

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ (МИИТ)

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

А.Н. КОЖЕВНИКОВА

*КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ*

Часть 2

Рекомендовано редакционно-издательским
Советом университета в качестве учебного пособия
для студентов
специальности 080301 «Коммерция (торговое дело)»

Москва – 2008

УДК 656.2.01
К 58

Кожевникова А.Н. Коммерческая деятельность на железнодорожном транспорте. Часть 2: Учебное пособие. – М.: МИИТ, 2008. - 119 с.

Учебное пособие предназначено для углубленного изучения отдельных разделов дисциплины «Коммерческая деятельность на железнодорожном транспорте» для студентов специальности 080301 «Коммерция (торговое дело)».

Учебное пособие содержит теоретические и практические аспекты осуществления коммерческой деятельности в условиях конкуренции на железнодорожном транспорте в период реформирования отрасли. Особое внимание в данном учебном пособии уделено нормативно-правовой базе, регулирующей деятельность транспортных компаний. Материалы данного издания могут быть использованы при подготовке дипломных, курсовых работ и рефератов, связанных с особенностями функционирования транспортных компаний на транспортном рынке.

Рецензенты:

Президент НП

"Гильдия экспедиторов России",

д.э.н., профессор

С.М. Резер

Доцент кафедры

«Финансы и кредит» МИИТа, к.э.н.

А.В. Резер

© Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ), 2008

Содержание

Введение	5
1. Организационно-правовые формы функционирования предприятий железнодорожного транспорта.....	6
1.1 Организационно-правовые формы транспортных компаний	6
1.2 Корпоративное управление ОАО «РЖД» и взаимоотношения с дочерними зависимыми обществами	17
1.3 Роль деятельности общественных организаций в период развития конкурентных отношений на рынке транспортных услуг	25
2. Законодательная база осуществления коммерческой деятельности на железнодорожном транспорте.....	37
2.1 Основные нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность на железнодорожном транспорте.....	37
2.2 Проблемы и дискуссии по совершенствованию нормативно-правовой базы.....	48
3. Лицензирование на железнодорожном транспорте.	77
4. Либерализация законодательной базы железнодорожного транспорта зарубежных стран.....	83
4.1 Законодательная база либерализации рынка железнодорожных перевозок	83
4.2 Опыт реформирования железных дорог за рубежом.....	93
4.3 Модели корпоративных отношений зарубежных стран.....	98
Заключение	110
Литература.....	112
Приложение 1 Таблица разногласий Министерства транспорта РФ с ОАО «РЖД».	113
Приложение 2 Таблица разногласий Министерства транспорта РФ с ОАО «РЖД» и Федеральной службой по тарифам	115

Введение

Выработка правил игры - процесс трудоемкий. Каждый участник стремится обеспечить себе как можно больше преференций, что можно сделать лишь за счет других сторон, что в свою очередь приводит только к утомительным торгам участвующих сторон. Поэтому существует большой соблазн со стороны соответствующих инстанций – регуляторов облегчить себе жизнь и сделать процесс разработки новых нормативных документов более простым и менее прозрачным.

На первом этапе преобразований существовала постоянно действующая комиссия по реформе, при ней – общественный совет, занимающийся проведением экспертизы предлагаемых законопроектов.

В настоящее время создан целый ряд экспертных советов при различных ведомствах, формально утверждены приказами рабочие группы. «Существует любопытная ситуация, когда члены этих советов и групп, высказавшись по какому-либо вопросу, впоследствии, забывают или даже не знают, с какими формулировками по дискуссионным моментам прошли проекты в аппарат Правительства на утверждение» [4].

Принятая для дальнейшего развития отрасли Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг до сих пор не опубликована, следовательно, по мнению представителей профильных транспортных ассоциаций не стала легитимной.

Недостаточный учет всех заинтересованных сторон в 2003 г. привел тому, что «сделанная под институт независимых перевозчиков и по его сути игнорировавшая операторов законодательная база, заставляла рынок блуждать в потемках в поисках основной конкурентной модели» [4]. По этой же причине оставался раздел между железнодорожным транспортом общего пользования и необщего пользования, что не совместимо с перспективой дальнейшего формирования эффективных железнодорожных компаний, которые оказывали бы полный комплекс услуг, включая не только магистральную работу и производство начально-конечных операций, но и были бы интегрированы с деятельностью непосредственно грузообразующих предприятий..

1. Организационно-правовые формы функционирования предприятий железнодорожного транспорта

1.1 Организационно-правовые формы транспортных компаний

Коммерческую деятельность на рынке товаров и услуг осуществляют организации и предприятия, различных организационно-правовых, форм (юридические лица), а также физические лица (индивидуальные предприниматели).

