влияния мировой экономической конъюнктуры, что, например, обусловило спад ВВП РФ в 2009 г. на 7,8% в годовом исчислении.

Таблица 1.3.

**Изменение средней дальности перевозки грузов за период 1992-2010- гг.,
% к 1992 г.**

Каменный уголь	182,9
Минеральные строительные материалы	131,7
Нефть и нефтепродукты	124,1
Руды металлические	112,8
Химические и минеральные удобрения	109,9
Черные металлы	106,2
Лесные грузы	100,4

В результате увеличения экспортных грузопотоков снижаются резервы пропускной и провозной способности железных дорог, портовые мощности не справляются с объемами перевалки экспортных грузов с железнодорожного транспорта на водный, что приводит к возникновению «пробок» на отдельных полигонах железнодорожной сети.

Как и в СССР, основной объем грузооборота железнодорожного транспорта в России в период 1991-2010 гг. обеспечивали отрасли промышленного производства. Динамика темпов роста объемов промышленного производства и погрузки на железнодорожном транспорте тесно коррелируют.

При этом производственные показатели железнодорожного транспорта и объемы промышленного производства уровня 1991 г. до сих пор не достигли.

Грузовые перевозки имеют решающее значение для обеспечения устойчивого финансового положения железнодорожного транспорта, поскольку обеспечивают основную часть доходов. Так, доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок составляют более 85% от общей суммы доходов от перевозок.

Железнодорожный транспорт осуществляет перевозку грузов широкой номенклатуры. При этом к железнодорожным линиям тяготеют массовые грузы, перевозимые на большие расстояния.

Основную долю (более 80%) в структуре погрузки на железнодорожном транспорте занимают грузы восьми наименований, большинство из которых относятся к сфере промышленного производства (табл. 1.4).

Основная номенклатура грузов, перевозимых железнодорожным транспортом

1	Нефть и нефтепродукты
2	Чёрные металлы
3	Прочие и сборные грузы
4	Химикаты различного назначения
5	Прочие продовольственные товары
6	Метизы
7	Машины, оборудование и их части
8	Цветные металлы
9	Автомобили
10	Промышленные товары народного потребления
12	Металлические конструкции
13	Сельхозмашины и их части
14	Рыба
15	Мясо и масло животное
16	Картофель, овощи и фрукты
17	Хлопок
18	Живность
19	Грузы в контейнерах
20	Химические и минеральные удобрения
21	Лесные грузы
22	Зерно
23	Кокс
24	Лом чёрных металлов
25	Сахар
26	Продукты перемола
27	Жмыхи
28	Комбикорма
29	Каменный уголь
30	Строительные грузы
31	Руда железная и марганцевая
32	Руда цветная и серное сырье
33	Цемент
34	Промышленное сырьё и формовочные материалы
35	Огнеупоры
36	Флюсы
37	Шлаки гранулированные
38	Соль
39	Свёкла сахарная и семена
40	Сланцы горючие
41	Торф и торфяная продукция

Погрузка на железнодорожном транспорте (грузы, доминирующие в структуре погрузки)

Вид груза	Доля в общей погрузке, %
Каменный уголь	23,7
Нефть и нефтепродукты	21,0
Другие	19,0
Строительные грузы	11,8
Руда железная и марганцевая	8,5
Черные металлы	6,0
Химические и минеральные удобрения	3,8
Лесные грузы	3,4
Цемент	2,8
Всего	100,0

1.3. Факторы, определяющие спрос на перевозки грузов основной номенклатуры, и распределение перевозок по видам сообщения

На структуру и объем перевозок грузов железнодорожным транспортом влияют следующие группы факторов:

1. Макроэкономическая конъюнктура в стране:

- экономический рост;
- объем производства;
- инвестиционная активность;
- уровень потребительского спроса;
- уровень спроса на перевозки.

2. Ситуация на железнодорожном транспорте:

- обеспеченность подвижным составом;
- организационно-экономическая модель;
- пропускная и провозная способность сети;
- уровень тарифов на грузовые перевозки;
- инвестиционная деятельность железнодорожного транспорта.

3. Ситуация в отраслях экономики:

- уровень спроса на продукцию отрасли;
- ценовая конъюнктура соответствующих товарных рынков;

- сезонность производства и спроса на продукцию;
- мощность производственного оборудования.

4. Конкуренция между видами транспорта, в том числе международная.

5. Конъюнктура мировой экономики, определяющая уровень спроса на товары российского экспорта.

6. Государственная политика:

- налоговая;
- кредитно-денежная; -
- таможенная;
- бюджетная;
- антимонопольная.

Минимальные объемы погрузки на железных дорогах в РФ были зафиксированы в 1998 г. По отношению к 1995 г. максимальное снижение объемов погрузки в 1998 г. отмечено по следующим грузам:

- цемент на 37,1%;
- лесные грузы на 29,5%;
- строительные грузы на 23,7%;
- черные металлы на 18,3%.

При этом снижение объема перевозки нефти и нефтепродуктов составило лишь 8,8%, отражая начало формирования устойчивой сырьевой зависимости национальной экономики уже во второй половине 1990-х гг.

В целом объем погрузки в период с 1995 по настоящее время увеличился на 17,5%. Увеличение объема погрузки произошло по большинству грузов. Прирост составил:

- по нефти и нефтепродуктам – более, чем на 70%
- по химическим и минеральным удобрениям - 50%;
- по черным металлам – около 40%;
- по цементу - 25%;
- по руде железной и марганцевой – более 20% ;
- по каменному углю – около 20%.

В то же время по отдельным грузам произошло снижение объемов погрузки:

- строительные грузы почти на 20%;
- лесные грузы на 8%.

Доля каменного угля, железных и марганцевых руд, цемента с 1995 г. по настоящее время в общем объеме погрузки изменилась незначительно. Доля черных металлов, химических и минеральных удобрений, лесных грузов изменилась в пределах 1 п.п.

Объемы перевозок в импортном и экспортном сообщении за тот же период возросли соответственно на 27% и 22%. Объем перевозок в экспортном сообщении через порты увеличился в 1,5 раза.

Доля перевозок в импортном и экспортном сообщении возросла на 1,3 п.п. и 4,1 п.п. соответственно. При этом доля внутренних перевозок снизилась на 6,1 п.п., внутренние перевозки составляют около 62%

В структуре грузооборота по видам сообщения доля внутренних перевозок в 2010 г. составила 45%, экспортных - 48%, импортных - 5%, транзитных - 2%.

Ранжирование федеральных округов по показателю, определяемому как разница между долей в погрузке и долей в выгрузке, позволяет выделить условно «производящие» и «потребляющие» регионы. К первой группе относятся Сибирский, Приволжский федеральные округа, и в меньшей степени Центральный. Большинство федеральных округов относится к группе условно «потребляющих» - Дальневосточный, Уральский, Северо-Западный и Южный (включая Северо-Кавказский).

За последнее десятилетие в общем объеме погрузки наиболее возросла доля Сибирского и Приволжского федеральных округов.

При этом в общем объеме выгрузки увеличилась доля только Дальневосточного и Южного (с учетом Северо-Кавказского) федеральных округов - на 3 п.п. и 3,5 п.п. соответственно. Доля Северо-Западного федерального округа изменилась незначительно. Такая тенденция связана с динамичным ростом экспортных грузопотоков, и тем, что большинство морских портов находятся в данных федеральных округах (табл. 1.6).

Таблица 1.6.

Доля федеральных округов в общем объеме погрузки и выгрузки в среднем, %

Федеральный округ	Территория, % от площади страны	Доля в погрузке	Доля в выгрузке	Разница между долей в погрузке и выгрузке
Дальневосточный	36,3	4,4	8,8	-4,4
Сибирский	30,0	32,0	21,6	10,4
Уральский	10,5	11,2	13,8	-2,6
Северо-Западный	9,9	12,7	17,1	-4,4
Приволжский	6,1	14,8	11,0	3,8
Центральный	3,8	16,6	16,1	0,5
Южный (с учетом Северо-Кавказского)	3,4	7,6	10,5	-2,9

Структура погрузки грузов при незначительном изменении доли каменного угля, железных и марганцевых руд, цемента, доля черных металлов, химических и минеральных удобрений, лесных грузов изменилась в пределах 1 п.п. Наибольший прирост отмечался по нефти и нефтепродуктов, а доля «других» грузов, включающих готовую продукцию, существенно снизилась.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ И ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ НА ПЕРСПЕКТИВУ

2.1. Производственно-экономические показатели по основной деятельности ОАО «РЖД»

В конце 2014 года производственно-экономические показатели по основной деятельности ОАО «РЖД» демонстрируют умеренно позитивную динамику (табл. 2.1).

Таблица 2.1.

Производственно-экономические показатели по основной деятельности ОАО «РЖД» за
10 месяцев 2014 г.

Показатель	10 месяцев	10 месяцев	10 месяцев	%	%
	2013 г.	2014 г.	2014 г.		
	отчет	план	отчет	к плану	к 2013
ПОГРУЗКА, млн. тонн	1 030,1	1 015,6	1 020,7	100,5%	99,1%
Приведенная работа, млрд. ткм	2 432,9	2 510,0	2 559,3	102,0%	105,2%
Грузооборот, млрд. ткм	2 313,9	2 402,1	2 448,6	101,9%	105,8%
в т.ч. без вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд. ткм	1 806,9	1 867,1	1 903,8	102,0%	105,4%
вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд. ткм	507,0	535,0	544,8	101,8%	107,5%
Пассажиροоборот, млрд. пасс. км	118,981	107,870	110,743	102,7%	93,1%
Доходы по основной деятельности, млрд. руб.	1 137,6	1 145,1	1 155,0	100,9%	101,5%
Доходы по перевозочным видам деятельности, млрд.руб.	1 000,9	1 002,4	1 010,9	100,9%	101,0%
Расходы по основной деятельности, млрд. руб.	1 073,0	1 098,6	1 087,0	99,0%	101,3%
Расходы по перевозочным видам деятельности, млрд.руб.	950,0	969,8	957,7	98,8%	100,8%
Себестоимость перевозок, коп./10 прив. ткм	390,5	386,4	374,2	96,9%	95,8%
Результат по прочим доходам и расходам, млрд.руб.	-41,2	-91,3	-97,9	-	-
ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ОТ ПРОДАЖ, млрд. руб.	64,6	46,5	67,9	146,1%	105,1%
Прибыль до налогообложения, млрд. руб.	23,5	-44,8	-30,0	-	-
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ, млрд. руб.	1,4	-55,0	-40,4	-	-

К негативным тенденциям следует отнести снижение погрузки грузов и пассажирооборота по сравнению с 2013 г., отрицательную чистую прибыль, к позитивным – снижение себестоимости, рост доходов по основной деятельности и прибыли от продаж.

Исходя из финансового плана ОАО «РЖД» на 2014 год (табл. 2.2), компания планирует по итогам года получить небольшую, но положительную чистую прибыль.

Таблица 2.2.

Финансовый план ОАО РЖД на 2014 г.

		2013	2014	+/-	%
		Отчет	Проект уточ.плана		
Индексация тарифов на грузовые перевозки	х	1,070	1,000	-0,1	93,5
Погрузка грузов	млн.т.	1236,8	1214,5	-22,3	98,2
Грузооборот	млрд. ткм	2813,1	2938,3	125,2	104,5
Доходы от перевозок	млрд.руб.	1209,5	1213,3	3,8	100,3
Расходы от перевозок	млрд.руб.	1165,9	1202,0	36,1	103,1
Прибыль по ПВД	млрд.руб.	15,1	13,3	-1,8	88,1
Результат от прочих доходов и расходов	млрд.руб.	-39,4	3,6	43,0	-9,1
Дивиденды полученные	млрд.руб.	23,0	15,9	-7,1	69,1
Результат от продажи ДЗО	млрд.руб.	1,4	1,4	0,0	100,0
Изменения резервов	млрд.руб.	-1,7	37,2	38,9	х
Бюджетные ассигнования (субсидии)	млрд.руб.	0,9	26,7	25,8	2966,7
Чистая прибыль (убыток)	млрд.руб.	0,7	0,2	-0,5	х
Инвестиционная программа	млрд.руб.	467,2	396,8	-70,4	84,9
Чистый долг / EBITDA	х	2,3	2,5	0,2	108,7

Что касается динамики среднесуточной погрузки грузов (ключевого параметра для компании, определяющего уровень доходов), то в июне 2012 г. уровень погрузки отставал от июня докризисного 2007 г. на -2,6%, однако к декабрю 2013 г. этот показатель снизился до -11,4% (рис. 2.1.). В октябре 2014 г. отставание от уровня соответствующего месяца 2007 г. составило -8,5%.

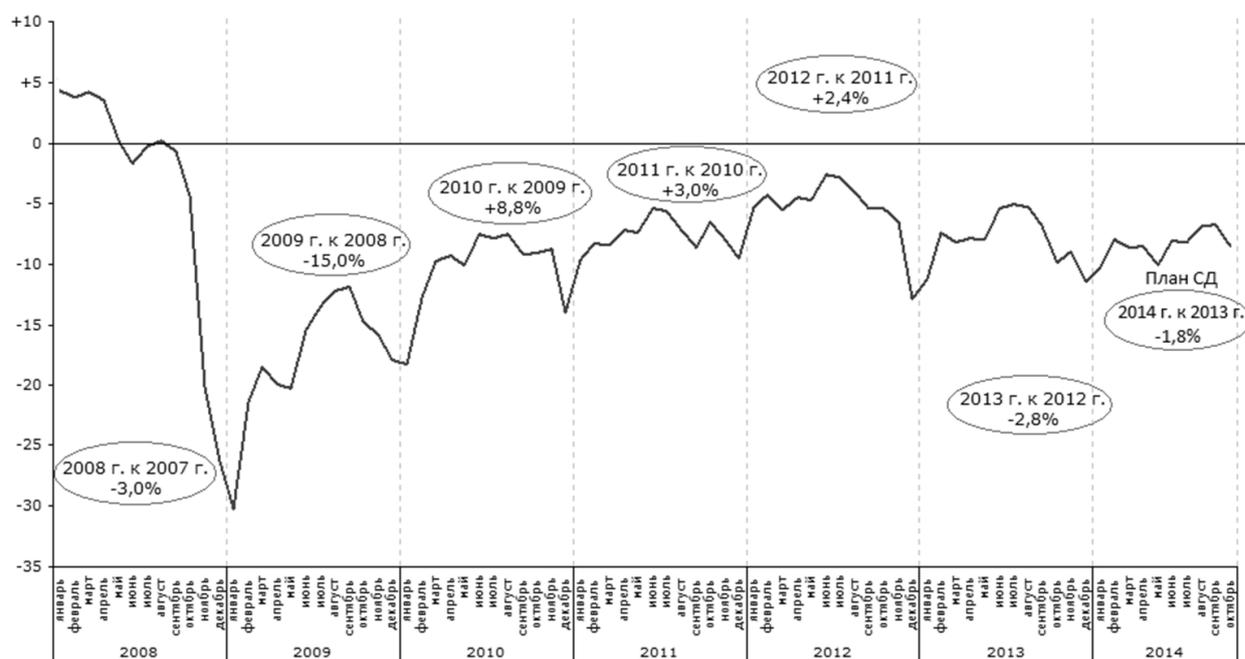


Рис. 2.1. Динамика среднесуточной погрузки относительно докризисного уровня, % к соответствующему месяцу 2007 г.

Среднесуточная погрузка в январе-августе 2014 г. составила 3326,7 тыс. тн., что на 1,4% ниже уровня прошлого года (табл. 2.3). Из массовых грузов основной прирост погрузки пришелся на нефть и нефтепродукты (+2,1%). При этом снижение погрузки произошло по строительным грузам (-17,0%).

Таблица 2.3.

Номенклатура груза	Январь-август 2014 год				'+'-' % к январю-августу 2013 г.		
	всего	Доля груза в погрузке	внутрен перевозки	экспорт	всего	внутрен перевозки	экспорт
КАМЕННЫЙ УГОЛЬ	832,6	25,0	414,7	417,9	0,2	-7,9	9,7
НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ	700,7	21,1	382,4	318,3	2,1	5,1	-1,2
РУДА ЖЕЛЕЗНАЯ И МАРГАНЦЕВАЯ	294,9	8,9	225,7	69,3	-2,2	-0,7	-6,8
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	195,1	5,9	118,6	76,5	0,8	0,8	0,8
ЛОМ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ	43,5	1,3	40,5	2,9	-1,7	0,7	-26,0
ХИМИЧЕСКИЕ И МИНЕРАЛЬНЫЕ УДОБРЕНИЯ	137,1	4,1	48,1	89,0	7,1	1,4	10,4
ХИМИКАТЫ И СОДА	70,1	2,1	46,2	23,8	-3,7	-5,7	0,5
СТРОИТЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ	397,8	12,0	395,0	2,7	-17,0	-17,0	-6,1
ЦЕМЕНТ	93,1	2,8	88,4	4,7	-6,8	-7,0	-2,2
ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ	108,2	3,3	42,6	65,6	9,0	6,0	11,0
ЗЕРНО	40,3	1,2	20,8	19,5	44,3	1,0	166,5
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	63,7	1,9	38,2	25,5	11,2	12,0	10,2
Итого	3326,7		2147,3	1153,4	-1,4	-4,5	5,5
Доля по видам сообщения %			64,5	34,7		-2,1	2,2

Основные факторы ухудшения структуры перевозок в 2014 году:

1. Ухудшение структуры перевозок по номенклатуре перевозимых грузов (-16 млрд.руб.)

В структуре грузенного грузооборота в 2014 году к утвержденному финансовому плану ожидается рост доли перевозок низкодоходных грузов, в т.ч. угля каменного (+2,0 п.п.), при этом основное снижение доли перевозок ожидается по среднедоходным и высокодоходным грузам, в т.ч. нефти и нефтепродуктов (-1,0 п.п.).

2. Ухудшение структуры перевозок по видам сообщения (-16,8 млрд.руб.)

Доля грузооборота через порты (с доходной ставкой ниже среднесетевого уровня) увеличилась в общей величине грузооборота. Доля внутрироссийских перевозок снизилась, также снизился грузооборот по транзитным перевозкам.

3. Увеличение доли маршрутных отправок (-14,2 млрд.руб.)

Рост доли перевозок маршрутными отправлениями на 7,5 п.п., хотя и позволил увеличить эффективность организации грузеных вагонопотоков, в связи с применением понижающего коэффициента в целом по году приведет к снижению доходов.

Снижение доходов от перевозок в 2014 году к плану составило 10,8 млрд. рублей.

Факторный анализ снижения оценки доходов от перевозок представлен на рис. 2.2.

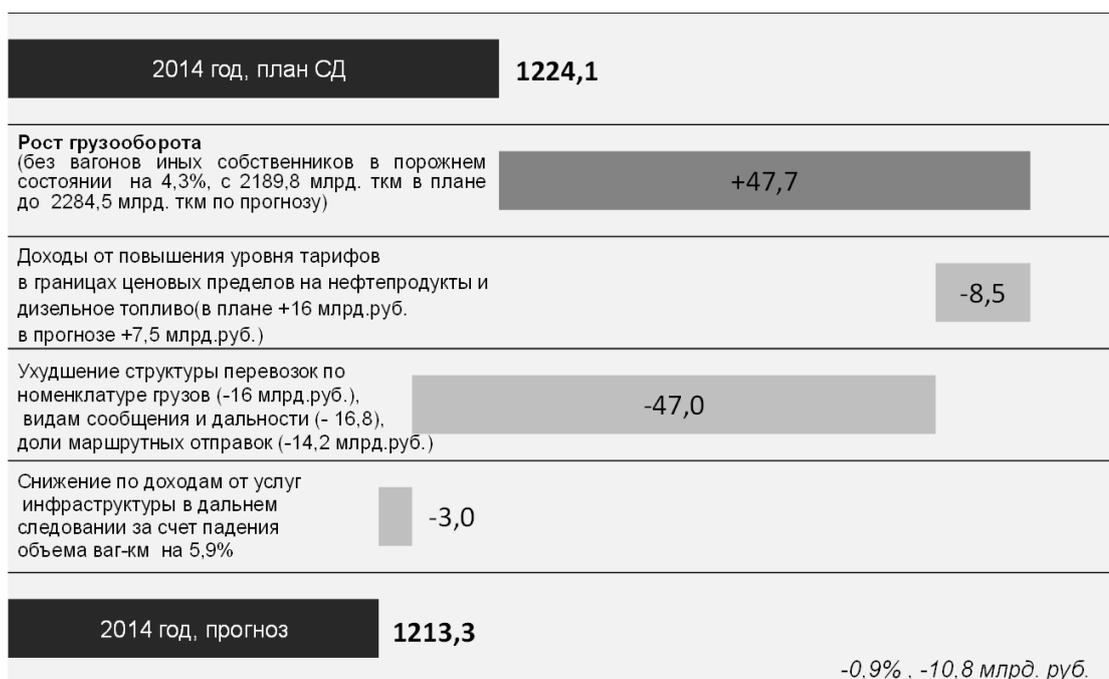


Рис. 2.2 Факторный анализ снижения оценки доходов от перевозок в 2014 году к плану

Факторы изменения расходов по перевозочным видам деятельности в 2014 году представлены на рис. 2.3.