Субъектами коммерческой деятельности могут являться не только юридические, но и *физические лица*. Гражданским кодексом Российской Федерации (ГК РФ) закреплено право граждан заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица с момента государственной регистрации в качестве *индивидуального предпринимателя*. К такой деятельности применяются те же правила ГК РФ, которыми регулируется деятельность коммерческих организаций.

В соответствии с ГК РФ *юридическим лицом* признается организация, имеющая в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечающая им по своим обязательствам, которая может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. Юридические лица должны также иметь самостоятельный баланс или смету.

Права и обязанности юридического лица должны соответствовать целям деятельности, предусмотренным в его учредительных документах. Отдельными видами деятельности юридическое лицо может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии).

Независимо от организационно-правовой формы все юридические лица осуществляют свою деятельность на основании учредительных документов. Это может быть устав, учредительный договор или и то и другое вместе.

В учредительных документах указывают:

- наименование юридического лица (с обязательным указанием его организационно-правовой формы, а для коммерческих организаций - фирменного наименования, которое может быть зарегистрировано в установленном порядке);
- место нахождения юридического лица (место государственной регистрации);
- порядок управления деятельностью юридического лица (закрепляется порядок назначения или избрания высшего органа управления, представительного, исполнительного и других органов, круг решаемых ими вопросов и т. д.).

Юридическое лицо считается созданным с момента его государственной регистрации в органах юстиции.

В зависимости от формы собственности, на которой базируются юридические лица, они делятся на частные, государственные и муниципальные.

Государственные и муниципальные юридические лица действуют в форме уни-

тарных предприятий, имущество которых находится соответственно в государственной или муниципальной собственности и принадлежит такому предприятию на правах хозяйственного ведения или оперативного управления.

По основным целями деятельности юридические лица могут быть коммерческими или некоммерческими организациями..

Коммерческие организации в качестве основной цели своей деятельности преследуют извлечение прибыли, которая распределяется между его участниками. Они могут создаваться в следующих организационно-правовых формах:

- хозяйственные товарищества (полное товарищество, товарищество на вере);
- хозяйственные общества (открытые и закрытые акционерные общества, общества с ограниченной или дополнительной ответственностью);
- производственные кооперативы;
- унитарные предприятия (государственные, муниципальные).

Наибольшее распространение в нашей стране получили коммерческие организации в форме обществ с ограниченной ответственностью и акционерных обществ.

Акционерное общество — хозяйственное общество, уставный капитал которого разделен на определенное число акций. Акционеры отвечают по обязательствам общества и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости принадлежащих им акций; орган управления акционерного общества — совет директоров, избираемый общим собранием. Закрытое акционерное общество распространяет свои акции в форме закрытой подписки по решению учредителей. Открытое акционерное общество распространяет свои акции посредством открытой продажи.

Общество с ограниченной ответственностью - это общество, учрежденное двумя и более лицами, уставный фонд которого разделен на доли, определенные учредительным договором. Его участники не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанный с деятельностью общества, в пределах сумм вложенных ими вкладов. Текущее руководство деятельностью общества осуществляется исполнительным органом, созданным на коллегиальной или единоначальной основе. Исполнительный орган подотчетен общему собранию участников общества.

В *обществе с дополнительной ответственностью* уставный фонд поделен на доли между участниками с указанием размеров в учредительном договоре. Его участники солидарно несут имущественную ответственность по его долгам в кратном размере к сумме своих вкладов. При банкротстве одного из участников его ответственность по обязательствам общества распределяется между остальными участниками пропорционально их вкладам. Руководство и управление обществом с дополнительной ответственностью осуществляются на тех же условиях, что и обществом с ограниченной ответственностью.

Корпоративное торговое предприятие (лат. *corporatio* - объединение) - хозяйствующий субъект правами юридического лица, созданный в форме *акционерного об-*

щества. Оно имеет уставный фонд, поделенный на определенное количество акций. Учредители акционерного общества несут ответственность по обязательствам только в пределах стоимости принадлежащих им акций; заключают между собой договор, определяющий обязательственные права по ведению совместной деятельности. Учредительным документом служит устав, утвержденный учредителям, и должен содержать основные положения об акционерном обществе, условия о категориях выпускаемых акций, их номинальной стоимости и порядке размещения; размеры уставного капитала; права акционеров и др. Высшим органом управления является общее собрание акционеров. В обществе с числом акционеров более 50 формируется совет директоров. Исполнительный орган, обеспечивающий текущее руководство, может быть коллегиальным (дирекция, правление) или единоличным (генеральный директор, директор). Он подотчетен совету директоров и общему собранию акционеров. Акционерное общество может быть открытым или закрытым.