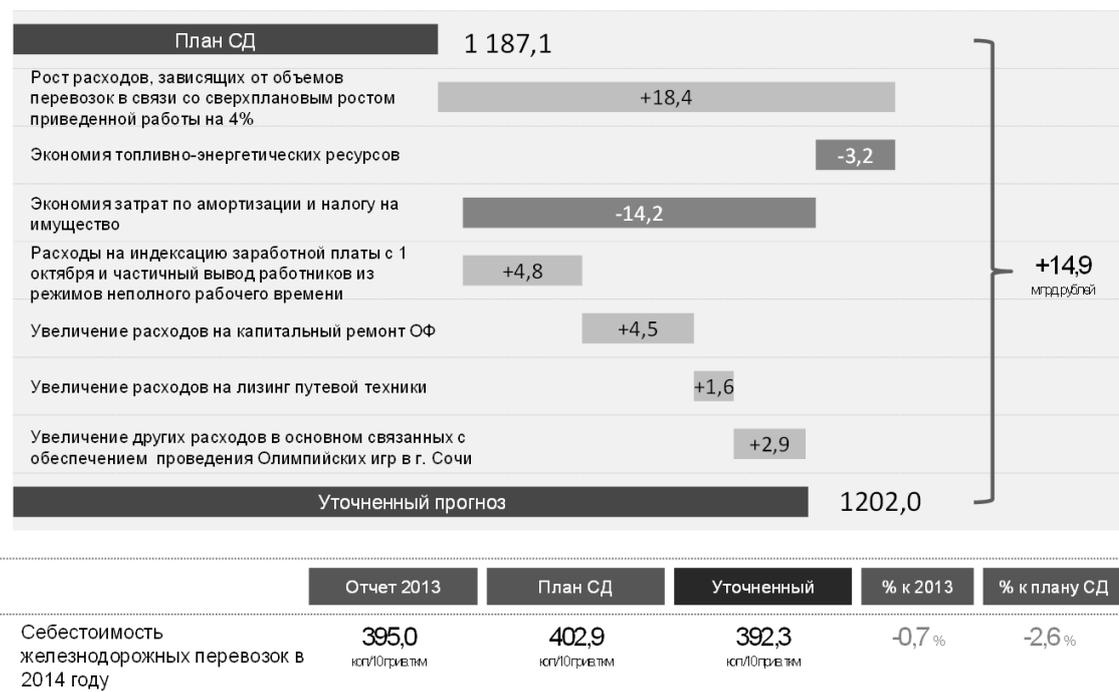


Рис. 2.3 Факторы изменения расходов по перевозочным видам деятельности в 2014 году, млрд. руб.

Геополитическая нестабильность оказывает негативное влияние на динамику объемов перевозок и доходы ОАО «РЖД». В связи с этим введены антикризисные меры:

Обеспечение:

- соблюдения бюджетной дисциплины

- содержания численности работников в соответствии с выполняемыми объемами перевозок
- выполнения заданий по росту производительности труда
- урегулирования задолженности субъектов РФ
- своевременности и достаточности мер по реализации полномочий по изменению тарифов
- повышения объективности премирования работников

Реализация:

- мер по качественному улучшению состояния эксплуатационной работы и обеспечения динамики роста производственных показателей
- проактивного подхода в работе.

Одной из ключевых задач компании ОАО «РЖД» является недопущение отрицательного финансового результата по компании (убытка). В этой связи был разработан план мероприятий, направленных на обеспечение безубыточности деятельности ОАО «РЖД» в 2015 году:

- Предварительная оценка уровня индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в 2015 году в целях обеспечения финансовой сбалансированности работы ОАО «РЖД».
- Направление в 2015 году ОАО "РЖД" из федерального бюджета дополнительных ассигнований в целях финансового обеспечения безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (в размере не более 45 млрд. рублей, проект Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год")
- Подготовка предложений по корректировке Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2015 - 2017 годы в части уровня индексации тарифов и потребного объема субсидий ОАО «РЖД» на 2015 год.
- Определение параметров индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на 2015 год для ОАО "РЖД" в размере до 10%. В рамках представленного актуализированного прогноза социально-экономического развития страны (сентябрь 2014г.) в 2015 году предусмотрено проведение индексации тарифов на грузовые перевозки в размере 10 % и выделение ОАО «РЖД» средств из федерального бюджета в сумме 30 млрд.руб.
- Определение путей повышения клиентоориентированности ОАО "РЖД" для увеличения объемов перевозок грузов. Основные пути повышения клиентоориентированности определены Концепцией развития транспортно-логистического бизнеса холдинга «РЖД».

- Подготовка предложений по ограничению темпов роста уровня зарплат работников ОАО «РЖД». Индексация заработной платы предусмотрена не выше прогнозируемого уровня индекса потребительских цен, при этом в случае наличия возможности будут направлены средства на вывод работников из режимов неполного времени.
- Действие повышающих коэффициентов на экспортные перевозки нефтяных грузов, кроме дизельного топлива, планируется сохранить и в 2015 году
- Разработка системы сбалансированных ключевых показателей эффективности работы компании и ее руководства. Совет директоров ОАО «РЖД» утвердил положение о ключевых показателях эффективности деятельности ОАО «РЖД
- Подготовка предложений об установлении ставки налога на добавленную стоимость в размере 0 процентов при оказании услуг по перевозке пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении, а также о направлении акцизов, включенных в стоимость дизельного топлива, закупаемого ОАО "РЖД" для тягового подвижного состава, на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, определив источники компенсации выпадающих доходов Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов Российской Федерации. Подготовлен проект законопроекта в отношении железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении предусматривает замену освобождения от НДС на применение ставки 0 процентов, а также сформированы предложения по направлению средств дорожных фондов на проведение работ модернизации железнодорожных переездов и пути
- Реализация ОАО «РЖД» полномочий по изменению тарифов в рамках ценовых пределов с учетом ценовой конъюнктуры товарных рынков.
- Заключение и исполнение трехсторонних соглашений между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и ОАО "РЖД" по вопросу организации пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, предусматривающих обязательство субъектов Российской Федерации направлять на оплату услуг пригородных пассажирских компаний, в том числе средства от налога на имущество в отношении инфраструктуры железнодорожных путей общего пользования. В Минтранс направлен Проект трехстороннего Соглашения о взаимодействии в области создания условий для организации пригородных перевозок в 2015-2017 годах и информационные материалы. Произведен расчет сумм дополнительной уплаты налога на имущество организаций за счет отмены льготы в отношении железнодорожных путей общего пользования в разрезе субъектов Российской Федерации

2.2. Планирование ключевых параметров деятельности железнодорожного транспорта

Согласно среднесрочного прогноза Минэкономразвития России, опубликованного в сентябре 2014 года, в 2015-2017 годах предполагается постепенное восстановление темпов роста экономики с выходом в 2017 г. на годовой прирост **ВВП** в размере **3,3%**. Годовая динамика **промышленного производства** к 2017 г. повысится до **2%** (табл. 2.4).

Таблица 2.4.

Прогнозируемые темпы роста основных грузообразующих отраслей 2014-2017 гг. (базовый вариант), %

	2014	2015	2016	2017
Промышленное производство	101,7	101,6	101,7	102,1
Добыча полезных ископаемых	100,6	100,2	100,3	100,4
Обрабатывающие производства	102,6	102,3	102,3	102,8
Обработка древесины и производство изделий из дерева	95,6	102,5	103,2	103,5
Производство кокса, нефтепродуктов и ядерных материалов	102,0	104,6	104,7	104,2
Химическое производство	100,2	102,0	101,1	103,0
Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	101,3	101,9	101,5	102,4
Металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	101,7	101,6	101,7	102,1

Динамика грузооборота железных дорог на период до 2017 г. прогнозируется более высокая по сравнению с динамикой погрузки – с ростом на 0,8-1,9% в год (в том числе за счет увеличения средней дальности перевозок грузов, табл. 2.5).

Таблица 2.5.

Прогноз основных объемных показателей грузовых железнодорожных перевозок на 2015-2017 гг.

Показатели	2015 (прогноз)			2016 (прогноз)			2017 (прогноз)		
	объем	уд.вес	%	объем	уд.вес	%	объем	уд.вес	%
Погрузка грузов, млн тонн	1228,3	х	1,1	1236,2	х	0,6	1255,7	х	1,6
Грузооборот (нетто), млрд ткм	2316,5	х	1,4	2334,7	х	0,8	2379,1	х	1,9
Уголь	900,2	38,9	1,8	909,8	39,0	1,1	924,4	38,9	1,6
Кокс	26,1	1,1	0,8	26,4	1,1	1	26,7	1,1	1,3
Нефть и нефтепродукты	436,1	18,8	0,1	429,8	18,4	-1,4	434,4	18,3	1,1
Руды металлические	152,5	6,6	1,2	154,1	6,6	1,1	157,2	6,6	2
Черные металлы	131,1	5,7	1,5	132,9	5,7	1,4	136,3	5,7	2,5
Лесные грузы	66,3	2,9	2,8	68,7	2,9	3,7	71,4	3,0	3,9
Минеральные стройматериалы	225,1	9,7	1,7	227,4	9,7	1	234	9,8	2,9
Удобрения	86,6	3,7	3,8	90,4	3,9	4,4	94	4,0	4
Зерно и продукты перемола	36,5	1,6	3,1	37,9	1,6	3,8	39	1,6	3
Прочие грузы	252,7	10,9	0,8	254,1	10,9	0,6	258,6	10,9	1,7
Грузобагаж	3,3		0	3,1		-6,7	3,1		0,1
Пробег вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд ткм	663		1,4	668,2		0,8	680,9		1,9
Грузооборот с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд ткм	2 979,5		1,4	3 003,0		0,8	3 060,1		1,9

На рис. 2.4. представлен факторный анализ роста оценки доходов от перевозок в 2015 году к уровню оценки 2014 года. При этом ожидается общее увеличение доходов на + 145,5 млрд. рублей.

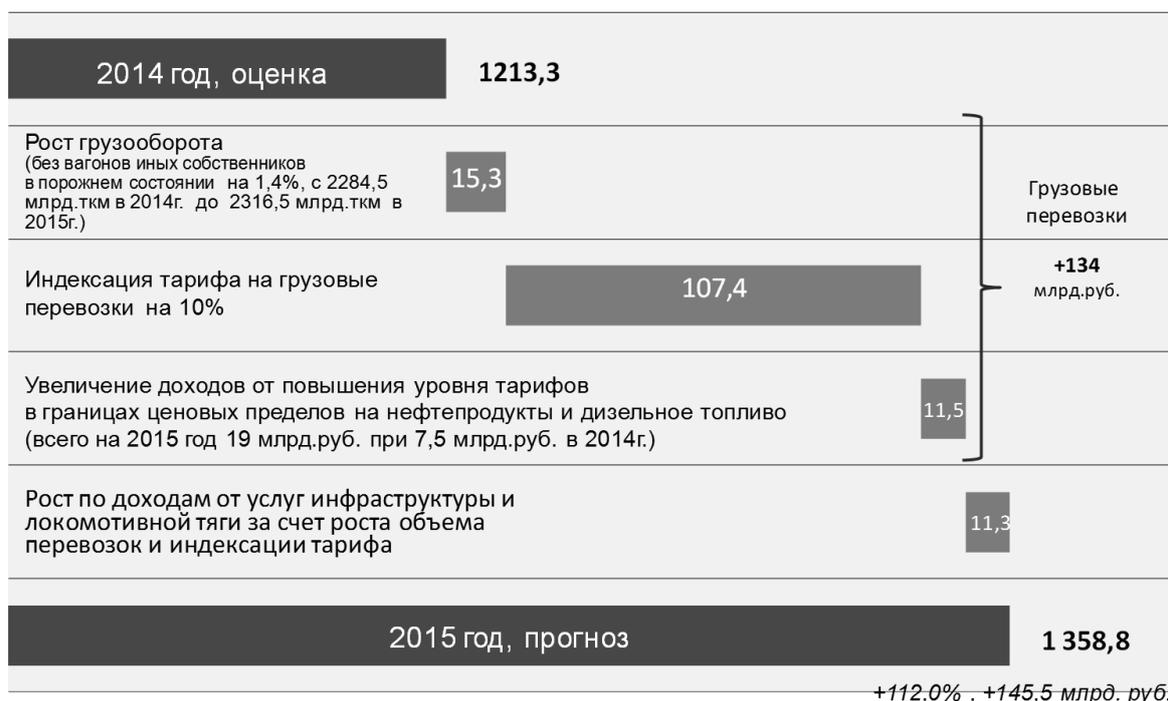


Рис. 2.4. Факторный анализ роста оценки доходов от перевозок в 2015 году к уровню оценки 2014 года

Что касается планируемых расходов ОАО «РЖД» в 2014 и 2015 году, то структура расходов по перевозочным видам деятельности ОАО «РЖД» по элементам затрат выглядит следующим образом (рис. 2.5):



Рис. 2.5. Структура расходов по перевозочным видам деятельности ОАО «РЖД» по элементам затрат

На рис. 2.6. представлена оценка роста налоговой нагрузки ОАО «РЖД» в 2013-2015 годах, что также является негативным фактором для экономики компании.

1	Рост платежей по налогу на имущество в связи с постепенной отменой льгот, млрд. рублей (дополнительно к предыдущему году)			
	2013	2014	2015	за три года:
	+6,8	+5,9	+7,9	+20,6
2	Рост акцизных платежей, включенных в цену дизельного топлива, млрд. рублей (дополнительно к предыдущему году)			
	2013	2014	2015	за три года:
	+3,7	+1,3	+0,6	+5,6
3	Увеличение страховых взносов в связи с изменением законодательства, млрд. рублей (дополнительно к предыдущему году)			
	2013	2014	2015	за три года:
	+2,9	+3,4	+3,8	+10,1
			> 1% индексации	

Рис. 2.6. Оценка роста налоговой нагрузки ОАО «РЖД» в 2013-2015 годах

Себестоимость перевозок в 2012-2014 годах находится на стабильном уровне, в 2014 даже немного уменьшилась (рис. 2.7)

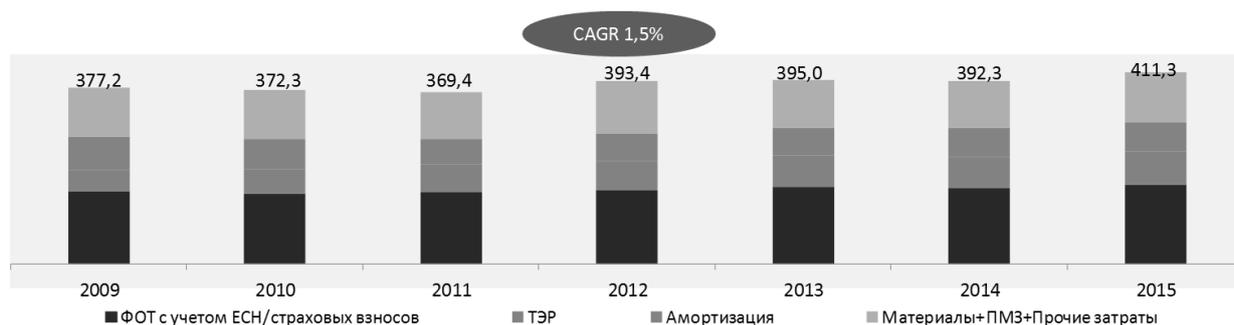


Рис. 2.7. Анализ роста себестоимости по перевозочным видам деятельности 2008-2017 гг., коп./10 прив. ткм

Справочно: CAGR - составные среднегодовые темпы изменений, средние темпы роста в течение несколько лет. Это среднее геометрическое среднегодовых темпов изменений.

В 2013-2014 году для обеспечения сбалансированности ОАО «РЖД» были приняты значительные меры по оптимизации расходов по перевозочным видам деятельности. При этом были сформированы **«отложенные расходы на капитальный ремонт объектов железнодорожной инфраструктуры - 55,2 млрд. руб., которые в проекте финансового плана на трехлетний период не восстановлены.**

Основные риски в части расходов по перевозочным видам деятельности в 2015 году:

1. В целях сбалансированности деятельности расходы сформированы на основе оптимизированной в 2013-2014 годах базы расходов и «отложенные» расходы на капитальный ремонт объектов железнодорожной инфраструктуры в сумме более 55 млрд. рублей не восстановлены, объем капитального ремонта сохранен на уровне 2014 года, при общей сумме по предложениям филиалов 145,4 млрд.руб.

2. Одной из вынужденных оптимизационных мер в 2014 году помимо ежегодной оптимизации численности работников стало решение о переносе индексации заработной платы на более поздний период (4 квартал 2014 года), а также продолжение применения режима неполной занятости работников Компании (охват 140 тыс. чел. в 1-м полугодии 2014 года). Вывод работников из режимов неполного рабочего времени будет стоить примерно 4,6 млрд. руб., а доиндексация заработной платы работников компании в 2015 году на 3,7% сверх установленных параметров (5,1%) с целью компенсации отставания заработной платы от уровня инфляции в 2014 году - 17,5 млрд. руб.

3. Сверхплановый рост инфляции, цен в промышленности и тарифов ТЭР в соответствии с представленным МЭР в сентябре 2014 г. прогнозом социально-экономического развития ведет к увеличению расходов на ~ 6 млрд. руб. или еще на 0,5% индексации тарифов.

Запланированные расходы, обеспечивающие финансовую сбалансированность и безубыточность деятельности компании, сформированы ниже экономически-обоснованного уровня, необходимого сегодня компании более чем на 80 млрд. руб.!

Взаимосвязь динамики среднегодового индекса потребительских цен в целом, в промышленности и себестоимости ж.д. перевозок представлена на рис. 2.8.

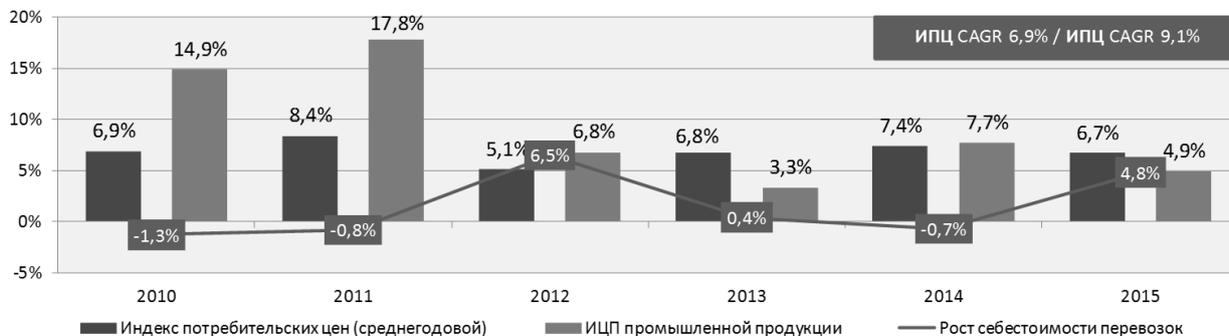


Рис. 2.8. Динамика среднегодового индекса потребительских цен в целом, в промышленности и роста себестоимости ж.д. перевозок

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 гг. предполагает реализацию множества масштабных проектов (рис. 2.9).

млрд.руб.



Рис. 2.9. Объем инвестиционного бюджета на 2015-2017 гг.

Структура инвестиционного бюджета в 2015 г. предполагает такие направления вложений, как выполнение поручений Правительства РФ (46,9%), обновление подвижного состава (21,3%), снятие инфраструктурных ограничений (15,9%), обеспечение безопасности (10,9%), прочие проекты (5,0%), рис. 2.10.