Открытое акционерное общество (ОАО) - торговое предприятие, участники которого могут отчуждать принадлежащие им акции без согласия других акционеров. Такое акционерное общество вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции, при этом свободно продавать акции на условиях, устанавливаемых законом. Оно должно регулярно публиковать сведения о годовом отчете и бухгалтерском балансе.

Закрытое акционерное общество (ЗАО) - торговое предприятие, акции которого распределяются только среди его учредителей или иного заранее определенного круга лиц. Оно не имеет права проводить открытую подписку на выпускаемые им акции либо иным образом предлагать акции для приобретения неограниченному кругу лиц.

Открытые и закрытые акционерные общества широко распространены в нашей стране. Часть таких обществ создана с участием иностранного капитала.

Дочерние и зависимые общества. Хозяйственное общество признается дочерним, если основное хозяйственное общество или товарищество преобладает в его уставном капитале или заключает договор о возможности определять его решения. Основное общество (товарищество) в этом случае отвечает солидарно с дочерним обществом по сделкам, заключенным последним во исполнение указаний основного общества. В случае несостоятельности (банкротства) дочернего общества по вине основного общества (товарищества) последнее несет субсидиарную ответственность по его долгам.

Хозяйственное общество признается зависимым, если основное общество имеет более 20% голосующих акций акционерного общества или 20% уставного капитала общества с ограниченной ответственностью.

Дочернее предприятие представляет собой юридически самостоятельную организацию, отделившуюся от основного (материнского) предприятия и учрежденное им посредством передачи части имущества. Часто дочернее предприятие выступает в роли филиала учредившей его головной фирмы. Учредитель утверждает устав "дочки" и

сохраняет по отношению к нему некоторые управленческие, в том числе контрольные, функции.

Дочернее зависимое общество (ДЗО), в отличие от филиалов, являются самостоятельными юридическими лицами. С этим связан ряд особенностей, также отличающих их от филиалов. ДЗО могут создаваться в любом месте, в том числе в месте нахождения основного общества (что исключается для филиалов). Для осуществления деятельности, подлежащей лицензированию, дочернему обществу необходимо самостоятельно получить лицензию (в отличие от филиалов), так как оно имеет статус юридического лица и действует от своего имени.

Корпорация - это третья основная форма организации предприятия. Корпорация организована как юридический независимый экономический объект, в котором ответственность разделена на доли.

Корпорация — зарегистрированное в установленном порядке предприятие, обладающее юридическими правами частного лица, в том числе правами на экономическую деятельность, на владение собственностью и её продажу, на получение кредитов и предоставление кредитов, предъявлять иск и выступать в суде ответчиком, а также выполнять все те функции, которые выполняют предприятия любого другого типа.

У корпорации как правовой формы организации бизнеса есть определенные преимущества и недостатки (табл. 1.1).

Основными чертами современных корпораций являются:

- собственность в корпорации определяется долями в собственном капитале фирмы (обыкновенные акции); если какому-то акционеру принадлежит 10 % акций корпорации, то он владеет 10 % собственности фирмы; капитал корпораций (акционерных обществ открытого типа) оценивается на фондовых биржах; на фондовых рынках происходит торговля акциями крупнейших корпораций и предпринимается большинство рискованных инвестиций;

- акционеры могут контролировать фирмы корпоративного типа, собственниками которых они являются; получать дивиденды, пропорционально их долям в акционерном капитале, избирать директоров и иметь право голоса по важнейшим вопросам;

- управляющие и директора в корпорациях обладают юридическим правом принятия решений: что и как производить; принимать решение о продаже фирмы, если другая фирма собирается ее приобрести (поглотить); акционеры владеют корпорацией, но руководят ею управляющие и директора.

Холдинг — это совокупность двух или более юридических лиц, связанных холдинговыми отношениями. Под холдинговыми отношениями понимаются отношения по управлению одним из участников холдинга (головной компании) деятельностью других участников. Закон и не был принят, но его проект имеет определенное справочное значение. В широком смысле холдинг — это материнская компания и группа ее дочерних фирм, объединенных общим владением.

Таблица 1.1

Преимущества и недостатки корпорации как правовой формы организации бизнеса

Преимущества корпорации		Недостатки корпорации	
Преимущество	Пояснения	Недостаток	Пояснения
1. Высокая эффективность привлечения финансовых ресурсов.	Этой правовой форме организации бизнеса с точки зрения формирования ресурсов присущ недоступный для других форм и очень эффективный способ привлечения инвестиций – выпуск и продажа акций и облигаций.	1. Усложненный порядок учреждения и ликвидации, высокие затраты на организацию этих процессов.	затраты времени на регистрацию корпорации и бюрократическую волокиту, иногда имеющую место в процессе образования корпорации, а также комиссионный сбор, который уплачивается администрации штата за регистрацию корпорации.
2. Ограниченная ответственность участников.	Владельцы корпорации (акционеры), рискуют только той суммой, которую они заплатили за покупку акций. Их личные активы не ставятся под угрозу, даже при надвигающемся банкротстве корпорации. Кредиторы могут предъявить иск корпорации как юридическому лицу, но не владельцам корпорации как частным (физическим) лицам.	2. Жесткие ограничения со стороны государства.	Корпорации в виде открытых акционерных обществ должны придерживаться определенных правил, устанавливаемых государством, и периодически публиковать информацию о своем финансовом состоянии и важнейших сделках.
3. Неограниченные возможности развития и диверсификации производства и получения прибылей.	Возможности развития и организации бизнеса с точки зрения формирования ресурсов, а также диверсификации производства и получения прибылей на усмотрение владельцев корпораций.	3. Возможность злоупотребления со стороны управляющих.	
4. Неограниченность времени существования	Имеет неограниченную преемственность своего существования, независимо от того, сколько раз ее акции меняют владельцев	4. Снижение роли рядовых участников.	При единоличном владении и партнерстве владельцы фирм непосредственно сами управляют своими активами или контролируют их движение (при этом исключением является соглашение с участием пассивно партнера). Разделение функций собственности и контроля не вызывает существенных последствий,

Преимущества корпорации		Недостатки корпорации	
Преимущество	Пояснения	Недостаток	Пояснения
			если интересы и действия управляющих корпорации согласуются интересами рядовых акционеров.
5. Отделение управления от собственности	Управление отдельно от собственности, характер отношений между управленческим персоналом фирмы корпоративного типа и её владельцами	5. Двойное налогообложение и высокие налоги.	Двойное налогообложение - когда та часть дохода корпорации, которая выплачивается в виде дивидендов по ее акциям, облагается налогом дважды - сначала как часть прибыли всей корпорации, с потом как часть личного дохода владельца акции
6. Высокий уровень финансового менеджмента	Капиталы корпорации отделены от имущества владельцев и имеют специфическую форму ценных бумаг, а потому при необходимости возможны и изменение структуры их капитала путем операций на фондовом рынке		
7. Доход на прирост капитала	Часть прибыли, остающаяся в распоряжении корпорации в виде нераспределенной прибыли, обычно используется для финансирования инвестиций в развитие фирмы (увеличивает стоимость ее акций). В результате возникает так называемый "доход на прирост капитала"		
8. Высокая финансовая ликвидность.	Вкладчики относительно легко могут выйти из корпорации, не причиняя при этом особого вреда или даже беспокойства остающимся в корпорации участникам.		
9. Единственность субъекта управления.	Кредиторы и клиенты имеют дело с одним юридическим лицом (субъектом управления), а не с рядом партнеров.		

Холдинги или холдинговые компании являются разновидностью объединения группы компаний, основанные на отношениях экономической зависимости и контроля. Участники которой, сохраняя юридическую самостоятельность, в своей предпринимательской деятельности подчиняются одному из участников группы, который в силу владения контрольными пакетами акций (долями участия в уставном капитале), договора или иных обстоятельств оказывает определяющее влияние на принятие решений другими участниками группы.

Холдинговые компании являются разновидностью предпринимательских объединений, под которыми понимают все возможные формы объединения коммерческих организаций, создаваемые ими как добровольно (на договорной основе), так и принудительно, в результате подчинения и контроля одного юридического лица над другими, для осуществления согласованной деятельности, направленной на получение прибыли, т.е. согласованной предпринимательской деятельности.

Холдинговые компании, создаваемые в рамках приватизационного законодательства, были попыткой сохранить технологические и кооперационные связи, существовавшие в крупных производственно-хозяйственных комплексах.

Корпорации холдингового типа с государственной долей участия сложились в России преимущественно в отраслях, относящихся к категории естественных монополий, либо в тех отраслях, которые демонополизированы, но где утрата государственного контроля была нежелательна по соображениям стратегического характера.

Помимо топливно-энергетического комплекса в этот период возникло около 100 холдинговых компаний с участием государства («Связьинвест», «Рослеспром», «Российская металлургия», «Российская электроника» и др.).

Таким образом, холдингом считается любой хозяйственный субъект, располагающий дочерним предприятием и имеющий возможности контролировать его деятельность. Холдинговое объединение состоит из следующих элементов (табл.1.2).