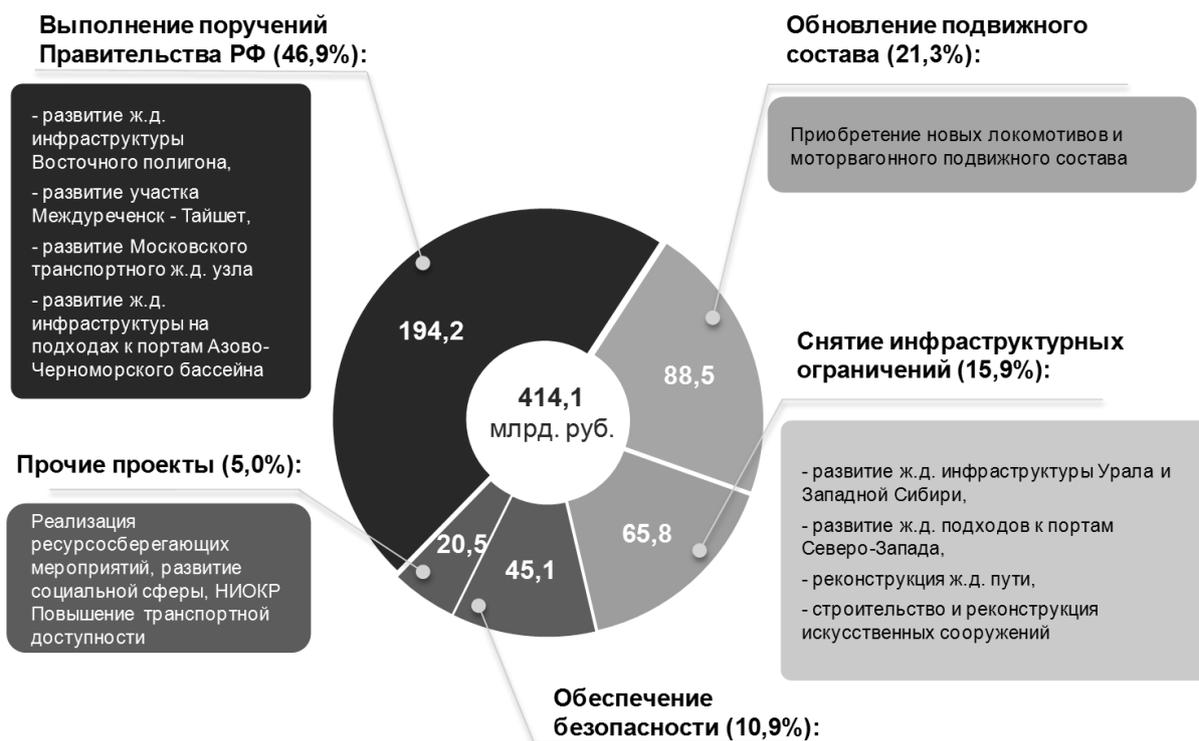


Рис. 2.10. Структура инвестиционного бюджета в 2015 г.

Реализация мероприятий по развитию ж.д. инфраструктуры в 2015-2017 гг. является составной частью комплексного проекта, направленного на формирование ж.д. инфраструктуры, необходимой для освоения прогнозируемого к 2020 году прироста объемов перевозок в размере **61,3 млн. тонн** (относительно 2012 года), табл. 2.6., 2.7.

Таблица 2.6.

Основные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада

Наименование целевой задачи / проекта	2015-2017 гг.
Всего, млрд. рублей, в том числе:	54,1
Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород	39,5
Усиление пропускной способности направления Дмитров – Сонково – Мга	3,0
Организация скоростного пассажирского движения на участке С.Петербург – Бусловская (2 этап)	1,7
Строительство вторых ж.д. путей и электрификация участка Выборг – Приморск - Ермилово	6,5
Усиление пропускной способности Волховстрой - Мурманск	0,7
Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие пограничных и сортировочных станций	2,7

Основные мероприятия и эффекты от развития железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна

Наименование целевой задачи / проекта	2015-2017 гг.
Всего, млрд. рублей, в том числе:	104,7
Комплексная реконструкция участка им. М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского узла	66,2
Комплексная реконструкция участка Трубная – Верх. Баскунчак – Аксарайская	6,2
Комплексная реконструкция ж.-д. линий Таманского полуострова (Раз. 9 км – Кавказ), строительство вторых путей, развитие ж.д. узлов, сортировочных станций	12,0
Усиление устройств электроснабжения, электрификация участков южного полигона сети	16,5
Проекты обновления ж.-д. инфраструктуры	3,7

2.3. Основные изменения в системе планирования и бюджетирования холдинга РЖД

В конце 2013 года в ОАО «РЖД» разработан Единый порядок финансового планирования и бюджетирования Холдинга (распоряжение ОАО «РЖД» № 2684р от 2 декабря 2013 г.), рис. 2.11.

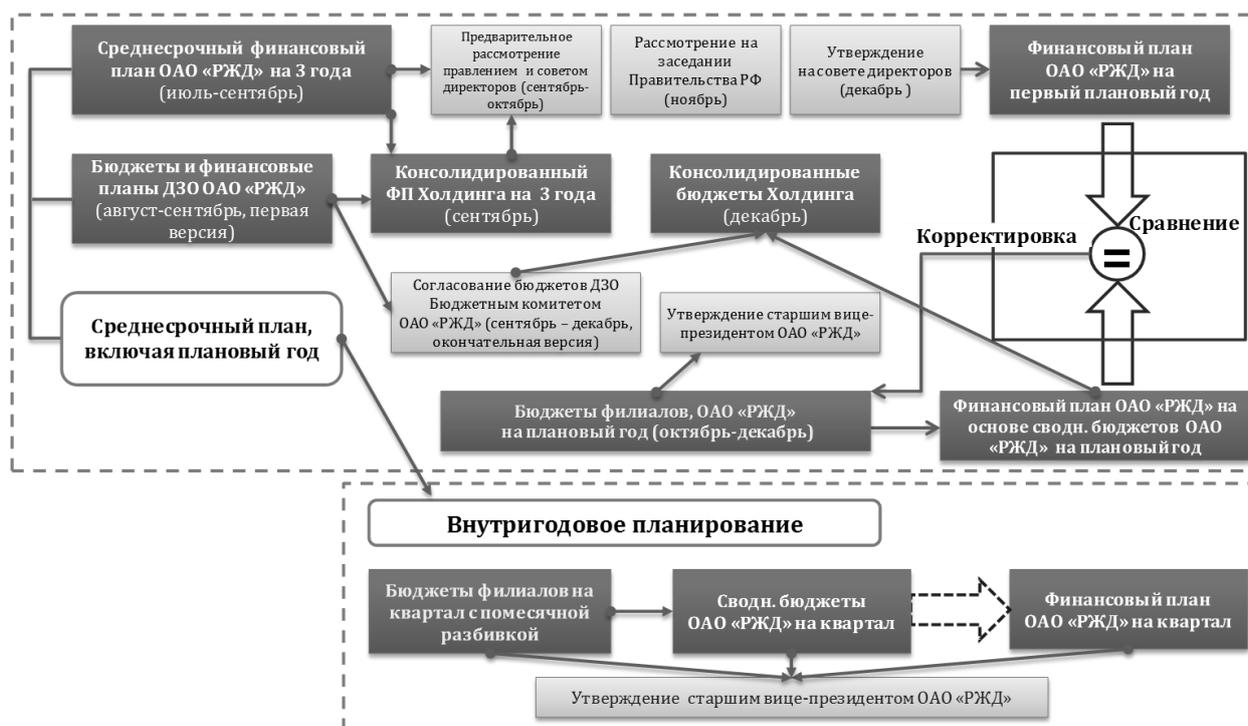


Рис. 2.11. Единый порядок бюджетного управления в холдинге РЖД

Это порядок основан на методологии формирования единого информационного пространства бюджетного управления (рис. 2.12).



Рис. 2.12. Базовая схема единого информационного пространства бюджетного управления

В целях повышения гибкости и адекватности реакции Компании на вызовы, возникающие во внешней среде, принято решение в 2015-2017 годах использовать технологию вариантного бюджетирования (рис. 2.13).

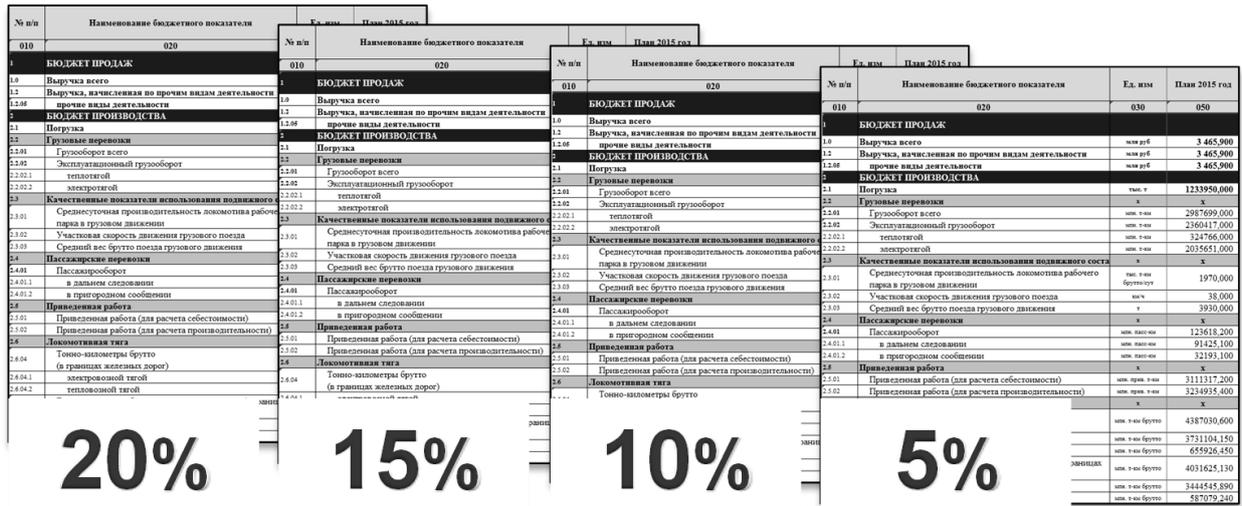


Рис. 2.13. Вариантное бюджетирование

Эта технология заключается в разработке нескольких вариантов бюджетов при различных прогнозах изменения объема работы.

В целях повышения эффективности бюджетного управления в холдинге РЖД разработан регламент формирования и контроля исполнения консолидированных бюджетов холдинга (распоряжение от 2.12.2013г. №2684р). Основные этапы бюджетирования представлены на рис. 2.14.

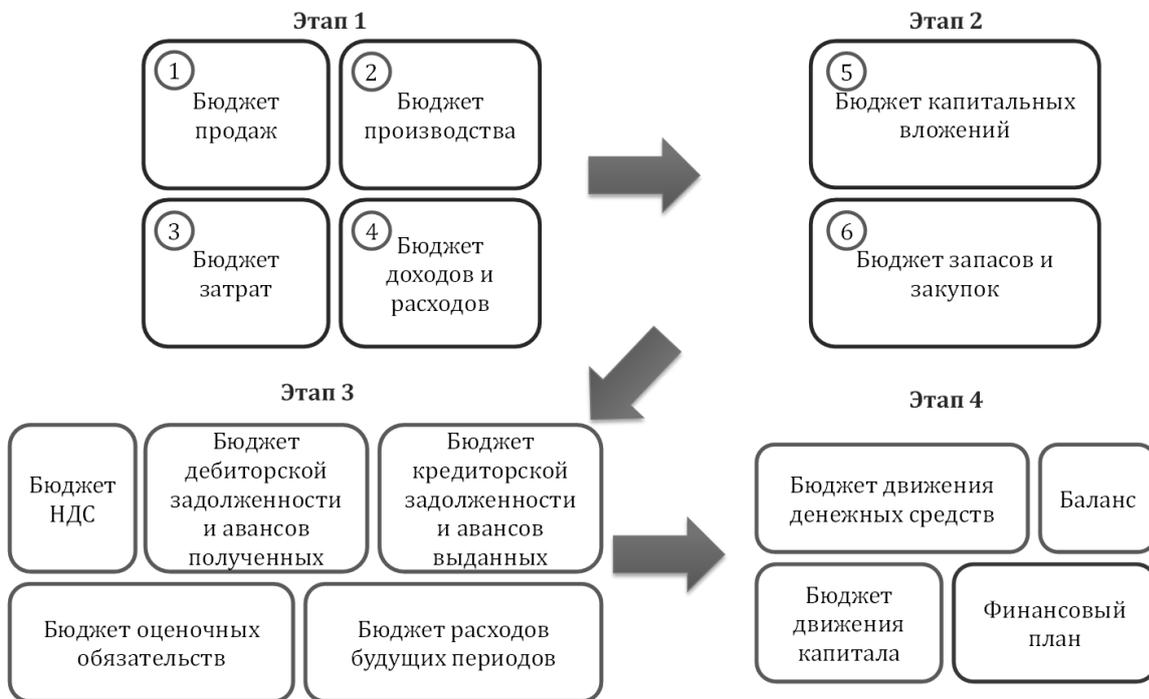
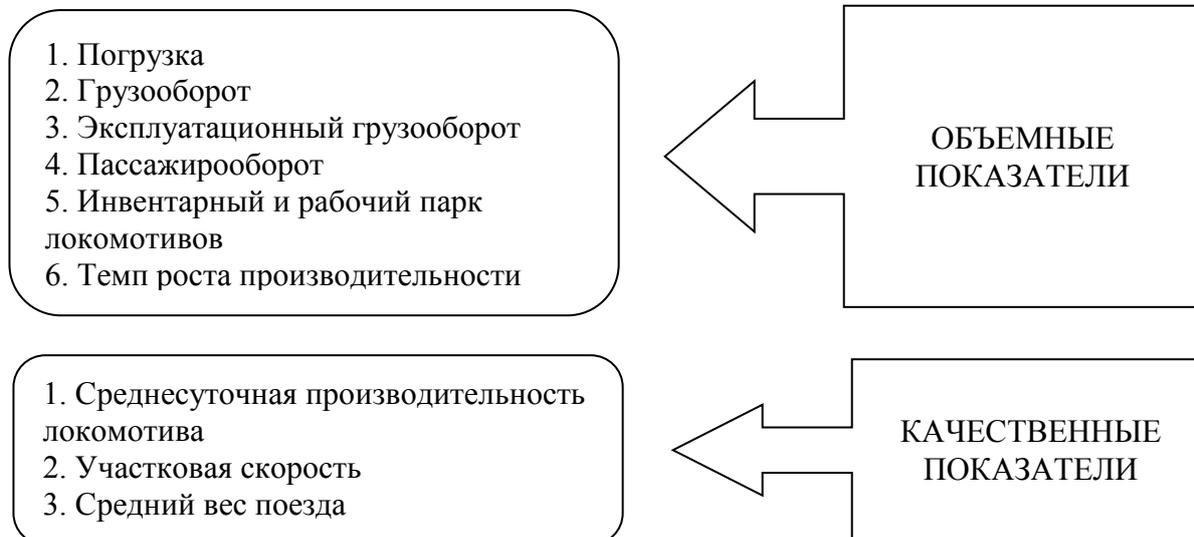


Рис. 2.14. Этапы формирования и контроля исполнения консолидированных бюджетов холдинга

Ключевой особенностью нового регламента бюджетирования является согласование показателей бюджетов региональных подразделений, расположенных в границах железной дороги (РЦКУ) с начальниками железных дорог. При этом согласованию подлежат такие объемные и качественные показатели, как:



Последовательность формирования основных параметров бюджета производства ОАО «РЖД» представлена на рис. 2.15.



Рис. 2.15. Последовательность формирования основных параметров бюджета производства ОАО «РЖД»

Сложная экономическая ситуация в стране и отрасли осложняется действием ряда факторов, вызывающих повышение расходов железных дорог:

- замедление темпов экономического роста и негативные прогнозы по экономике (сценарные условия, разработанные Минэкономразвития РФ;

- изменение структуры перевозок (увеличение доли низкодоходных перевозок массовых грузов, экспортных грузов и т.п.);
- нарастающие потребности в ремонте основных фондов;
- инвестиционная программа холдинга.

Прогнозирование объемов перевозок ОАО «РЖД» на среднесрочный период по ключевым показателям (погрузка, грузооборот нетто и брутто, пассажирооборот, приведенная работа) также определяет необходимость учета роста расходов. На рис. 2.16 показана связь изменения объема перевозок и уровня расходов по основным элементам затрат в различных филиалах ОАО «РЖД» и по компании в целом. Интересен большой разброс процентов влияния объемов перевозок на расходы по филиалам, особенно расходов на топливо и электроэнергию.

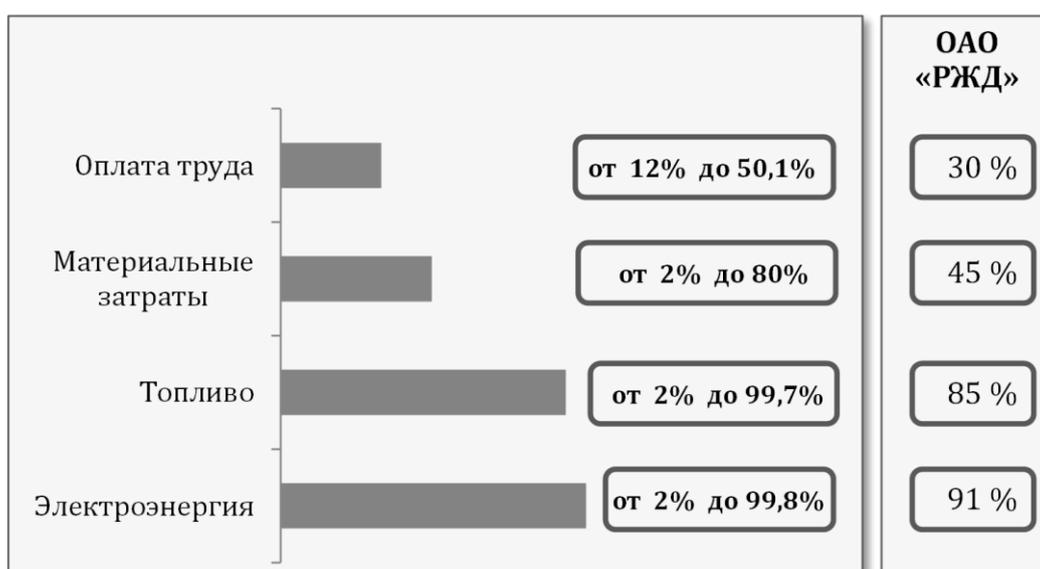


Рис. 2.16. Влияние объемов перевозок на расходы в различных филиалах

Ключевым фактором, влияющим на уровень расходов железнодорожного транспорта является грузооборот. На него, в свою очередь влияет объем погрузки грузов и дальность перевозки:

Погрузка грузов, тонн	P	x	Средняя дальность, км	L	=	Грузооборот, тонно- км	PL
Количество тонн грузов, погруженных всеми станциями сети железных дорог ОАО «РЖД»			Среднее расстояние, на которое перевозится одна тонна грузов			Характеризует количество перевезенного груза в расчете на расстояние, т.е. отражает фактическую работу ОАО «РЖД» по перемещению грузов	

Погрузка грузов анализируется:

- по тарифным классам:
 - 1 класс (низкодоходные)
 - 2 класс (среднедоходные)
 - 3 класс (высокодоходные)
- по основным родам грузов:

- Каменный уголь
- Кокс
- Нефть и нефтепродукты
- Руда цветная и серное сырье
- Черные металлы
- Химические и минеральные удобрения
- Химикаты и сода
- Строительные грузы
- Цемент
- Лесные грузы
- Зерно
- по видам сообщения:
 - внутригосударственное
 - международное
 - международное с расчетом платежей на дороге
 - международные перевозки с расчетом платежей через ЦФТО –филиал ОАО «РЖД»

Изменение структуры перевозок (по родам, классам, видам сообщения) даже при сохранении общего объема погрузки может привести к значительному изменению средней дальности перевозимых грузов и в последствии потребует пересмотра основных параметров бюджета производства и затрат.

Аналогичное влияние на расходы оказывает изменение пассажирооборота.

Основным элементом затрат по перевозочным видам деятельности в ОАО «РЖД» является затраты на оплату труда и социальные отчисления (41% от общих затрат). Базовые факторы, влияющие на изменение фонда оплаты труда:

- в сторону увеличения фонда оплаты труда:
 - + - Объем работ;
 - + - Структурные изменения;
 - + Ввод новых объектов;
 - + Индексация заработной платы;
 - + Отраслевые соревнования;
 - + Вознаграждение за преданность компании;
- в сторону уменьшения фонда оплаты труда:
 - - Оптимизация;
 - - Несвоевременная доставка грузов;

- - Содержание за штатом сверх установленных сроков;

В 2014 году к базовым факторам добавились новые, связанные с изменением законодательства, систем мотивации в компании:

- + Вознаграждение за стаж работы на БАМе;
- + Дополнительная мотивация диспетчерского аппарата;
- + Лимит средств начальника ж.д.;
- + Работник на пути;
- + Система наставничества;
- + Компенсация за вредные и опасные условия труда.

В современных экономических реалиях важнейшим условием устойчивости работы железнодорожного транспорта и холдинга РЖД является обеспечение сбалансированности параметров деятельности, ключевыми из которых являются:

- Производственные и экономические параметры бюджетов филиалов ОАО «РЖД»;
- Производственные и экономические параметры бюджетов ДЗО;
- Контрактные обязательства ОАО «РЖД» перед ДЗО.

В этой связи задача филиалов ОАО «РЖД» – предсказуемость планов и дисциплина договорной работы.