В сферу хозяйственного влияния холдинга входят и совместные предприятия, созданные им в рамках стратегических партнерств. Их можно выделить в особую категорию активов материнского холдинга. Управление совместными предприятиями осуществляется на договорной основе. Часто создание таких предприятий сопровождается заключением более широкого соглашения о партнерстве, которое определяет самые разнообразные аспекты сотрудничества сторон.

В рамках холдинговой компании формируются так называемые «центры прибыли», на уровне которых образуется или калькулируется получаемая прибыль и оценивается хозяйственный результат. Крупнейшие Центры прибыли объединяют центры прибыли более низкого уровня. Они обычно организационно совпадают с основными дочерними фирмами.

Структура холдингового объединения

Элемент	Функции
Головного (материнского) предприятия.	Основная функция головного предприятия — управление дочерними предприятиями, что обеспечивается участием в их капитале и договорными отношениями.
Представительств и филиалов, не имеющих статуса юридического лица.	Производственные подразделения компании могут быть организованы как филиалы (отделения) или как дочерние фирмы
Дочерних фирм со статусом юридического лица	Право управления ими принадлежит материнской компании (или промежуточному холдингу) в силу владения контрольным пакетом акций и/или в силу особого договора с дочерней компанией
Зависимых фирм	Вложения в которые хотя и ниже уровня контрольного пакета, но позволяют материнскому предприятию влиять на их деятельность путем участия его представителей в органах управления, а также на основе гарантированных уставом прав меньшинства и других особенностей регламента общего собрания акционеров и совета директоров компании
Дочерних фирм, вложения в которые носят чисто «портфельный» характер	Не дают права на участие в управлении (однако и здесь возможно образование блоков для голосования на общем собрании, что позволяет квалифицировать их как ассоциированные компании холдинга);
Других фирм и хозяйственных субъектов	Находящихся в зависимом положении (дилеров, эксклюзивных поставщиков, лицензиатов, агентов и пр.)

Центр прибыли высшего порядка — сама материнская компания. Помимо центров прибыли, в структуре компании могут формироваться «Центры финансовой ответственности», «центры затрат», а также финансовые центры некоторых других типов.

На практике холдинг часто представляет организационно-правовую основу вертикально интегрированных корпоративных систем.

По способу организации холдинговые компании являются объединениями вертикального типа или неравноправными объединениями, основанными на экономической субординации и контроле одного участника над другими. К числу таких объединений помимо собственно холдинговых компаний относятся:

- объединения холдингового типа: унитарные предприятия со своими дочерними предприятиями, некоммерческие организации с созданными ими хозяйственными обществами;
- финансово-промышленные группы, создаваемые как совокупность юридических лиц, действующих как основное и дочерние общества.

Под экономической субординацией понимается отношения власти и подчинения, основанные на экономическом преобладании одного хозяйствующего субъекта над

другими. Под экономическим преобладанием, исходя из действующего законодательства, следует понимать возможность одним субъектом определять условия ведения другим субъектом предпринимательской деятельности.

Организация холдинга позволяет проводить единую производственно-технологическую, инвестиционную и сбытовую политику в масштабах всего хозяйственного объединения, координировать финансовые и материальные потоки, распределять ответственности и устанавливать механизм принятия решений.

Финансовые расчеты между филиалами носят условно-учетный характер, хотя это не означает, что они отсутствуют. Внутрифирменный оборот — объект управленческого учета, а отношения между филиалами имеют хозрасчетный характер. Расчеты с дочерними фирмами также имеют внутрифирменную природу, но технически они производятся так же, как с любыми другими предприятиями.

Российская нормативная система обязывает ставить на учет в налоговой инспекции обособленные подразделения компании. Филиал несет налоговую ответственность по месту своей деятельности пропорционально объему хозяйственных операций в порядке, определяемом законодательством. Вместе с тем, расчеты и взаимоотношения с местными налоговыми органами определяются учетной политикой предприятия. Следует отметить, что в налоговом законодательстве нет окончательной ясности в отношении объема налоговой ответственности обособленных подразделений и филиалов. Проблема решается в каждом конкретном случае в ходе разработки и «обкатки» учетной политики компании. При этом налоговые органы должны руководствоваться официальными документами компании: положением о филиале, учетной политике и другими внутренними нормативными актами.

Такую же доступность для административных команд можно обеспечить и в случае с дочерней структурой в форме зависимого юридического лица.

Для *некоммерческих организаций* (потребительские кооперативы, общественные, религиозные и благотворительные организации, фонды и т. п.) извлечение и распределение прибыли не является основной целью их деятельности. Они вправе осуществлять предпринимательскую деятельность лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которых они созданы, и соответствующую этим целям.

Ассоциации и союзы - это объединения коммерческих организаций в целях координации предпринимательской деятельности и защиты имущественных интересов. Ассоциации и союзы представляют интересы предпринимателей в государственных органах, оказывают консультации по ведению коммерческой деятельности, маркетингу, менеджменту, коммерческому праву, содействуют подготовке кадров и др. Члены ассоциаций и союзов сохраняют свою самостоятельность и права юридических лиц. Наименование ассоциации (союза) должно содержать указание на основной предмет деятельности с включением слова «ассоциация» или «союз».

Реформирование железнодорожного транспорта требует решения стратегических организационных и имущественных проблем, коренным образом трансформирует все

элементы хозяйственного механизма. В процессе реформирования предполагается разделение естественно-монопольного и потенциально-конкурентного секторов, планируются меры по реструктуризации и демонаполизации предприятий по ремонту подвижного состава с выделением конкурентного сегмента.

Потенциальный состав корпоративной структуры наряду с промышленными предприятиями железнодорожного транспорта составляют базовые крупные технически оснащенные депо; предприятия транспортного машиностроения; предприятия народного хозяйства, имеющие парк подвижного состава, компании-операторы.

Корпоративная форма в наибольшей мере соответствует назначению ремонтного производства железнодорожного транспорта, имеющего общие отраслевые интересы, направленные на удовлетворение потребности в ремонте подвижного состава и стабилизацию затрат железнодорожного транспорта на его ремонт и содержание. На протяжении многих лет функционирования отраслевого ремонтного производства, сложилась устойчивая система кооперации, позволяющая снизить удельные затраты на единицу продукции, стабилизировать, по крайней мере, на определенный период цены на ремонт, затраты на обновление продукции и внедрение новых технологий ремонта, получать прибыль за счет координации усилий и проведения единой стратегической политики. В современных условиях корпоративная структура улучшит рыночные позиции заводов по ремонту подвижного состава, позволит создать конкурентную среду при размещении заказов на производство и ремонт подвижного состава как для самих железных дорог, так и других отраслей хозяйства [8].

С.В. Палкин, рассматривая вопросы организации промышленного производства в условиях реформирования отрасли, выделяет два принципа формирования холдингов промышленных предприятий железных дорог [8]:

1. Производственный – предполагает размещение заводов по холдингам, охватывающим всю номенклатуру необходимой для транспорта продукции в каждом холдинге, что создаст предпосылки для развития конкурентной среды;

2. Территориальный – предполагает разделение территории РФ на два, три и более регионов, в соответствии с которыми формируются холдинги

К концу третьего этапа реформирования ОАО «РЖД» должно представлять собой эффективный диверсифицированный холдинг, конкурентоспособность которого будет расти на основе привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов, с отдельным учетом по обособленным видам деятельности и отлаженными корпоративными процедурами управления.

Основой холдинга должна стать материнская компания - ОАО «РЖД», которая на основе договоров с дочерними и зависимыми обществами, входящими в холдинг «Российские железные дороги», будет осуществлять роль управляющей компании в интересах всей холдинговой структуры.

Основное общество ОАО «РЖД» (материнская компания) будет осуществлять следующие виды деятельности:

- предоставление услуг инфраструктуры, содержание и ремонт инфраструктуры;
- предоставление услуг локомотивной тяги, содержание и эксплуатация локомотивов;
- техническое обслуживание и деповской ремонт локомотивного парка;
- техническое обслуживание грузовых и пассажирских вагонов в пути следования.

Вторая функция холдинга связана с эффективным управлением активами дочерних и зависимых обществ. ОАО "РЖД" по окончании реформы может стать крупнейшей холдинговой компанией России, специализирующейся на управлении железнодорожными перевозками через активно создаваемыми дочерними обществами

Помимо грузовых компаний по организации перевозок массовых грузов и специализированных грузовых компаний будут создаваться ДЗО ОАО «РЖД» по видам деятельности, обеспечивающим перевозочный процесс: производство и капремонт путевой техники, капремонт грузовых вагонов и производство запчастей, капремонт пассажирских вагонов и производство запчастей к ним, капремонт локомотивов и производство запчастей.