Для обеспечения сбалансированности параметров деятельности и повышения эффективности деятельности холдинга «РЖД» необходимы:

- Балансировка производственных программ филиалов ОАО «РЖД» и ДЗО между собой в целях оптимальной загрузки производственных мощностей холдинга
- Своевременность принимаемых руководителями ДЗО и филиалов ОАО «РЖД» решений о распределении ресурсов
- Сокращение потребности ДЗО в капитале (в том числе оборотном)
- Снижение непроизводительных расходов и себестоимости продукции, работ, услуг, реализуемых внутри холдинга, и в результате сдерживание роста цен для ОАО «РЖД»
- Улучшение финансово-экономических показателей деятельности холдинга.

3. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

3.1. Проблема управления частным вагонным парком на сети железных дорог России

Начиная с 2007 года, парк общий парк грузовых вагонов в РФ и парк частных вагонов стабильно увеличиваются (рис. 3.1).

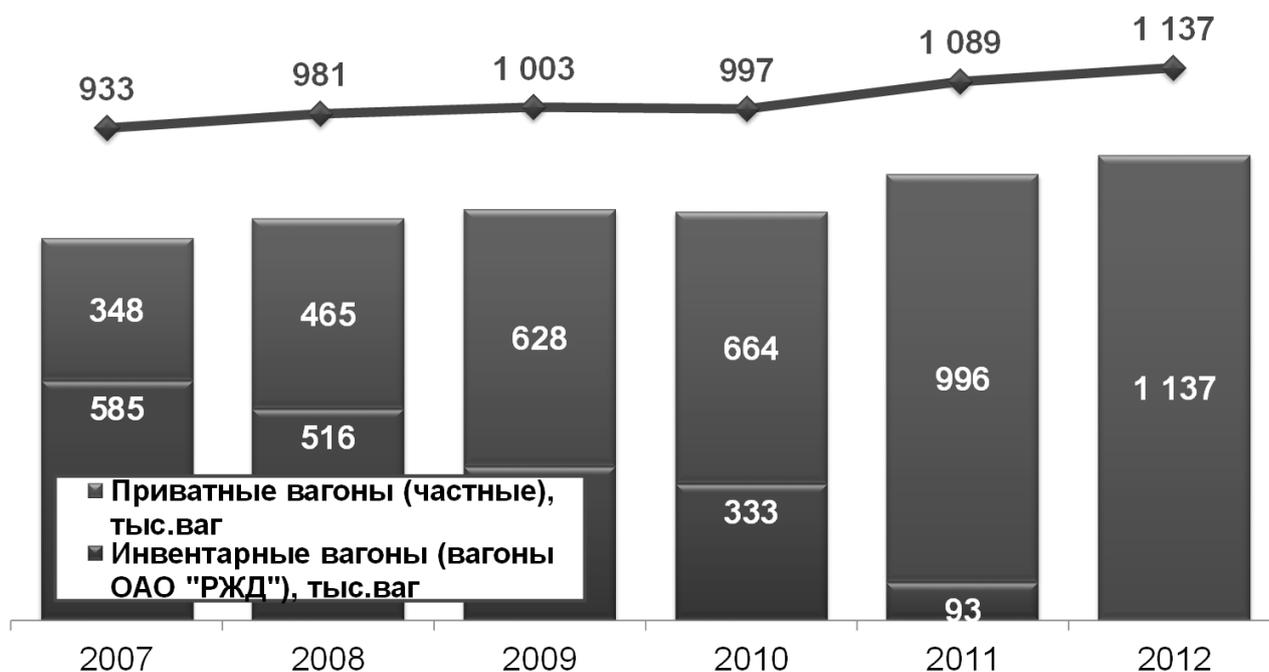


Рис. 3.1. Динамика изменения парка грузовых вагонов

Помимо позитивных последствий (привлечение инвестиций в обновление вагонного парка) увеличение конкуренции в сфере оперирования грузовых вагонов и наращивание частного парка вагонов, имеет и негативные эффекты, в частности, увеличение затрат времени на маневровую работу (рис. 3.2).

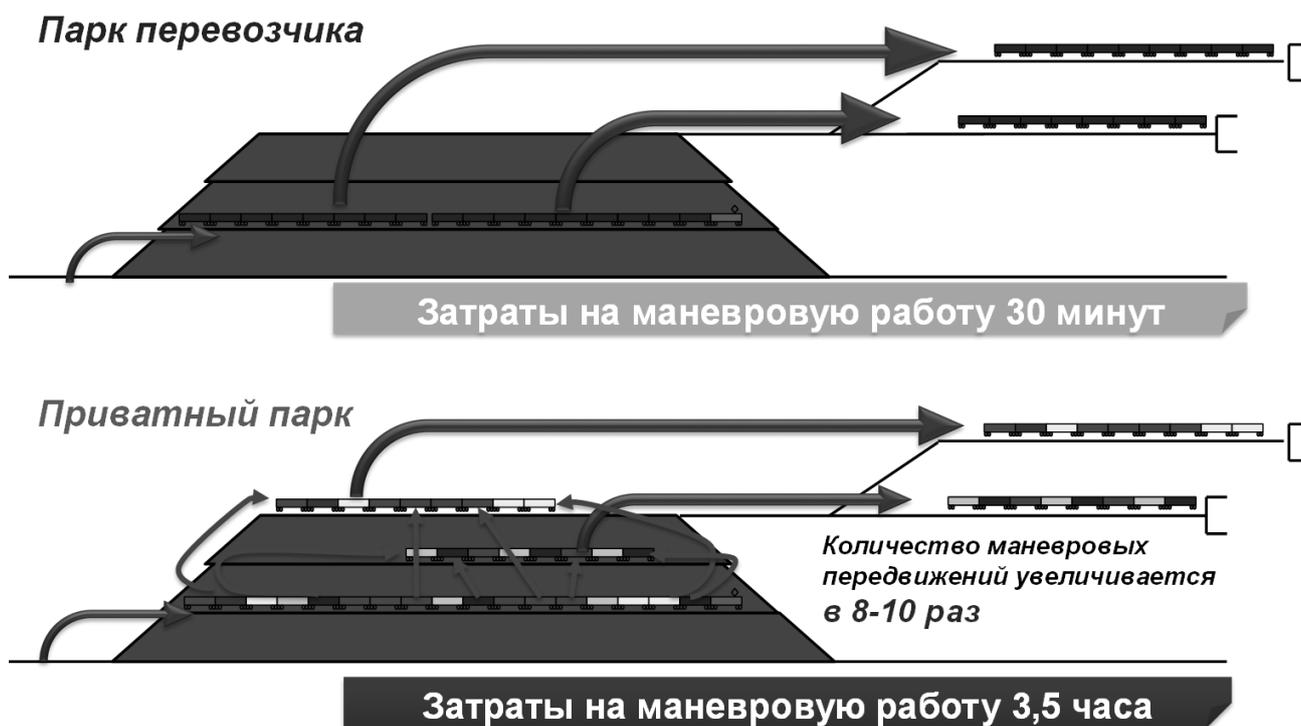


Рис. 3.2. Технологические потери на станциях погрузки

Кроме того, имеет место рост технологической нагрузки при снижении сдвоенных операций (выгрузка груза и последующая погрузка в него другого груза). Коэффициент сдвоенных операций уменьшился с 1,20 в 2007 г. до 1,04 в 2012, при этом подвод порожних на станции погрузки вырос с 45 до 55 тысяч вагонов в сутки.

К станциям погрузки дополнительно подводится 10 тысяч порожних вагонов в сутки, это:

- 45 тысяч вагонов в сутки на рейсе
- 30 тысяч переработок в пути следования
- 20 тысяч операций по приёму и отправлению

При снижении объёмов погрузки имеет место рост порожних вагонопотоков (рис. 3.3.).

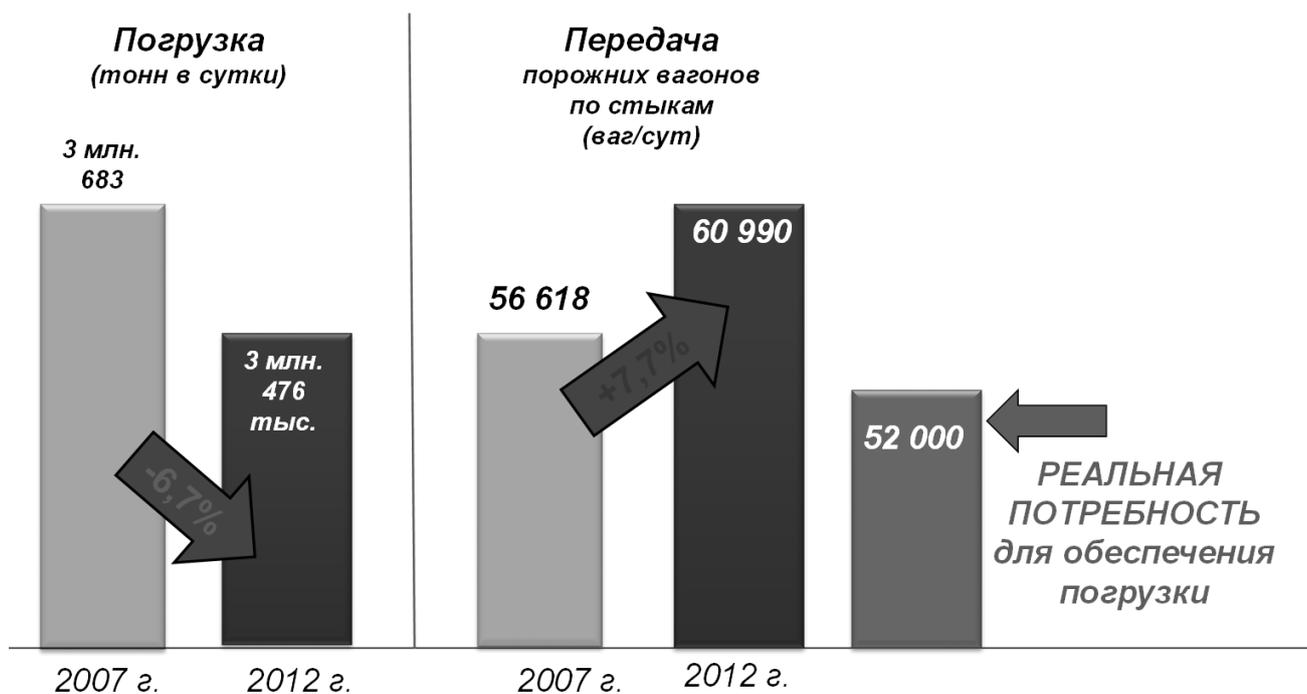


Рис. 3.3. Рост порожних вагонопотоков при снижении объёмов погрузки

Дополнительная передача – 9 тысяч порожних вагонов в сутки это 500 поездов и 30 тысяч вагонов в движении.

Выполненная ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» оценка влияния излишнего парка грузовых вагонов на экономику ОАО «РЖД» и страны в целом показала, что дополнительные затраты ОАО «РЖД» из-за излишнего парка грузовых вагонов (264 тыс. ед.) составили 13,2 млрд. руб./год, в т. ч.:

- в связи с увеличением переработки, маневровой работы и сверхнормативного времени простоя на сортировочных станциях – 0,7 млрд. руб.
- на содержание дополнительных локомотивов и локомотивных бригад, расход топливно-энергетических ресурсов из-за замедления поездов на участках, неграфиковых остановок перед входными сигналами станций – 3,3 млрд. руб.
- на подъем отставленных от движения поездов – 1,4 млрд. руб.
- штрафные санкции за просрочку доставки порожних вагонов – 7,8 млрд. руб.

Затраты владельцев и операторов грузовых вагонов на содержание избыточного парка – 70 млрд. руб./год, что определяет соответствующий рост транспортных затрат грузовладельцев.

4. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

4.1. Экономические проблемы дальних пассажирских перевозок

Пассажирские перевозки дальнего следования практически полностью осуществляет ОАО «Федеральная пассажирская компания». ОАО «ФПК» представляет собой ориентированную на увеличение акционерной стоимости, финансово-устойчивую, инновационную и динамично развивающуюся компанию, которая является:

- компанией – **национальным перевозчиком**
- **Социально-ориентированной** компанией
- **Клиентоориентированной** компанией – лидером по качеству обслуживания
- **Узнаваемым международным брендом и надежным партнером**

Ключевые цифры, характеризующие деятельность ОАО «ФПК», представлены на рис.

4.1



Рис. 4.1. ОАО «ФПК» в цифрах

Вместе с тем, время бросает компании стратегические вызовы:

- замедление экономического роста РФ
- сокращение доли экономически активного населения, нехватка квалифицированных работников
- ускорение технологического развития мировой экономики
- **возрастающие требования** потребителей к качеству обслуживания
- необходимость совершенствования действующей системы субсидирования

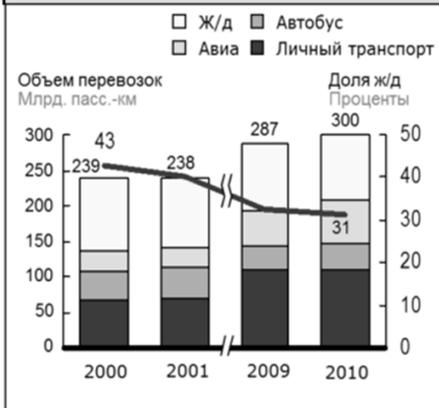
- потребность в кардинальном **повышении производительности труда** и мобильности человеческих ресурсов
- доступ к услугам ж/д инфраструктуры перевозчиков государств - членов **единого экономического пространства**
- необходимость **модернизации и развития инфраструктуры** железнодорожного транспорта
- усиление **государственной поддержки** внутренних региональных перевозок воздушным транспортом
- запуск **низкобюджетных авиаперевозчиков.**

Приоритетные стратегические задачи ОАО «ФПК»:

- разработка нового расписания, обеспечивающего наиболее полное удовлетворение спроса на перевозки
- сокращение издержек и повышение эффективности процессов обеспечения перевозок
- организационное развитие Компании на основе внедрения современных и эффективных инструментов и методов управления
- повышение производительности труда
- **обеспечение финансовой устойчивости ОАО «ФПК» в условиях недостатка субсидий**

ОАО «ФПК» ФУНКЦИОНИРУЕТ В УСЛОВИЯХ СЛОЖНОЙ РЫНОЧНОЙ СРЕДЫ

На фоне роста объема пассажирских перевозок доля ж/д в РФ снижалась ...



... но ж/д сохраняли конкурентоспособность на расстояниях 300-1000 км и на направлениях, где отсутствуют другие виды транспорта



Рынок межгородских автобусных перевозок, личный автотранспорт

- Значительное ценовое преимущество автобусов по сравнению с ж/д
- Рост доступности личного транспорта с ростом доходов населения
- Время в пути на автобусе или автомобиле на коротких и средних расстояниях не превышает время движения пассажирского поезда

Растущий рынок авиаперевозок

- С ростом уровня дохода часть населения заменяет ж/д на авиа
- Субсидирование авиаперевозок позволяет авиакомпаниям конкурировать с ж/д по цене, отнимая у ж/д часть пассажиропотока

РАЗВИТИЕ ОАО «ФПК» НЕВОЗМОЖНО БЕЗ СОГЛАСОВАННЫХ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВА И ХОЛДИНГА "РЖД"

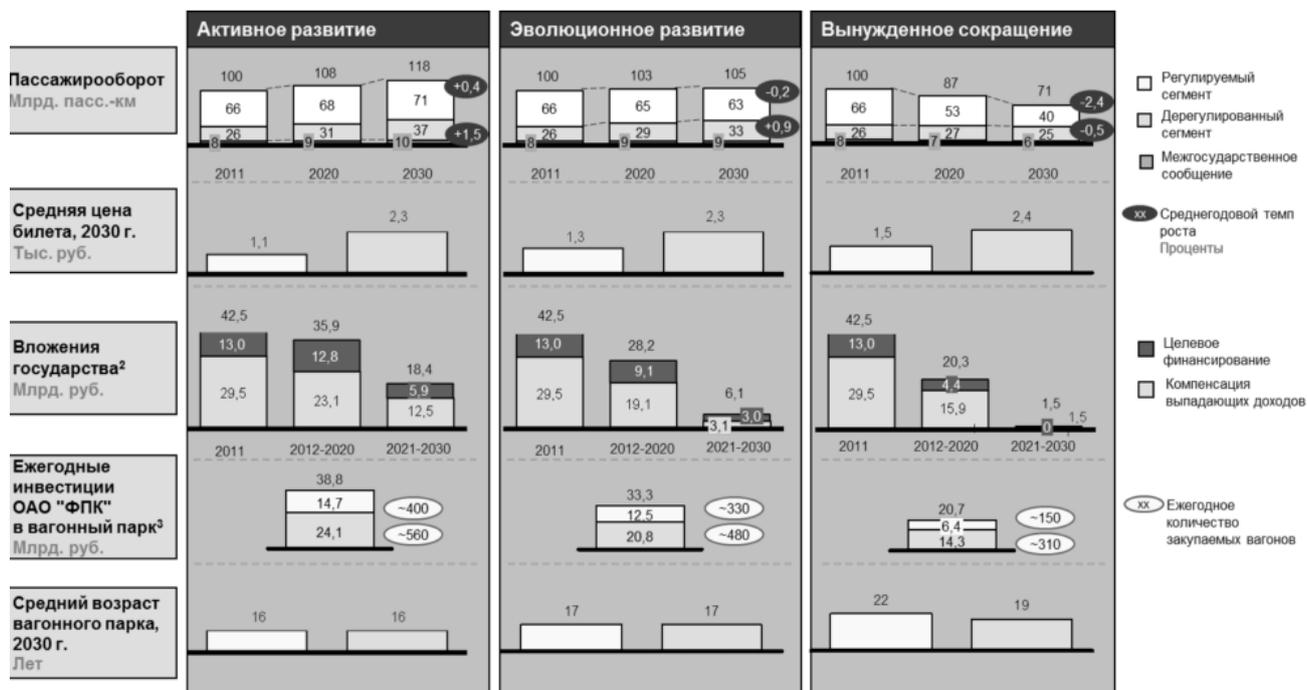
	Описание действий	Эффект	Оценка эффекта
 Государство	<ul style="list-style-type: none"> • Индексация тарифов в регулируемом сегменте в соответствии со сложившейся практикой и ростом доходов населения 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение операционного денежного потока 	<ul style="list-style-type: none"> • +22,4 млрд. руб. в 2030 г.
	<ul style="list-style-type: none"> • Принятие решений относительно введения госзаказа, отмены экономически неэффективных маршрутов, изменения расписания движения поездов в рамках госзаказа 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение операционного денежного потока 	<ul style="list-style-type: none"> • + 1,5 млрд. руб. в 2030 г.¹
	<ul style="list-style-type: none"> • Выделение достаточного финансирования для компенсации инвестиционной составляющей затрат в регулируемом сегменте 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение комфорта для пассажиров • Повышение конкурентности ж/д, удержание пассажиропотока 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение удовлетворенности пассажиров и мобильности населения
 ОАО "РЖД"	<ul style="list-style-type: none"> • Реализация решения по передаче локомотивного парка в собственность ОАО "ФПК" • Выполнение инвестиционной программы по локомотивному парку при государственном финансировании перед осуществлением его передачи в собственность ОАО "ФПК" 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение операционных затрат • Снижение необходимого количества локомотивов за счет более эффективного их использования 	<ul style="list-style-type: none"> • Экономия до 10% от расходов на локомотивы
	<ul style="list-style-type: none"> • Выполнение мероприятий по повышению скорости движения на ряде маршрутов 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение удобства для пассажиров • Рост доли ж/д на маршрутах 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение удовлетворенности пассажиров и мобильности населения • +3-7%

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТАНЫ 3 ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

	Активное развитие	Эволюционное развитие	Вынужденное сокращение
Государственное финансирование инвестиций	• Достаточное государственное финансирование закупок и обновления подвижного состава	• Умеренные объемы государственного финансирования • Инвестиций в подвижной состав в регулируемом сегменте не хватает для удовлетворения спроса	• Минимальное государственное финансирование • Инвестиций в подвижной состав не хватает для удовлетворения спроса как в регулируемом, так и в дерегулированном сегментах
Госзаказ и компенсация выпадающих доходов	• Госзаказ введен на неприбыльных маршрутах	• Действует существующий механизм возмещения выпадающих доходов	• Действует существующий механизм возмещения выпадающих доходов
Темпы повышения тарифов в регулируемом сегменте ¹	• + 1,7% в год	• + 3,2% в год	• + 3,8% в год
Эффект на пассажирооборот	• Рост пассажирооборота в регулируемом и дерегулированном сегментах	• Рост пассажирооборота происходит только в дерегулированном сегменте	• Сокращение пассажирооборота в регулируемом и дерегулированном сегментах

¹ Сверхинфляции, среднее значение за период 2012-2030 гг.
ИСТОЧНИК: анализ рабочей группы

ПРИ ЭТОМ, РОСТ ПАССАЖИРООБОРОТА И КАЧЕСТВА УСЛУГ ПОТРЕБУЕТ МАСШТАБНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ СО СТОРОНЫ ОАО «ФПК» И ГОСУДАРСТВА



4.2. Убыточность пригородных пассажирских компаний

В рамках реформы пассажирский пригородный комплекс (ППК) был передан в ведение региональных властей путем образования совместных (ОАО «РЖД» и администраций регионов) предприятий в субъектах федерации. Всего в рамках реформирования ППК создано 26 пригородных пассажирских компаний.