В начале 2000-х гг. совладелец Уральской горно-металлургической компании и "Кузбассразрезугля" Искандер Махмудов и его партнеры создали компанию, которая должна была монополистом в транспортном машиностроении. С тех пор "Трансмашхолдинг" скупил больше десятка заводов, потратив на эти цели более \$300 млн, и стал крупнейшим поставщиком "Российских железных дорог" - в 2005 г. на долю РЖД пришлось почти 60% в выручке холдинга. По объему продаж в денежном выражении "Трансмашхолдинг" занимает 1-е место в России и 8-е в мире. Несмотря на масштабы бизнеса, компания не стремится к открытости: из всех финансовых показателей холдинг раскрывает лишь консолидированную выручку.

К 2010 г. "Трансмашхолдинг" планирует занять 8% мирового рынка, а его оборот к этому времени должен превысить \$4 млрд. С 2004 г. объемы реализации предприятий компании по различным видам продукции увеличиваются в среднем от 40% до 90% в год. Консолидированная выручка "Трансмашхолдинга" и его предприятий по РСБУ в 2004 г. составила 13,5 млрд руб., а по итогам девяти месяцев 2006 г. - 34,9 млрд руб. Этот показатель за весь 2006 год, по прогнозу компании, составит около 56 млрд руб. Чистая прибыль увеличилась с 95 млн руб. в 2004 г. до 1,5 млрд руб. за девять месяцев 2006 г. Для сравнения: выручка ФГУП "Уралвагонзавод" за девять месяцев 2006 г. составила 13,6 млрд руб., чистая прибыль - 55 млн руб. EBITDA "Трансмашхолдинга" увеличилась с 568 млн руб. в 2004 г. до 2,7 млрд руб. в 2005 г.

По показателям рентабельности "Трансмашхолдинг" сравним, а в некоторых случаях даже обходит западных конкурентов, так, в 2005 г. рентабельность холдинга по чистой прибыли составила 4,08%. Siemens Transportation в финансовом году, который закончился 30 сентября 2006 г., продемонстрировал рентабельность на уровне 1,78% (выручка - 4,5 млрд евро, чистая прибыль - 80 млн евро). Чистая рентабельность

транспортного подразделения Alstom в финансовом году, закончившемся 30 марта 2006 г., составила 6,32% (выручка - 5,1 млрд евро, чистая прибыль - 324 млн евро), а General Electric в 2005 г. сработал с рентабельностью 14,65% (выручка - \$3,6 млрд, чистая прибыль - \$524 млн). Рентабельность "Трансмашхолдинга" по EBITDA увеличилась с 4,20% в 2004 г. до 8,63% в 2005 г., операционная рентабельность за этот же период выросла с 4,33% до 10,23%.

Аналитик Deutsche UFG Александра Мельникова считает, что показатели "Трансмашхолдинга" по рентабельности стандартные для машиностроительного сектора, а выглядят конкурентоспособными по сравнению с иностранцами российским производителям позволяют более низкие издержки на металл, электроэнергию и оплату труда.

Предприятия, находящиеся под управлением ЗАО "Трансмашхолдинг", в 2005 г. произвели 122 электровоза (100% внутреннего рынка), 125 магистральных и маневровых тепловозов (65%), 60 000 т вагонного литья (23%), 428 электропоездов (78%), 109 вагонов метро (58%), 56 рельсовых автобусов, 645 пассажирских вагонов (88%), 1624 грузовых вагона (4%), 505 дизелей. Основные акционеры "Трансмашхолдинга" - структуры совладельцев "Кузбассразрезугля" Искандера Махмудова и Андрея Бокарева и владельцы компании "Трансгрупп".

Таким образом, на транспортном рынке функционирует группа компаний «Трансмашхолдинг» основной целью которой является разработка новой техники для транспорта необщего пользования в общем объеме реализации, который составил по всем предприятиям холдинга в 2006 г. порядка \$1,4 миллиарда, 60% выручки пришлось на заказы РЖД. 40% выручки приходилось на заказы прочих компаний, из них были и частные компании. И не только в России, но и за рубежом.

«Забайкальская транспортная компания» — первая фирма-аутсорсер, выступившая партнером ОАО «РЖД» на Забайкальской железной дороге. Сегодня в состав холдинга входит более 64-х компаний, оказывающих широкий спектр услуг. В составе холдинга выделены основные производственные департаменты — сервиса и обслуживания железнодорожного транспорта, режима и охраны, учебных заведений, строительства и капитального ремонта, внешнеэкономической деятельности, а также вспомогательные направления — бухгалтерского учета, юридический, финансово-экономический, управления персоналом и департамент развития. Организационная схема холдинга включает в себя департаменты, контролирующие деятельность каждого предприятия «ЗТК — Группа компаний».

1. 2 Корпоративное управление ОАО «РЖД» и взаимоотношения с дочерними зависимыми обществами

Под корпоративным управлением понимается деятельность по формированию и совершенствованию эффективной организационно-функциональной структуры и си-

стемы управления ОАО «РЖД» - развивающейся общенациональной транспортной компании и ее дочерних и зависимых обществ в соответствии со Стратегической программой его развития .