После образования этих компаний ответственность по определению графика движения электропоездов, стоимости билетов и прочих параметров деятельности ППК должны нести администрации регионов.

В связи с установлением регионами цен на пригородные перевозки на уровне ниже себестоимости у пригородных компаний возникают убытки. Большая часть регионов заняли позицию отрицания наличия некомпенсированных убытков перевозчиков за прошлые периоды.

ОАО «РЖД» было направлено 101 обращение о погашении убытков ППК в 64 региона на сумму 31,5 млрд. руб. (рис.4.2.)

Отчеты регионов	Наименование региона
<p>8 Подписано соглашений о компенсации убытков прошлых лет</p>	<p>Кировская область (ОАО «ВВППК») Нижегородская область (ОАО «ВВППК») Волгоградская область (ОАО «Волгоградтранспригород») Тамбовская область (ОАО «Башкортостанская ППК», ОАО «ППК «Черноземье» - 2 периода, ОАО «СКППК») Республика Мордовия (ОАО «Башкортостанская ППК»)</p>
<p>25 Информация о рассмотрении вопроса и запрос дополнительного материала</p>	<p>Вологодская, Калининградская, Липецкая, Свердловская, Ярославская области, Забайкальский край и другие регионы</p>
<p>60 Получен отказ субъектов РФ в подписании соглашений</p>	<p>Амурская, Брянская, Воронежская, Ленинградская, Тверская области, Ставропольский, Приморский, Красноярский края и другие регионы</p>

Рис. 4.2. Ответы регионов на обращения ОАО «РЖД» о компенсации убытков ППК прошлых лет

Дебиторская задолженность компаний пригородного пассажирского комплекса перед ОАО «РЖД» за пользование услугами инфраструктуры, аренду подвижного состава и локомотивных бригад на 30.06.2014г. составила 66,3 млрд.руб.

За 9 месяцев 2014 году происходит рост объемов перевозок в пригородном железнодорожном сообщении к аналогичному периоду 2013 года (рис. 4.3). Однако при этом происходит вынужденное сокращение поездов. В 2014 году отменено более 460 пригородных поездов.



Рис. 4.3. Вынужденное сокращение пригородных поездов на фоне улучшения показателей работы пригородного комплекса

В результате проведения мероприятий по снижению убыточности пригородных перевозок потребность в субсидиях в течении 2014 года сократилась на 2,5 млрд. рублей. Потребность в субсидиях регионов в 2014 г. относительно 2013 г. снижена на 1,6 млрд руб.

Реальная дополнительная потребность в бюджетном финансировании пригородного комплекса составляет более 18 млрд. рублей в год, ежегодная потребность в инвестиционных ресурсах на обновление парка подвижного состава - 12 -17 млрд. рублей.

Операционные расходы пригородного комплекса в целом в 2014 г. представлены на рис. 4.4.

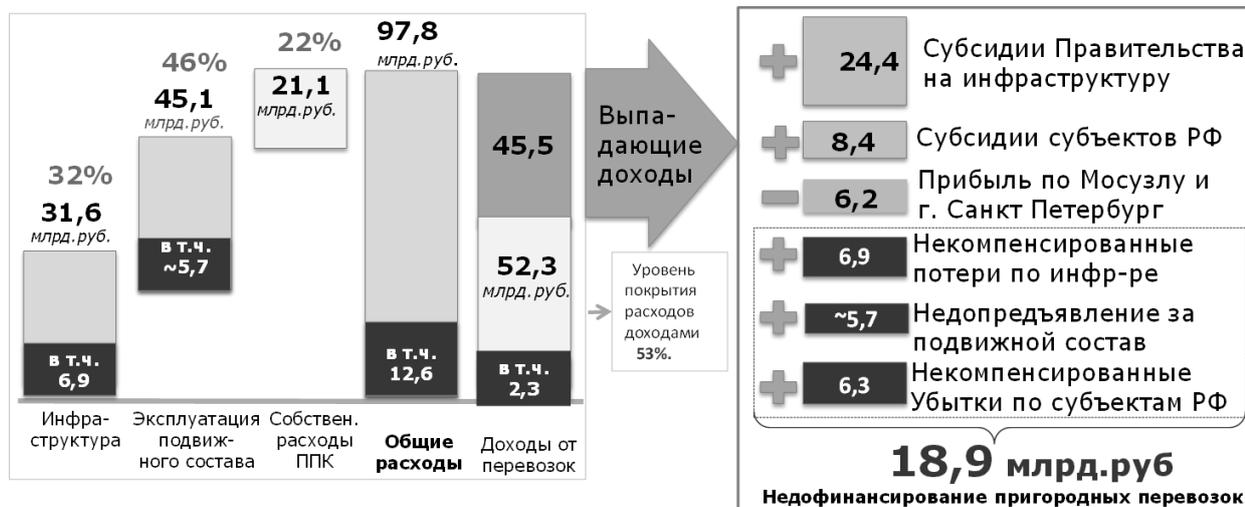


Рис. 4.4. Операционные расходы пригородного комплекса в целом в 2014 г., млрд. руб.

Для обеспечения безубыточности пригородных компаний необходимо:

- Продолжить работу с субъектами РФ по подписанию соглашений об урегулировании убытков ППК за прошлые периоды
- Продолжить работу по приведению размеров движения пригородных поездов к объемам финансирования
- Обеспечить до конца 2014 г. направление исковых требований к регионам за 2011 год.
- Продолжить взыскание с субъектов РФ в судебном порядке убытков ППК .
- Пригородным компаниям заключить на 2015 г. и последующие периоды договоры с субъектами РФ на объемы перевозок подкрепленных соответствующим финансированием из региональных бюджетов.

4.3. Развитие высокоскоростного сообщения в Российской Федерации

Стратегия развития высокоскоростного и скоростного движения в Российской Федерации предполагает строительство ВСМ в объеме 4253 км, строительство СМ - 6942 км.

ВСМ – специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия, предназначенная для движения со скоростями от 200 до 400 км/ч.

СМ – движение пассажирских поездов в диапазоне скоростей 141 – 200 км/ч.

Общая численность населения в зоне действия сети СМ и ВСМ - более 100 млн. чел. (рис. 4.5).

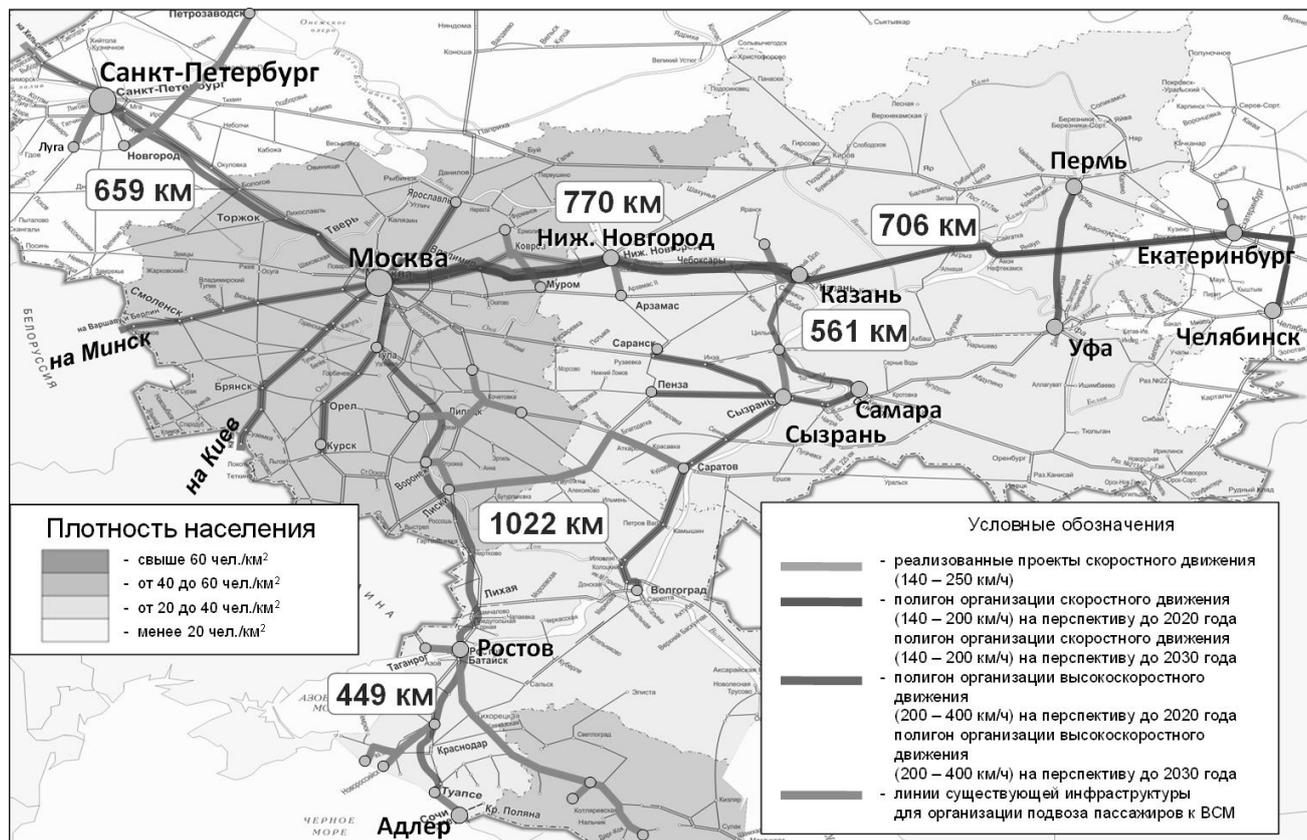


Рис. 4.5. Перспективная схема ВСМ и СМ в России

Основные эффекты строительства ВСМ и СМ для страны:

- строители и промышленность – крупный заказ – вызов готовности
- инвесторы – вложение в реальный сектор экономики России
- наука и образование – новые решения и уникальные специалисты
- регионы – новые высокотехнологичные рабочие места, рост ВРП
- железные дороги – качественный рывок в развитии отрасли
- **Россия в целом – объединение территорий страны**

Энергоэффективность и экологичность ВСМ (по данным Международного союза железных дорог) представлены на рис. 4.6.



Рис. 4.6. Энергоэффективность и экологичность ВСМ

Ключевым проектом развития ВСМ в РФ является национальный проект строительства ВСМ «Москва – Казань» (рис. 4.7).

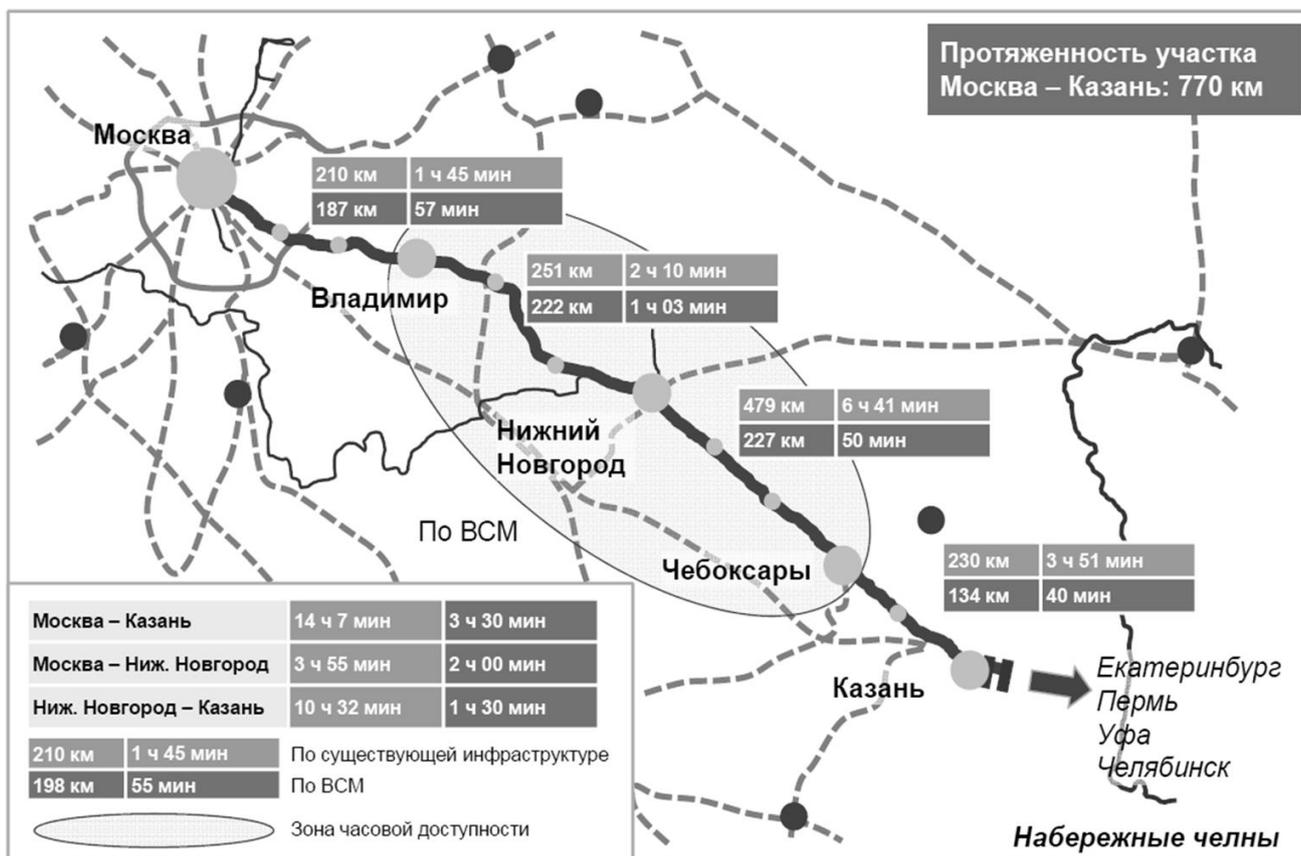


Рис. 4.7. Проект ВСМ «Москва – Казань»

Показатели эффективности проекта строительства ВСМ Москва-Казань приведены в табл. 4.1.

Таблица 4.1

Показатели эффективности проекта строительства ВСМ Москва-Казань

Показатель	Ед. изм.	Значение
IRR Проекта	%	5.67%
Средневзвешенная стоимость капитала Проекта	%	5.30%
Чистая приведенная стоимость проекта с учетом субсидии на этапе эксплуатации	млрд руб.	156.8
Чистая приведенная стоимость проекта без учета субсидии на этапе эксплуатации	млрд руб.	69.0
Недисконтированный срок окупаемости с учетом субсидии на этапе эксплуатации	лет	20 лет
Недисконтированный срок окупаемости без учета субсидии на этапе эксплуатации	лет	22 года
Дисконтированный срок окупаемости с учетом субсидии на этапе эксплуатации	лет	37 лет

Основные группы эффектов от реализации проектов строительства ВСМ:

ТРАНСПОРТНЫЕ ЭФФЕКТЫ:

- Рост объема пассажирских перевозок
- Высвобождение инфраструктурных мощностей существующей сети ОАО «РЖД» для грузовых перевозок
- Высвобождение мощностей автомобильной дорожной сети
- Развитие внутриагломерационных связей, расширение агломераций, формирование конурбаций
- Развитие внутреннего и въездного туризма

ПРЯМЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ:

- Заказ отечественной промышленности. Размещение заказов на предприятиях различных отраслей народного хозяйства, связанных с реализацией проекта
- Повышение производительности труда в зоне влияния ВСМ, в первую очередь, за счет агломерационных эффектов
- Создание высокопроизводительных рабочих мест в период строительства и эксплуатации ВСМ
- Бюджетные эффекты на бюджеты всех уровней, связанные как с прямым увеличением налоговых платежей от участников проекта, так и ростом косвенных налоговых поступлений
- Рост ВВП РФ и ВРП регионов прохождения ВСМ

КОСВЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ:

- Экологические эффекты
- Безопасность транспорта
- Мультипликаторы в отраслях не связанных напрямую с проектом ВСМ
- Рост занятости и миграционные эффекты
- Транспортная безопасность страны
- Опережающее развитие наукоемких и высокотехнологичных производств
- Создание предпосылок к появлению новых долгосрочных инструментов инвестирования в стране

Кроме прямых, существуют еще косвенные экономические эффекты от ВСМ-2 «Москва – Казань» на этапе строительства.

Так, уже на стадии строительства проект ВСМ «Москва – Казань» имеет существенный макроэкономический эффект. ВРП регионов прохождения ВСМ получит мультипликативный прирост в размере 150 млрд. руб. в сумме за период 2014-2019 г.. Более 400 млрд. прироста ВРП будет распределено по другим регионам.

Создание ВСМ приведет к ускорению экономического роста не только территорий прохождения трассы, но и других регионов России. Строительство ВСМ создаст мультипликативный эффект для выпуска продукции и услуг в размере 1,2 трлн рубл. в сумме за 2014-2019 гг. Среди обрабатывающих отраслей наибольший эффект получит промышленность строительных материалов (117 млрд руб.), металлургия (111 млрд руб.), машиностроение (более 41 млрд руб.)

Строительство ВСМ – это значимый драйвер спроса на продукцию отраслей промышленности, в том числе высокотехнологичную. Мультипликативный эффект от строительства ВСМ сгенерирует бюджетный эффект в виде дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней за период 2014-2019 гг. в размере 174,6 млрд руб.

Все эффекты приведены в ценах 2012 г.

Динамическая модель тарифообразования ВСМ-2 «Москва – Казань» представлена на рис. 4.8.

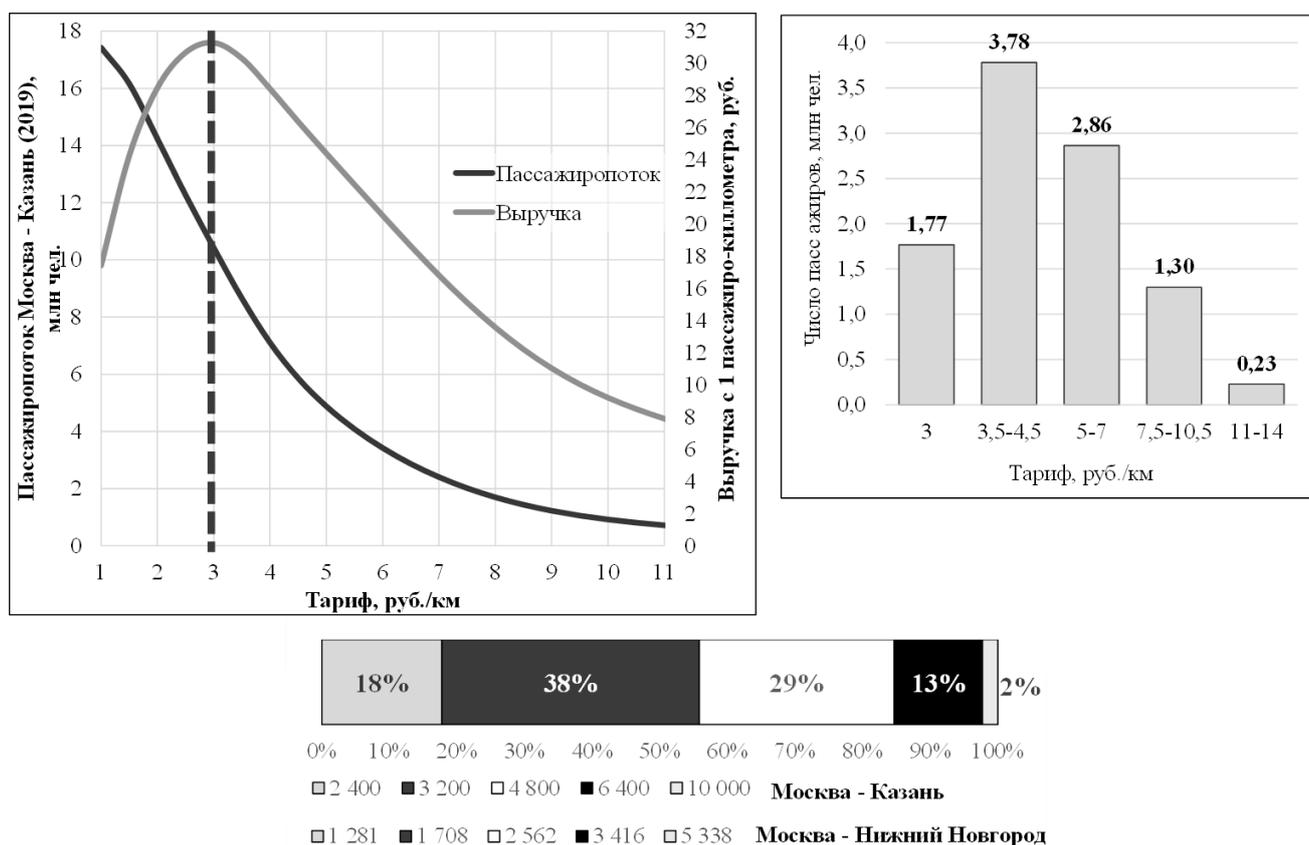


Рис. 4.8. Динамическая модель тарифообразования ВСМ-2 «Москва – Казань»

В таблице 4.2 приведен мультипликативный эффект на выпуск в отраслях экономики от строительства ВСМ (накоплено за 2014-2019 гг. в ценах 2012 г.).

Таблица 4.2

Мультипликативный эффект на выпуск в отраслях экономики от строительства ВСМ

Отрасль экономики	Проект всего	Регионы прохождения
Сельское хозяйство	3,7	0
Добыча полезных ископаемых	59,9	4,2
Производство пищевых продуктов	3	0,1
Текстильное и швейное производство, производство кожи	1,3	0
Обработка древесины, целлюлозно-бумажное производство	40,8	1,2
Производство кокса и нефтепродуктов	41,8	2,3
Химическое производство	27,6	1,7
Производство прочих неметаллических продуктов	116,9	19,6
Металлургическое производство	111,8	3,1
Машиностроительные виды деятельности	41,2	2,3
Производство и распределение электроэнергии	45,5	1,8

Оптовая и розничная торговля	126,1	85,8
Транспорт и связь	73,9	42,9
Прочие услуги	90,9	49,5
Потребление домашних хозяйств	191,8	76
Инвестиции	191,8	13,3
Государственное потребление	36,4	22
Итого	1204,5	326,1
Общий эффект по отношению к начальной сумме инвестиций (%)	146%	

Совокупный прирост ВВП за счет агломерационных эффектов на 6,85 трлн. руб. в период 2020-2030 гг., что приведет к ускорению темпов прироста ВВП за этот период на 18,8%.

Мультипликативный эффект от строительства и эксплуатации ВСМ сгенерирует бюджетный эффект в виде дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней за период 2014-2030 гг. в размере 1,53 трлн. руб., что превышает полную стоимость реализации проекта.

Численность занятых, обеспечиваемая мультипликативными эффектами от строительства ВСМ, тыс. чел. (без непосредственно занятых в строительстве или эксплуатации магистрали) превысит 370 тыс. человек (рис. 4.9).

	Проект	Сумма по регионам
Сельское хозяйство	2,4	0,0
Добыча полезных ископаемых	12,8	1,6
Обрабатывающие производства	155,2	14,0
Производство и распределение электроэнергии	26,7	1,1
Оптовая и розничная торговля	58,5	40,1
Транспорт и связь	51,6	29,9
Прочие услуги	65,8	32,4
ИТОГО	373,3	119,3

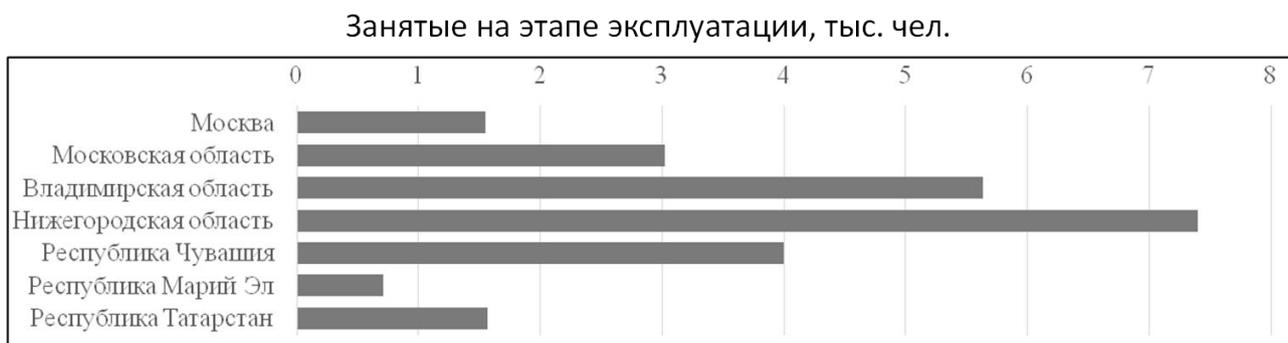


Рис. 4.9. Создание новых рабочих мест в результате строительства ВСМ «Москва – Казань»

4. ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Инновационное развитие железнодорожного транспорта предопределяется созданием необходимых условий в ходе его реформирования и наличием ресурсного потенциала. Движущей силой реального экономического роста в стране является труд как активный элемент производственного процесса, так как в рыночной экономике именно человеческий капитал формирует доходы, расходы, прибыль, а следовательно – обеспечивает экономическую устойчивость транспортных организаций.

Рациональное использование трудовых ресурсов и современные подходы к мотивации труда составляют основу эффективной и устойчивой финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Российские железные дороги», его территориальных филиалов и иных структурных подразделений. По оценкам ряда специалистов, доля затрат на оплату труда с отчислениями на социальные нужды составляет в основных структурных подразделениях ОАО «РЖД» от 25 до 50 процентов всех эксплуатационных расходов.

Процесс корпоративных трансформаций в отрасли и формирование крупнейшего транспортного холдинга обусловили необходимость разработки новых подходов к оценке производительности труда головной компании участников холдинга и их структурных подразделений. В ходе структурных преобразований влияние отдельных экономических результатов и последствий на устойчивость работы компании в целом следует рассматривать системно, во взаимосвязи элементов корпоративной структуры с целью соблюдения баланса интересов всех подразделений, участвующих в формировании важнейшего обобщающего показателя эффективности – производительности труда.

Основные составляющие оценки влияния структурных преобразований в железнодорожной отрасли на производительность труда в холдинге «Российские железные дороги» приведены на рис. 5.1.

ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ	ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ
Гибкость управления персоналом.	Усложнение структуры управления.
Адаптивность методов управления персоналом к условиям рыночной экономики.	Изменение структуры и численности административного персонала.
Формирование управленческой отчетности при управлении производительностью труда.	Не гибкость статистической отчетности.
Повышение мотивации работников.	Отсутствие обобщающего объемного показателя работы компании в целом.
Повышение ответственности за результаты работы.	Отсутствие эффективных механизмов оценки производительности труда созданных структурных подразделений.
Дифференциация показателей работы по бизнес-блокам, по видам деятельности, по бизнес-процессам	Не проработаны функциональные взаимосвязи показателей работы структурных подразделений с обобщающим показателем работы ОАО «РЖД».

↓

Разработка методики оценки производительности труда структурных подразделений железных дорог, в т.ч. обоснование объемных показателей структурных подразделений железной дороги для оценки производительности

Рис. 5.1. Оценка влияния структурных преобразований на железнодорожном транспорте на производительность труда участников холдинга «РЖД»

Само понятие «устойчивая работа транспортного холдинга» включает в себя не только соответствие объемных показателей достигаемым финансово-экономическим показателям (доходы, расходы и прибыль), но и обеспечение требуемого уровня качества продукции (работ, услуг), производимых (оказываемых) в соответствии с запросами потребителей (пользователей).

Особую специфику имеют механизмы обеспечения эффективности и мотивации труда в регулируемом сегменте транспортного производства, т.е. в инфраструктурном комплексе. Наиболее существенно особенности управления инфраструктурными подсистемами (хозяйствами) проявляются на уровне территориальных филиалов - железных дорог В табл. 4.3 приведены величины объемных показателей и численность персонала основных структурных подразделений железной дороги за I и II квартал 2013 г.

Базисом формирования системы сбалансированных показателей оценки объемов работы структурных подразделений железной дороги является производственная функция.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ФУНКЦИЯ [production function] – экономико-математическая модель, связывающая переменные величины ресурсов с величиной выпуска продукции.

Производственная функция применяется для анализа влияния различных сочетаний факторов производства на объем выпуска в определенный момент времени, а также

прогнозирования соотношения объемов факторов производства и объема выпуска в разные моменты времени.

Объем производства железной дороги зависит от объема вовлекаемых ресурсов, т.е. зависимость между объемом производства и величинами вовлекаемых ресурсов может быть выражена в виде следующей функциональной записи, полученной расчетным порядком с применением аппарата экономико-математического моделирования.

Таблица 4.3.

Величины необходимых показателей и численности персонала основных структурных подразделений железной дороги.

Структурное подразделение	Измеритель, ед. изм.	Объемный показатель			Численность персонала, чел.		
		2013 (I кв.)	2013 (II кв.)	Темп роста	2013 (I кв.)	2013 (II кв.)	Темп роста
РЦКУ	Приведенная работа, млн прив. т-км	727139,2	768524,0	105,7%	34384	50326	146,4%
ЦДИ	Приведенная работа, млн прив. т-км	727139,2	768524,0	105,7%	325910	292542	89,8%
ЦД	Приведенная работа, млн прив. т-км	727139,2	768524,0	105,7%	101290	99298	98,0%
ЦТ	Ткм-брутто (перевозки), млрд т-км. брутто	899,8	940,3	104,5%	120378	117319	97,5%
ГВЦ	Технические единицы ГВЦ, тех. ед.	12332,4	12434,5	100,8%	9323	8963	96,1%
ЦФТО	Погрузка, млн тонн	293,9	311,7	106,1%	11150	10685	95,8%
ЦДПО	Пассажиروоборот всего, млн пас-км	27261,4	34703,4	127,3%	3951	3865	97,8%
ЦТР	Приведенные единицы, привед. ед.	46909,5	49576,5	105,7%	51549	50847	98,6%

При оценке производительности труда работников структурных подразделений ОАО «РЖД» по видам деятельности предлагается использовать формулу следующего вида:

$$ПТ_i = \frac{Pl_{прив}}{Ч_i} = \frac{k_i \cdot Q_i}{Ч_i}$$

i – структурное подразделение;

Pl_{прив} – приведенные т-км (приведенная продукция) i-го структурного подразделения;

$Ч_i$ – контингент i -го структурного подразделения;

Q_i – оценочный объемный показатель i -го структурного подразделения;

k_i – коэффициент приведения оценочных показателей деятельности структурных подразделений в границах железной дороги к прив. т-км.

Схема формирования обобщающего объемного показателя приведена на рис. 5.2.



Рис. 5.2. Схема формирования обобщающего объемного показателя

Сегодня наблюдается очевидное отставание Российской Федерации от стран Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона в решении проблем, стоящих перед национальными железными дорогами.

Для обеспечения конкурентоспособности и эффективности труда российских железнодорожников необходимо стандартизировать применяемые в мире методы оценки и стимулирования производительности труда и при этом обеспечить реализацию стандарта достойной оплаты высокопрофессионального труда.

В таблице 4.4 приведены основные стандартизированные подходы к изменению производительности труда на железнодорожном транспорте развитых Европейских государств.

Таблица 4.4.

Основные качественные и объемные измерители производительности труда на железнодорожном транспорте в Европе

Показатель	Формула	Единица измерения
------------	---------	-------------------

Производительность труда*	$P_T = \frac{Pl_{\text{нетто}}}{\mathcal{U}}$	т-км нетто/1 работника
	$P_T = \frac{Al}{\mathcal{U}}$	пасс-км/1 работника
	$P_T = \frac{\mathcal{U}}{L_{\text{экспл}}} \quad ***$	кол-во работников/1 км эксплуатационной длины
Производительность труда грузового железнодорожного транспорта*	$P_T^{\text{гр}} = \frac{Pl_{\text{брутто}}}{\mathcal{U}^{\text{гр}}}$	т-км брутто/1 работника
	$P_T^{\text{гр}} = \frac{Pl_{\text{нетто}}}{\mathcal{U}^{\text{гр}}}$	т-км нетто/1 работника
Производительность труда пассажирского железнодорожного транспорта (в т.ч. высокоскоростного)*	$P_T^{\text{пасс}} = \frac{Al}{\mathcal{U}^{\text{пасс}}}$	пасс-км/1 работника
Производительность труда в инфраструктурном комплексе**	$P_T^{\text{инф}} = \frac{NS}{\mathcal{U}^{\text{инф}}}$	поездо-км/1 работника

* Из официального отчета о проведении заседания Европейской экономической комиссии совместно с Комитетом по внутреннему транспорту. Шестидесят шестая сессия. Женева, 8–9 ноября 2012 года. Блок 10 - Производительность на железнодорожном транспорте.

** Данный показатель используется рядом зарубежных компаний. Например, DB Group.

*** В отечественной практике данный показатель трактуется как трудоемкость.

Возрождение рельсового транспорта в Европе на новой технологической основе, усиление государственного участия в инвестировании проектов дальнейшего развития железнодорожного транспорта, а также уникальные по своим масштабам темпы модернизации и нового строительства железных дорог в Китайской Народной Республике ставят Россию перед фактом риска потери в ближайшие 5-10 лет лидирующих позиций по количественным показателям развития железнодорожного транспорта и невозможностью достижения в обозримом будущем паритета с ведущими странами мира по качественным показателям (уровень технологий, эффективность функционирования, качество оказываемых услуг и пр.).

Большинство железных дорог мира в 70-80-х гг. XX века столкнулись с тем, что темпы углубления проблем, стоящих перед железнодорожным транспортом, стали опережать темпы

обновления и развития отрасли. Быстрое накопление внутрисистемных нарушений угрожало лавинообразным нарастанием различных дефектов (технологических сбоев, аварий, снижением качества предоставляемых услуг), что становилось серьезным препятствием для сохранения гарантированного уровня надежности, безопасности и эффективности функционирования железных дорог.

Кризис железнодорожного транспорта во всем мире был связан также со сменой технологической парадигмы и проблемами, возникавшими из-за неконкурентоспособности железных дорог по сравнению с новыми видами транспорта при многократном росте расходов на поддержание и обновление инфраструктуры железных дорог.

В большинстве зарубежных стран первым шагом для решения возникших проблем стала структурная реформа железнодорожного транспорта.

Для реализации мероприятий реформы, в частности, странами Европейского союза был разработан стандартизованный набор инструментов управления. Этот набор, включающий в себя методы разделения функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью, выделения естественно-монопольных и конкурентных секторов, дерегулирования видов деятельности, не являющихся естественно-монопольными, процедуры перехода от монопольного состояния отрасли к конкурентному и многие другие, с большим или меньшим успехом используется в течение последних 20-30 лет.

Реализация аналогичных мер по реформированию российских железных дорог проводится Правительством Российской Федерации с 1998 года.

Ведущее положение железных дорог определяется их возможностями осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. Особое значение развития инфраструктуры железных дорог определяется также большими расстояниями перевозок, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов.

К концу XX века радикальные геополитические и социально-экономические преобразования в национальной экономике привели к нарастанию негативных процессов в развитии российских железных дорог, проявившихся в масштабном физическом и моральном старении основных фондов железнодорожного транспорта, прогрессирующем нарастании технико-технологической отсталости, а также хроническом дефиците финансовых ресурсов, необходимых для поддержания и обновления отрасли. Проблемы структурного реформирования и развития на железнодорожном транспорте не являются специфически российскими проблемами.

На рис. 5.3 отражена укрупненно этапность формирования системы показателей оценки производительности труда в холдинге «Российские железные дороги» по бизнес-блокам в разрезе структурных подразделений железных дорог.

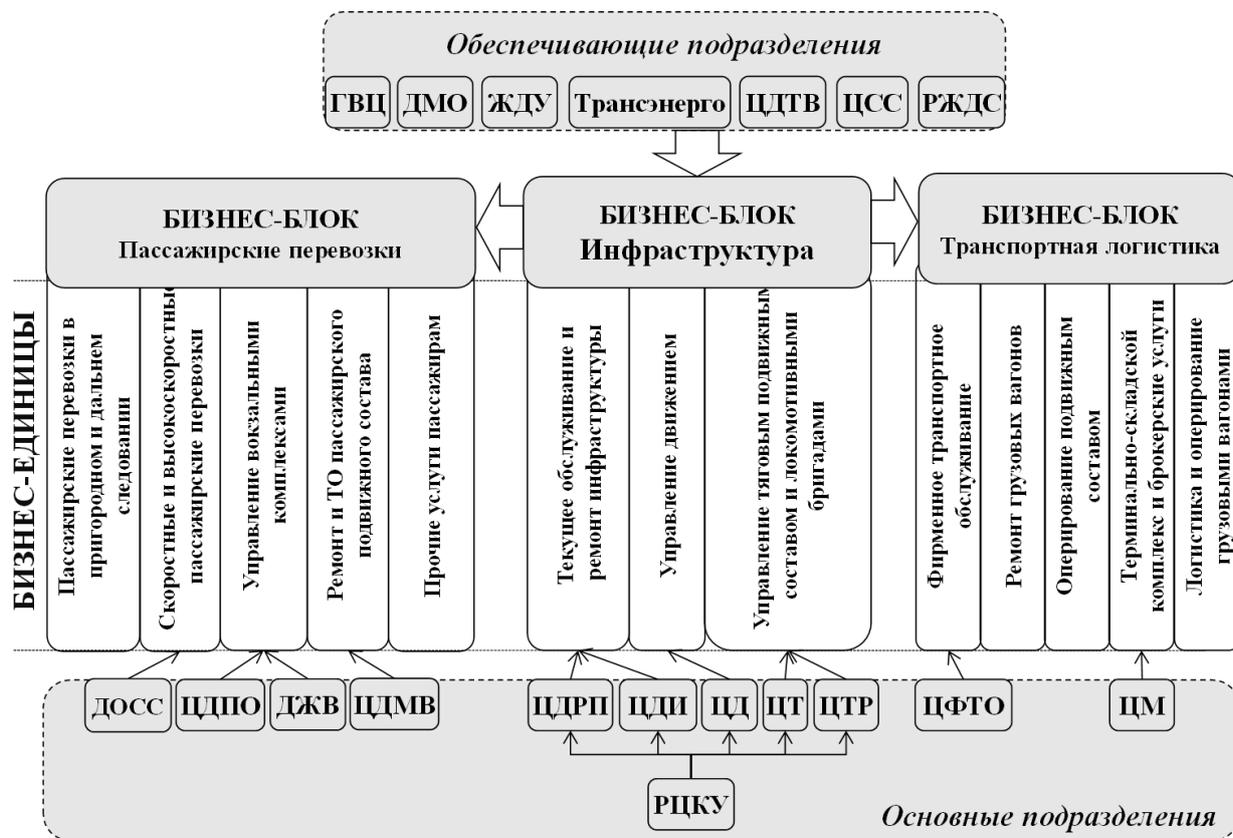


Рис. 5.3. Формирование системы показателей оценки производительности труда по бизнес-блокам в разрезе структурных подразделений железных дорог

При сопоставлении Европейского опыта оценки оптимальных темпов роста производительности труда на российских железных дорогах необходимо учитывать следующее:

- 1) **Несопоставимость условий перевозок железных дорог России и Европы по объему и структуре.**

В России грузооборот составляет 2196,2 млрд т-км нетто, в Германии – 104,3 млрд т-км нетто, в Латвии – 19,5 млрд т-км нетто. Железные дороги Германии выполняют 4,75 % в сопоставлении с грузооборотом России, а Латвии – 0,89 %. Доля перевозок грузов в общем объеме приведенной продукции железнодорожного транспорта в России составляет 93,97 %, в Германии – 53,91 %, в Латвии – 96,04 %.

- 2) **Несопоставимость по эксплуатационной длине железных дорог.**

Эксплуатационная длина железных дорог в России составляет 85,2 тыс. км, в Германии - 33,5 тыс. км, в Латвии 1,9 тыс. км. Эксплуатационная длина железных дорог в Германии составляет 39,32 % к уровню России, в Латвии - 2,18 %.

- 3) **Несопоставимость по дальности отправок.**

В России средняя дальность отправки грузов составляет 1575 км, в то время как в Германии – 267 км, в Латвии – 350 км. Средняя дальность отправки грузов в Германии составляет 16,97 % к уровню России, в Латвии – 22,21 %.

4) Несопоставимость по грузонапряженности железных дорог.

В России грузонапряженность железных дорог составляет 25,7 млн т-км/км, в Германии – 3,1 млн т-км/км, в Латвии – 10,5 млн т-км/км. Грузонапряженность в Германии составляет 12,07 % к уровню России, в Латвии – 40,76 %.

5) Несопоставимость по пробегу поездов.

В России пробег поездов составляет 1439 млн поездо-км, в Германии - 1035 млн поездо-км, в Латвии – 18,9 млн поездо-км. Пробег поездов в Германии составляет 71,93 % к уровню России, в Латвии – 1,31 %. Для сопоставимости с условиями России необходимо учитывать разницу в весовых нормах поездов. В России средний вес поездо-нетто составляет 2255 т, в Германии – 500 т, в Латвии – 1746 т.

Анализ данных, приведенных на рис. 5.4, позволяет сделать вывод, что показатели производительности труда, определенные в сопоставимом виде, позволяют реально оценить интенсивность использования трудового потенциала железнодорожного транспорта России. В этой связи необходима выработка принципиально новых подходов к развитию систем оплаты и мотивации труда на железнодорожном транспорте, формированию инновационного климата в сфере транспорта.

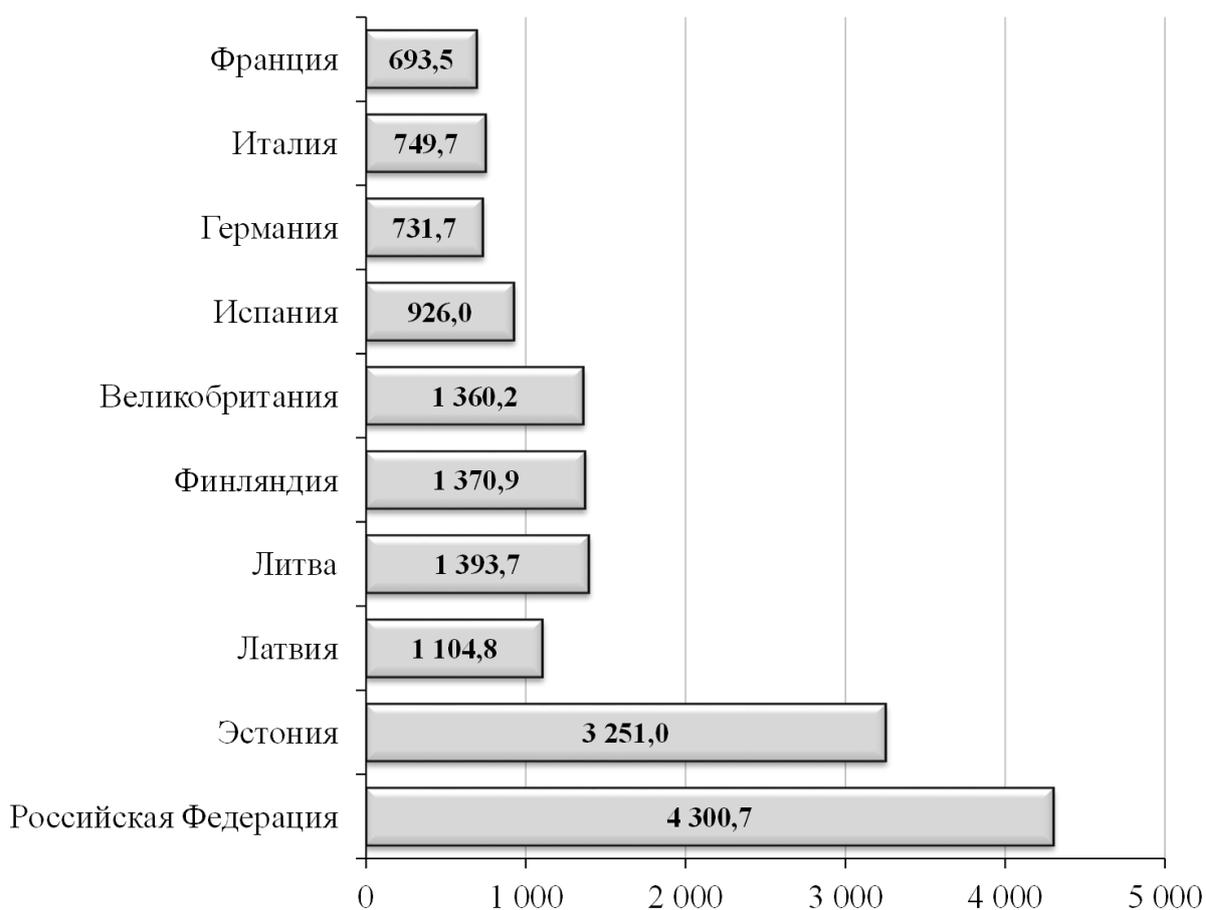


Рис. 5.4. Производительность труда на железных дорогах мира по результатам 2011 года (данные из отчета Европейской экономической комиссии), (пас-км + т-км брутто)/1 работника

Целью Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года является формирование условий для транспортного обеспечения социально-экономического роста в России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидерских позиций России в мире на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны. Российское государство, национальная экономика и общество в стратегической перспективе планируют получить следующие результаты в области развития железнодорожного транспорта:

1. Создание инфраструктурной основы для долгосрочного роста экономики России и повышения качества жизни населения, комплексного освоения новых экономических районов страны и доступа к новым источникам природных ресурсов, особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

2. Получение высокого мультипликативного эффекта за счет реализации комплексной программы строительства железнодорожных линий, значительно превосходящей по темпам показатели советского периода, на основе консолидированного участия государства, регионов и частных инвесторов.

3. Рост транспортной доступности субъектов Российской Федерации и выравнивание их транспортной обеспеченности.

4. Снижение совокупных транспортных издержек за счет повышения эффективности работы железнодорожного транспорта и достижения конкурентоспособного уровня качества транспортных услуг.

5. Доведение технического и технологического уровня инфраструктуры, подвижного состава, сферы их содержания и ремонта до лучших мировых стандартов.

6. Решение системной задачи организации движения тяжеловесных грузовых поездов и пассажирских поездов с высокими скоростями на единой железнодорожной сети, позволяющей оптимизировать себестоимость перевозок и снизить затраты на строительство автодорог для большегрузных автомобилей.

7. Создание условий для повышения мобильности населения, развития межрегиональных экономических и культурных связей на основе реализации программы развития высокоскоростного и скоростного сообщения между крупнейшими центрами страны, позволяющей сократить время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом до 2,5 часов, Москвой и Нижним Новгородом до 2 часов, между Москвой и Берлином до 8-10 часов, Москвой и Сочи до 15 часов, сделать Россию удобной для туризма, разгрузить автомобильные дороги в междугороднем и пригородном сообщении и т. д.

8. Реализация прорывных решений в области интеграции железнодорожного транспорта в глобальную транспортно-логистическую систему на основе достижения комплексности и высоких стандартов качества транспортных услуг.

9. Формирование эффективного и многофункционального транспортного кластера и превращение российского железнодорожного транспорта в экспортера транспортных продуктов, технологий и технических решений.

10. Придание мощного импульса развитию отечественного научно-производственного комплекса на основе формирования долгосрочного платежеспособного заказа на инновационную технику, технологии, материалы, программно-информационные продукты для технического перевооружения и развития железнодорожного транспорта.

Решение задач достижения технического и технологического паритета с ведущими странами мира в сфере железнодорожного транспорта обуславливает необходимость применения новых подходов к мотивации и повышению эффективности труда, инновационного

прорыва в отечественном транспортном и машиностроительном комплексе, в смежных отраслях промышленности, без чего невозможно повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на внешнем и внутреннем рынках.

5. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

5.1. Формирование стратегии компании в области организации, нормирования, оплаты и стимулирования труда

Данная стратегия предусматривает следующие разделы:

- Бизнес – процессы развития:
- Организация труда:
- Организация оплаты труда:
- Материальное стимулирование работников
- Администрирование и обеспечение развития вопросов организации, нормирования, оплаты и стимулирования труда

Бизнес – процессы развития:

1. **Разработка стратегии в области организации, нормирования, оплаты и мотивации труда** (проведение единой политики в компании, совершенствование законодательства и контроль его соблюдения, управление стратегическими проектами и программами, влияние на трудоемкость процессов и др.);
2. **Управление рисками** (многофакторный мониторинг уровня заработной платы работников компании, оценка состояния работы в системе нормирования труда);
3. **Контроль выполнения бюджета – ФОТ** (контроль расходования ФЗП), определение порядка индексации заработной платы).

Организация труда:

1. **Техническое нормирование** (поддержание в актуальном состоянии системы нормирования труда, исследование трудовых процессов, разработка методологии нормирования и норм затрат труда, нормирование работников с повременной оплатой труда, снижение внутрисменных потерь и др.);
2. **Тарифное нормирование** (контроль правильности применения наименований профессий и должностей, тарификации работ и рабочих, совершенствование ЕТКС);
3. **Организация рабочего времени работников** (разработка локальных нормативных актов и методических пособий, контроль соблюдения трудового законодательства,

оперативный анализ, исполнение Положения об особенностях рабочего времени для работников, труд которых связан с движением поездов);

4. Управление уровнем укомплектованности профессий и должностей (определение методологии анализа и расчета нормативной численности, организация и контроль проведения расчета численности, выработка мероприятий на основе анализа укомплектованности).

Основные направления совершенствования организации оплаты труда:

1. Разработка, реализация и совершенствование системы оплаты труда;
2. Обеспечение мер по росту реальной заработной платы;
3. Реализация и совершенствование положений по обеспечению безопасности движения поездов;
4. Стимулирование продолжительной работы в компании и др.

Основные направления совершенствования материального стимулирования работников:

1. Оценка эффективности системы материального стимулирования работников;
2. Разработка предложений по повышению эффективности системы премирования работников в регионе, направление их в департамент, функциональные филиалы;
3. Контроль исполнения нормативных документов ОАО «РЖД» по вопросам мотивации труда работников в регионе;
4. Организация проведения акций разъяснительного характера, опросов по оценке эффективности системы премирования;
5. Обеспечение эксплуатации автоматизированной системы АС КСПР;
6. Разбор обращений работников по нарушениям в вопросах премирования.

Основные направления совершенствования администрирования и обеспечения развития вопросов организации, нормирования, оплаты и стимулирования труда (рис. 6.1):

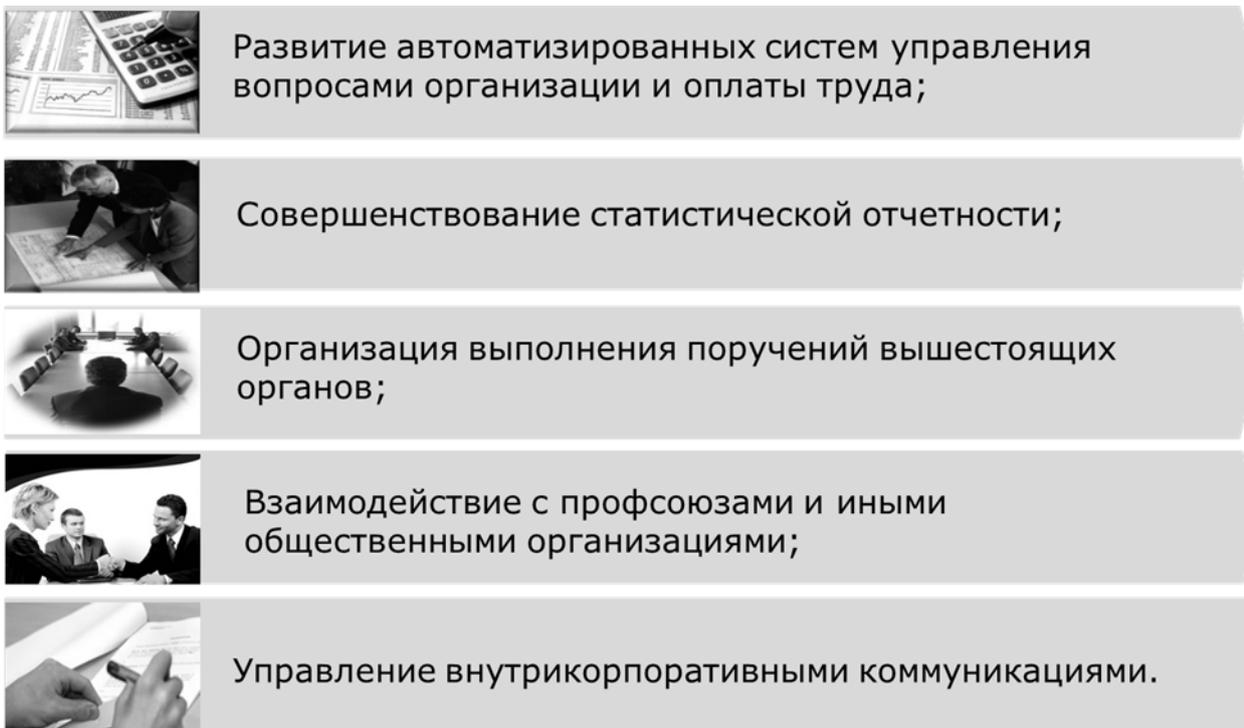


Рис. 6.1. Процессы, обеспечивающие организацию, нормирование, оплату и стимулирование труда в ОАО «РЖД»

5.2. Современное состояние труда и заработной платы в ОАО «РЖД» в сравнении с аналогичными показателями РФ

Основные параметры по численности, производительности и оплате труда ОАО «РЖД» за период с 2008 по 2014 гг. представлены на рис. 6.2.



Рис. 6.2. Основные параметры по численности, производительности и оплате труда ОАО «РЖД» за период с 2008 по 2014 гг.

Опережающий рост заработной платы в 2008- 2014 годах позволил сохранить текучесть на стабильно низком уровне. При этом с 2012 года тенденция опережающего роста заработной

платы в стране и снижения конкурентоспособности ОАО «РЖД» по данному показателю продолжилась.

За это период:

- Численность персонала снижена на 31,8%.
- Производительность труда росла темпами выше чем в РФ.
- Обеспечен опережающий рост производительности труда по сравнению с ростом реальной заработной платы (по РФ не выполняется).
- Доля фонда заработной платы в общих расходах не росла – (на уровне 30%).
- Темпы роста заработной платы в ОАО «РЖД» в 2012-2014 г.г. значительно ниже , чем в РФ.

Проблема № 1: снижение конкурентоспособности заработной платы работников ОАО «РЖД» на рынке труда РФ !



Рис. 6.3. Позиция ОАО «РЖД» на региональных рынках труда за 8 месяцев 2014 года

Вывод: без оптимизации численности финансовые возможности компании позволят обеспечить соотношение з/пл в 2015 г. на уровне 1,2, что является недопустимым параметром для компании на рынке труда !

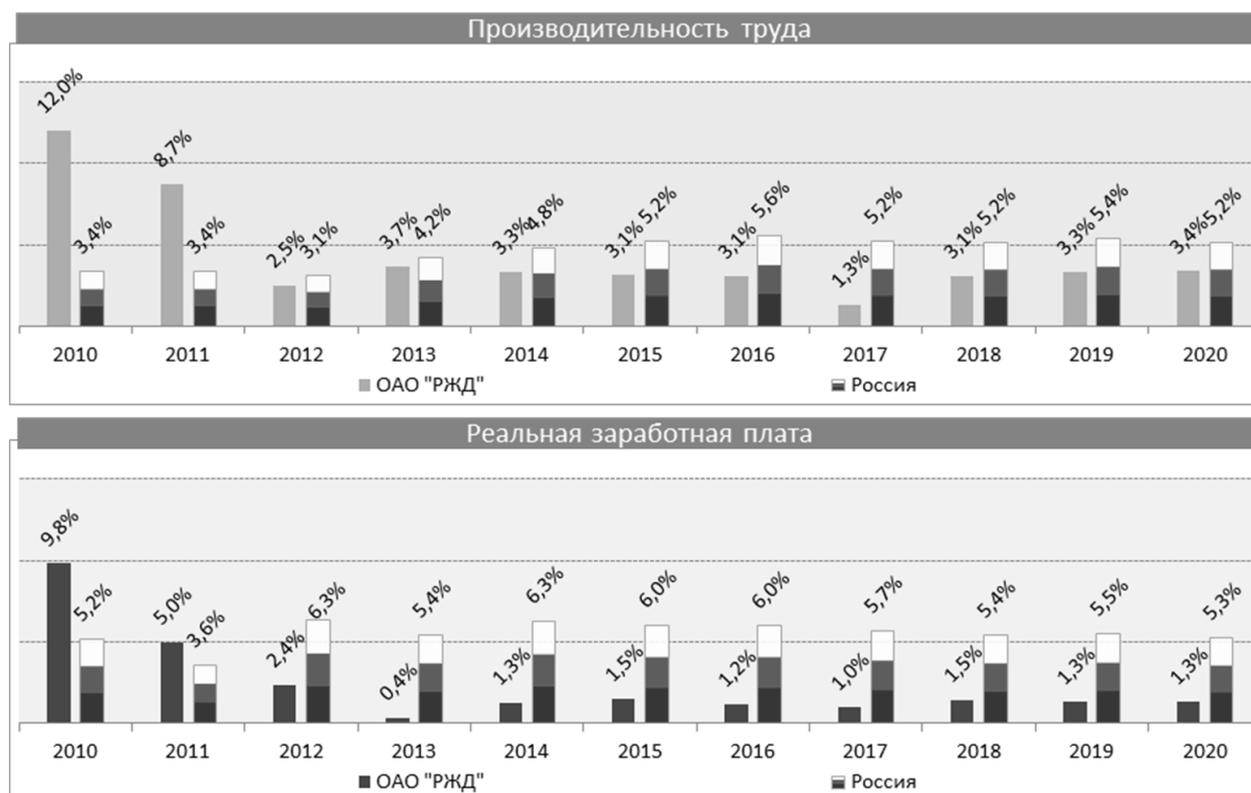


Рис. 6.4. Эффективность использования трудовых ресурсов

Компания сохраняет политику опережающих темпов роста производительности труда над темпами роста реальной заработной платы.

Позиция ОАО «РЖД» в рейтинге зарплат среди видов экономической деятельности снижается.

Основные ориентиры экономической и социальной политики в соответствии с Указами Президента Российской Федерации

- Увеличение производительности труда в Российской Федерации к 2018 году в 1,5 раза относительно уровня 2011 года (7 мая 2012 г. Указ о долгосрочной государственной экономической политике).
- Увеличение в Российской Федерации к 2018 году размера реальной заработной платы в 1,4 - 1,5 раза (7 мая 2012 г. Указ о реализации государственной социальной политики).

По прогнозной оценке Минэкономразвития РФ заработная плата в Российской Федерации в 2015 году составит **36769 руб.**

С учетом соотношения уровней заработной платы в ОАО «РЖД» и РФ (**1,4**), заработная плата в ОАО «РЖД» в 2015 году должна составить **51064 руб.**

Одной из мер по достижению этого уровня заработной платы является высвобождение **79,7 тыс.чел.**

Оптимизация численности и изыскание дополнительных источников на оплату труда должны осуществляться за счет разработки мероприятий технического, технологического и организационного характера.

5.3. Приоритетные задачи в области организации и оплаты труда

1	Разработка и реализация программы оптимизации трудовых ресурсов до 2015 года
2	Использование проекта бережливого производства как инструмента оптимизации численности и совершенствования бизнес-процессов
3	Реализация мониторинга заработной платы работников основных профессий (должностей) в регионе железной дороги, как внутри холдинга, так и на внешнем рынке труда
4	Организация взаимодействия НОТ РЦКУ с функциональными филиалами и ДО
5	Развитие форм мотивации труда работников, направленных на улучшение поездопотока (организация комплексных бригад, ввод лицевых счетов работникам ДЦУП)
6	Активное участие в работе аттестационных комиссий по условиям труда на рабочих местах
7	Обеспечение норм трудового законодательства, нормативных актов ОАО «РЖД»
8	Автоматизация вопросов организации и оплаты труда (ЕК АСУТР)
9	Организация обучения специалистов по труду

Повышение реальной заработной платы за счет оптимизации численности работников

Год	2012	2013	2014	2015
Снижение численности, %	1,5	3	3	3
Тыс. чел.	10,3	23,8	22,6	23
Изъятие ФОТ, %	0	- 1,5	- 1,0	- 1,0

✓ Дополнительные средства будут направлены на повышение реальной заработной платы работников

Цель - достижение в 2015 году ключевых параметров стратегии РЖД

Эффекты этого непопулярного, но жизненно необходимого решения:

- Снижение затрат на 6,8 млрд. руб
- Рост реальной заработной платы

Сценарные условия использования средств, высвобожденных от оптимизации численности в **2013 г.**



Сценарные условия использования средств, высвобожденных от оптимизации численности в **2014-2015 гг.**



Меры, принимаемые для выполнения целевых задач Компании в 2012 году:

- ✓ оптимизация численности на 1,5% с направлением высвобождаемых средств, более 3 млрд.рублей, на рост реальной заработной платы;
- ✓ резервирование дополнительных средств в размере 1,8 млрд.руб. на установление доплат за вредные и опасные условия труда, что также повысит уровень заработной платы работников;
- ✓ пересмотр технологических процессов, внедрение новых нормативов численности и совершенствование организации труда.

Использование проекта бережливого производства как инструмента оптимизации численности и совершенствования бизнес-процессов.

«Бережливое производство» - инновационные управленческие технологии, направленные на сокращение непроизводственных потерь и повышение эффективности технологических процессов.

Бережливое производство является эффективным инструментом совершенствования организации и нормирования труда.



Рис. 6.5. Концепция бережливого производства

Распоряжение президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина от 15.01.07г. №46р
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ В
ОАО "РЖД"»

Концепция применения технологий бережливого
производства в ОАО «РЖД» от 28.06.10г. № 11250

Стандарт по качеству ОАО «РЖД», распоряжение старшего
вице-президента ОАО «РЖД» В.А. Гапановича от 21.12.10г.
№ 2653р

Регламент управления проектом внедрения
технологий бережливого производства в ОАО
«РЖД», утверждено старшим вице-президентом
ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем от 31.01.12г. №52

Краткий справочник «Бережливое производство в ОАО «РЖД»,
подготовлен ЦТЕХ в 2012 году

Рис. 6.5. Нормативная база ОАО «РЖД» в части бережливого производства

*Бережливое производство – это бизнес-стратегия, концепция менеджмента,
направленная на стремление к устранению всех видов потерь.*



Рис. 6.6. Семь видов потерь в процессе производства



Рис. 6.7. Внедрение технологий бережливого производства

Рабочая группа по внедрению технологий бережливого производства

- Руководителем рабочей группы назначается руководитель структурного подразделения

- Куратором проекта назначается главный инженер дирекции

В состав рабочей группы включаются специалисты, выполняющие определенные функции:



Рис. 6.8. Функции специалистов рабочей группы по бережливому производству



Рис. 6.9. Роль специалиста по организации и нормированию труда – члена рабочей группы на этапе планирования



Рис. 6.10. Принципы и технологии бережливого производства

Основные пути решения задачи:

- Участие инженеров по организации и нормированию труда структурных подразделений в рабочих группах по внедрению проекта
- Исследование производственных процессов, выявление непроизводительных потерь рабочего времени
- Организация рабочих мест, обеспечение рабочих мест технолого-нормировочной документацией
- Участие в проектировании производственных процессов. Оптимизация потерь рабочего времени, незагруженных рабочих мест и численности
- Анализ эффективности оптимизированных производственных процессов.
- Направление сэкономленных средств ФОТ на рост реальной заработной платы, организацию премирования участников внедрения

Проведение мониторинга заработной платы работников холдинга «РЖД».

Актуальность проведения мониторинга заработной платы

Демографическая ситуация в стране (прогноз к 2017г) – негативные тенденции:

население в трудоспособном возрасте	↓	- 6,7 млн. чел
молодежь до 29 лет	↓	- 5,7 п.п.
лица пенсионного возраста	↑	+1,3 п.п.
Средний возраст населения, занятого в экономике страны	↑	с 40 лет в 2011 г. до 42-45 лет в 2017 г.

Мероприятия по реализации государственной социальной политики в среднесрочной перспективе (2013-2018 гг.)

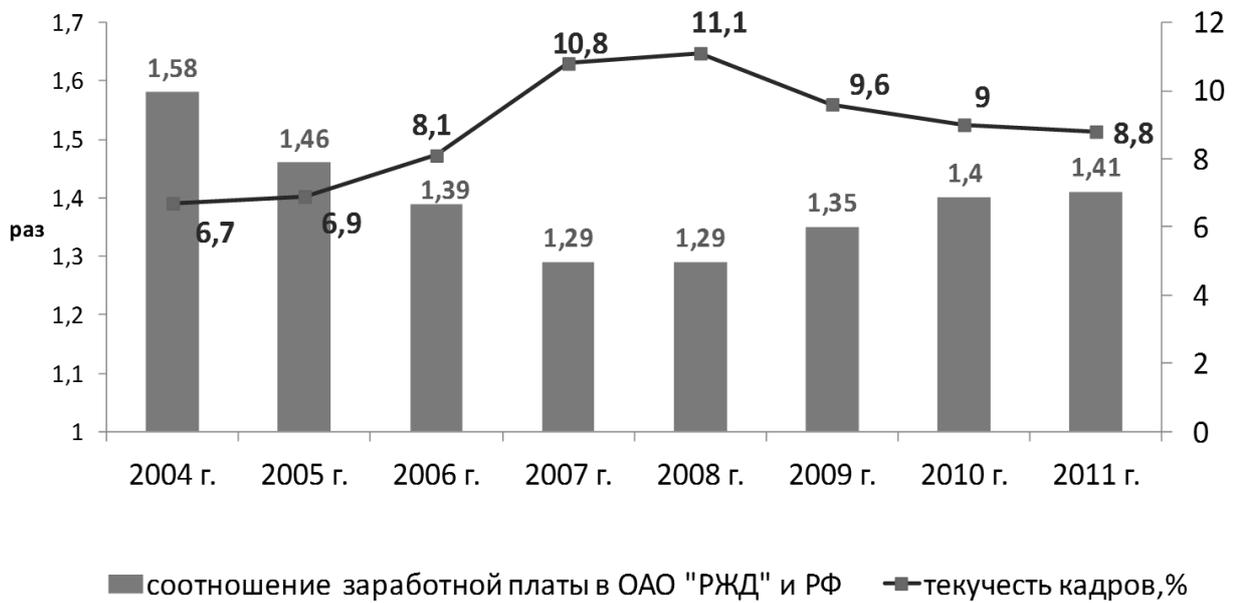
- повышение заработной платы работников образовательных учреждений;
- повышение заработной платы медицинских работников;
- материальная мотивация гос. гражданских служащих



Чем это опасно ?

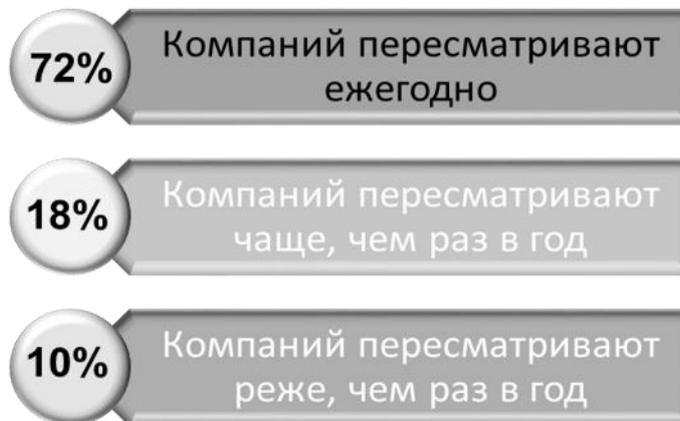
Соотношение заработной платы в ОАО «РЖД» и в Российской Федерации и текучесть кадров

Налицо обратная связь между соотношением зар. платы и текучестью кадров !!!



Рыночная практика пересмотра заработных плат

Частота пересмотра заработных плат



% компаний, учитывающих следующие факторы при пересмотре заработных плат:



Что делается в компании ?

1. Распоряжением ОАО «РЖД» от 5.04.2012 № 683р утверждено *Положение о проведении внутреннего мониторинга уровней заработной платы работников ведущих профессий (должностей) холдинга «РЖД»*. Положением предусмотрен мониторинг:

- с периодичностью 2 раза в год (март и сентябрь);
- в границах железной дороги – по аналогичным профессиям (должностям) работников структурных подразделений железных дорог, функциональных филиалов, дочерних (зависимых) обществ (ответственные – службы (отделы) по организации и оплате труда дорог (НОТ));
- по руководителям и специалистам органов управления функциональных филиалов и ДО (ответственный – Департамент по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» (ЦЗТ)).
- по руководителям и специалистам с оплатой труда в виде фиксированной заработной платы (денежного вознаграждения) - ответственный – Департамент экономики (ЦЭУ).

Порядок проведения внутреннего мониторинга



2. Разрабатывается проект Методики проведения сравнительного анализа заработной платы работников ОАО «РЖД» с рыночными показателями (внешний мониторинг)

Мониторинг заработной платы работников ОАО «РЖД» на внешнем рынке труда

Суть мониторинга - анализ уровня текучести персонала и соотношения среднемесячной заработной платы работников ОАО «РЖД» со средней заработной платой по всем видам экономической деятельности в регионе.

Параметры мониторинга:

1. Определение перечня профессий для мониторинга
2. Установление критического уровня текучести кадров по профессиям по регионам
3. Определение критического соотношения уровня заработной платы железнодорожников и рынка труда в регионе

При критических значениях этих показателей проводится **углубленный мониторинг** внутри региона:

- По муниципальным образованиям
- По структурным подразделениям
- По отдельным должностям и профессиям

Регулярный мониторинг рынка труда

► Регулярный мониторинг рынка труда всех регионов деятельности ОАО «РЖД» на основе анализа двух показателей по каждому региону:

- Соотношение среднемесячной заработной платы работников ОАО «РЖД» и среднемесячной номинальной начисленной заработной платы по полному кругу хозяйствующих субъектов (Росстат), критическое значение показателя – **1,3**

- Уровень текучести персонала по основным должностям и профессиям, критическое значение показателя – **8%**

► Шаг 1. Выбор регионов для целей углубленного мониторинга

Значения показателей	Вывод
Уровень текучести $\geq 8\%$ Соотношение заработной платы $< 1,3$	Опасная зона. Необходим углубленный мониторинг
Уровень текучести $\geq 8\%$ Соотношение заработной платы $> 1,3$	Зона риска. Проведение детального анализа уровня текучести по должностям и профессиям
Уровень текучести $< 8\%$ Соотношение заработной платы $\leq 1,3$	Зона повышенного внимания. Анализ динамики показателей за предыдущие два года.
Уровень текучести $< 8\%$ Соотношение заработной платы $> 1,3$	Зона стабильности. Проведение углубленного мониторинга не требуется.

► Шаг 2. Выбор структурных подразделений для целей углубленного мониторинга

Населенный пункт	Структурное подразделение (СП)	Соотношение заработной платы	Уровень текучести
Населенный пункт 1	СП 1	$\leq 1,3$	$\geq 8\%$
	СП 2	$> 1,3$	$< 8\%$
Населенный пункт 2	СП 3	$> 1,3$	$\geq 8\%$
	СП 4	$\leq 1,3$	$< 8\%$

► Шаг 3. Проведение сравнительного анализа заработных плат в ОАО «РЖД» с рынком труда

Вагонный участок Новосибирск-Главный			Данные Рынка				Отклонение от рынка
Название должности и ОАО «РЖД»	Численность сотрудников на должности	Медиана	Код должности в Обзоре	Название должности и в Обзоре	Количество записей (данных)	Медиана	Медиана / Медиана Обзора
2	3	4	6	6	7	8	10
АУП_Экономист	1	36082	EF_006	Финансовый аналитик / Экономист	7	35200	3%
АУП_Ведущий специалист по управлению персоналом	1	36082	HR_013	Ведущий специалист по подбору персонала	10	32540	11%
Маляр	2	17364	MAN_115	Маляр	5	13560	28%
Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования (6 разряд)	4	23577	MAN_018	Электрослесарь/электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования, 6 разряд	6	25747	-8%
Электросварщик (5 разряд)	1	23637	MAN_010	Электросварщик, 5 разряд	8	24500	-4%
Осмотрщик вагонов (4 разряд)	6	20483	MAN_020	Слесарь-ремонтник (база), 4 разряд	5	16340	25%

Рыночные ориентиры

В качестве основного рыночного ориентира для целей оценки конкурентоспособности заработных плат в ОАО «РЖД» используется показатель «Медиана» рынка труда.



Сопоставление должностей для целей сравнительного анализа

Для целей сравнительного анализа составлен единый перечень ключевых должностей и профессии ОАО «РЖД»

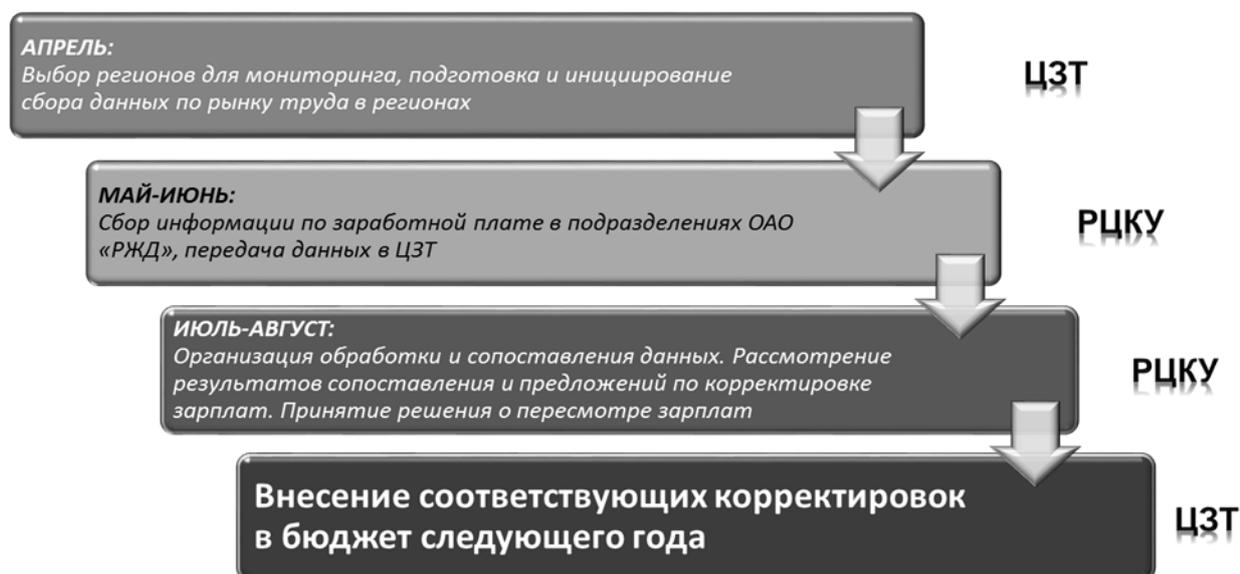
1. Ключевые должности и профессии ОАО «РЖД», являющиеся общеиндустриальными
Сопоставлены с должностями и профессиями рынка труда, аналогичными или сопоставимыми по характеру должностных обязанностей.
2. Ключевые должности и профессии ОАО «РЖД», являющиеся специфичными
Сопоставлены с должностями и профессиями рынка труда, соизмеримыми по характеру и сложности работ, уровню квалификации и степени ответственности, а также конкурентными для ключевых специфичных должностей и профессий ОАО «РЖД».

Пример сопоставления ключевых должностей и профессии ОАО «РЖД» с должностями и профессиями рынка труда

Название должности / профессии в ОАО "РЖД"	Группа	Должности для целей сравнения в Обзоре
Ведущий инженер по ОТиТБ	Д-РСС	Ведущий инженер по ОТиТБ
Электрогазосварщик (4 разряд)	РКОБЩ	Электрогазосварщик, 4 разряд
Монтёр пути	РКСП	Строитель (дорог/домов)
		Изолировщик труб на линии, 4 разряд
		Обходчик линейный, 4 разряд
		Стропальщик, 4 разряд
		Электрослесарь / электромонтер, 4 разряд

В случае если ключевая должность или профессия ОАО «РЖД» может быть сопоставлена с несколькими должностями и профессиями на рынке труда, то она сопоставлена с группой

Общая схема проведения углубленного мониторинга рынка труда



Вопросы для обсуждения методологии проведения мониторинга заработной платы работников ОАО «РЖД» на внешнем рынке труда:

1. Периодичность мониторинга – 1 раз в год или больше (меньше) ?
2. Критерии мониторинга:

- Соотношение между уровнем заработной платы железнодорожников и в целом по экономике в регионе

или

- Текучесть кадров ?
3. Выбор муниципальных образований внутри региона, по которым будет проводиться мониторинг: ЦЗТ или РЦКУ ?
 4. Перечень профессий и должностей для мониторинга:
 - Профессии и должности, предусмотренные для мониторинга внутри холдинга

или

- Другие ?

Объективность сопоставления профессий и должностей при проведении мониторинга: существует глубокая специфика профессий !

Профессии и должности	Филиал ОАО «РЖД»	Обоснование
Электромеханик, электромонтер по ремонту и обслуживанию устройств связи Программист	ЦСС ГВЦ	Востребованность на рынке труда, возможность трудоустройства в различных видах экономической деятельности
Машинист локомотива, помощник машиниста	ЦТ, ЦДМВ	Специфичность профессии – востребованность только на ж.д. транспорте, дорогая профессиональная подготовка

Развитие компетенций ОАО «РЖД» на основе мониторинга заработной платы



Развитие форм мотивации труда, направленных на улучшение поездопотока

Что сделано: создан проект Положения о комплексной бригаде на сортировочной ж.д. станции, изменены подходы к премированию работников, входящих в ее состав.

Технологическая группа	Показатели III уровня	
	50% за	оставшаяся часть премии за
прибытия-расформирования поездов	Выполнение задания по роспуску вагонов с горки	Выполнение нормы простоя вагонов транзитных с переработкой (Д) и др. Выполнение нормы простоя вагонов под осмотром в парке прибытия (В) и др. Выполнение нормы времени на приемку локомотива (Т) и др.
формирования составов	Выполнение задания по выставке вагонов в сформированных составах в парк отправления	Выполнение задания по средней длине поезда своего формирования (Д) и др. Выполнение нормы времени на приемку локомотива (Т) и др.
отправления поездов	Выполнение задания по отправлению вагонов со станции	Выполнение нормы простоя вагонов транзитных с переработкой (Д) и др. Выполнение нормы простоя вагонов под осмотром в парке отправления (В) и др. Отсутствие случаев не обеспечения готовых поездов локомотивами и локомотивными бригадами (Т) и др. Отсутствие случаев задержки отправления поезда из-за неисправности локомотива (ТР) и др.

Обеспечение требований и норм трудового законодательства, нормативных актов ОАО «РЖД».

Основные нарушения норм трудового законодательства в филиалах:

- Нарушения в учете и оплате рабочего времени
- Нарушения в учете и оплате работы в выходные и праздничные дни, сверхурочной работы
- Несоблюдение графика отпусков, несвоевременная выплата «отпускных»
- Отсутствие учёта выполнения показателей премирования
- Невыплата текущей премии в полном размере

- Неознакомление работников под роспись с локальными нормативными актами, непосредственно затрагивающими трудовые права в части организации и оплаты труда
- Отсутствие контроля за выполнением норм труда (наличие недоработок до нормы рабочего времени, невыполнение норм выработки и т.д.)

Организация работы по ведению графиков рабочего времени

1. Утверждено распоряжение ОАО «РЖД» №1025р от 25 мая 2012 г. «Об организации рабочего времени в структурных подразделениях ОАО «РЖД»
2. Подготовлен проект методического пособия для специалистов в области организации, нормирования и оплаты труда «Рабочее время и его учет в ЕК АСУТР»

Этапы проведения работы структурными подразделениями

по ведению графиков рабочего времени:

- приведение локальных актов подразделений к требованиям трудового законодательства
- разработка регламента взаимодействия специалистов по ведению учета рабочего времени
- обучение и проверка знаний по практическому ведению графиков
- организация работы по ведению графиков в ЕК АСУТР

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Литература.
 - 1.1. Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2014–2016 годы.
 - 1.2. Организация, нормирование и оплата труда на железнодорожном транспорте. Под ред. С.Ю. Саратова и Л.В. Шкуриной. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014. – 360 с.
 - 1.3. Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 N 384. «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»: офиц. текст. - Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – 23. С.2366.
 - 1.4. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., утв. распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. N 877-р «Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.»: офиц. текст. - Собрание законодательства Российской Федерации. - 2008. - № 29 (часть II). - С. 3537.
 - 1.5. Экономика железнодорожного транспорта. Учебник для вузов ж.-д. трансп./ Терёшина Н.П., Галабурда В.Г., Токарев В.А. и др.; под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса – М.: УМЦ ЖДТ, 2011. – 996 с.
 - 1.6. Экономика труда и система управления трудовыми ресурсами на железнодорожном транспорте / Л.В. Шкурина и др. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 238 с.
 - 1.7. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта/ Под ред. проф. Р.А. Кожевникова, проф. З.П. Межох. – М.: Маршрут, 2005. – 321 с.
2. Интернет-ресурсы.
 - 2.1. www.gks.ru – официальный сайт Федеральной службы государственной статистики.
 - 2.2. www.rzd.ru – официальный сайт ОАО «РЖД»

Св. план 2014 г., поз. 166

ТЕРЁШИНА НАТАЛЬЯ ПЕТРОВНА

ЕПИШКИН ИЛЬЯ АНАТОЛЬЕВИЧ

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Учебное пособие для бакалавров и магистров
направлений «Экономика» и «Менеджмент»

Подписано в печать

Формат 60 x 84/16

Усл. печ. л.

Тираж 100 экз.

Заказ №.....

150048, г. Ярославль, Московский проспект, д. 151.
Типография Ярославского филиала МИИТ