ОАО «РЖД» является единым хозяйствующим субъектом. Его учредителем является Правительство Российской Федерации. Все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации (в соответствии со ст. 7 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»). Права акционера от имени Российской Федерации осуществляет Правительство Российской Федерации. В состав ОАО «РЖД» входят 158 филиалов (железные дороги и функциональные филиалы) и 8 зарубежных представительств. ОАО «РЖД» участвует более чем в 100 дочерних и зависимых обществах [13].

Основными задачами корпоративного строительства ОАО «РЖД» являются:

- формирование и развитие оптимальной организационной структуры ОАО «РЖД» для обеспечения роста масштабов оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования и повышение экономической эффективности Компании;

- усиление конкурентных позиций ОАО «РЖД» на отечественном и международном рынках транспортных услуг и технологий,

- создание таких организационно-правовых условий, которые будут способствовать извлечению дополнительной прибыли, росту капитализации ОАО «РЖД» и увеличению его инвестиционного дохода;

- сокращение убыточности отдельных видов деятельности ОАО «РЖД»;

Для достижения целей необходимо решение следующих основных задач:

- оценка необходимости осуществления организационно-структурных преобразований в ОАО «РЖД» по видам деятельности и соответствии с принципами корпоративного управления;

- создание ДЗО - отдельных бизнес-единиц в структуре ОАО «РЖД» - осуществляющих специализированные виды деятельности и способных эффективно осваивать и развивать новые сегменты рынка железнодорожных перевозок;

- развитие системы корпоративного управления на основе внедрения новых технологий управления с использованием автоматизированных систем.

Для повышения эффективности корпоративной системы управления Компанией необходимо:

- ✓ преобразование ОАО «РЖД» в бизнес-ориентированную компанию на основе внедрения современных принципов и стандартов корпоративного управления;

- ✓ повышение рыночной стоимости активов, инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД» и входящих в его холдинговую структуру дочерних и зависимых обществ;

- ✓ создание системы эффективного управления дочерними и зависимыми обществами и контроля их деятельности со стороны ОАО «РЖД»;

✓ создание эффективной системы взаимодействия и поддержания баланса ответственности органов управления акционерным обществом: общего собрания акционеров, совета директоров, президента и правления ОАО «РЖД», а также органов управления дочерних и зависимых обществ, что может быть достигнуто в правильно построенной организационной структуре управления компании.

Организационная структура ОАО «РЖД» имеет ряд своих особенностей по структуре управления (рис. 1.1.) [12].

– первый уровень управления: субъекты управления акционерным обществом – Общее собрание акционеров и Совет директоров, которые занимаются принятием стратегических решений;

– второй уровень управления: управляющая компания (центр прибыли) – Президент и Правление осуществляют интеграцию функций непосредственного ведения хозяйственной деятельности, концентрируют ответственность и полномочия в рамках реализации управленческих решений, принятых на первом уровне;

– третий уровень управления: уровень территориальных филиалов (железные дороги, представительства, функциональных филиалы акционерного общества и их подразделения), где разрабатываются и внедряются конкретные технологические операции при эффективном использовании всех видов ресурсов в рамках единого производственного процесса.

Данные уровни управления, как и процедуры принятия управленческих решений определяются Федеральными законами, нормативными правовыми актами РФ, Уставом ОАО «РЖД», положениями о Совете Директоров и Правлении, приказами и другими нормативными документами ОАО «РЖД».

Уровни системы корпоративного управления ОАО «РЖД» взаимодействуют на основе иерархической подчиненности, внутрикорпоративного планирования хозяйственной деятельности, отчетности, анализе и контроле [12].

Корпоративное управление ОАО «РЖД» нацелено главным образом на решение следующих задач:

- создание эффективной системы взаимодействия и поддержания баланса ответственности органов управления акционерным обществом: общего собрания акционеров, СД, президента и правления ОАО «РЖД», а также органов управления ДЗО;

- преобразование ОАО «РЖД» в бизнес-ориентированную Компанию на основе внедрения современных принципов и стандартов корпоративного управления;

- повышение рыночной стоимости активов, инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД» и входящих в его структуру ДЗО;

- обеспечение реализации и защиты прав и охраняемых законом интересов ОАО «РЖД», ДЗО и их акционеров;

- обеспечение реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, активное участие в формировании развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок;

- создание системы эффективного управления ДЗО и контроля их деятельности со стороны ОАО «РЖД».

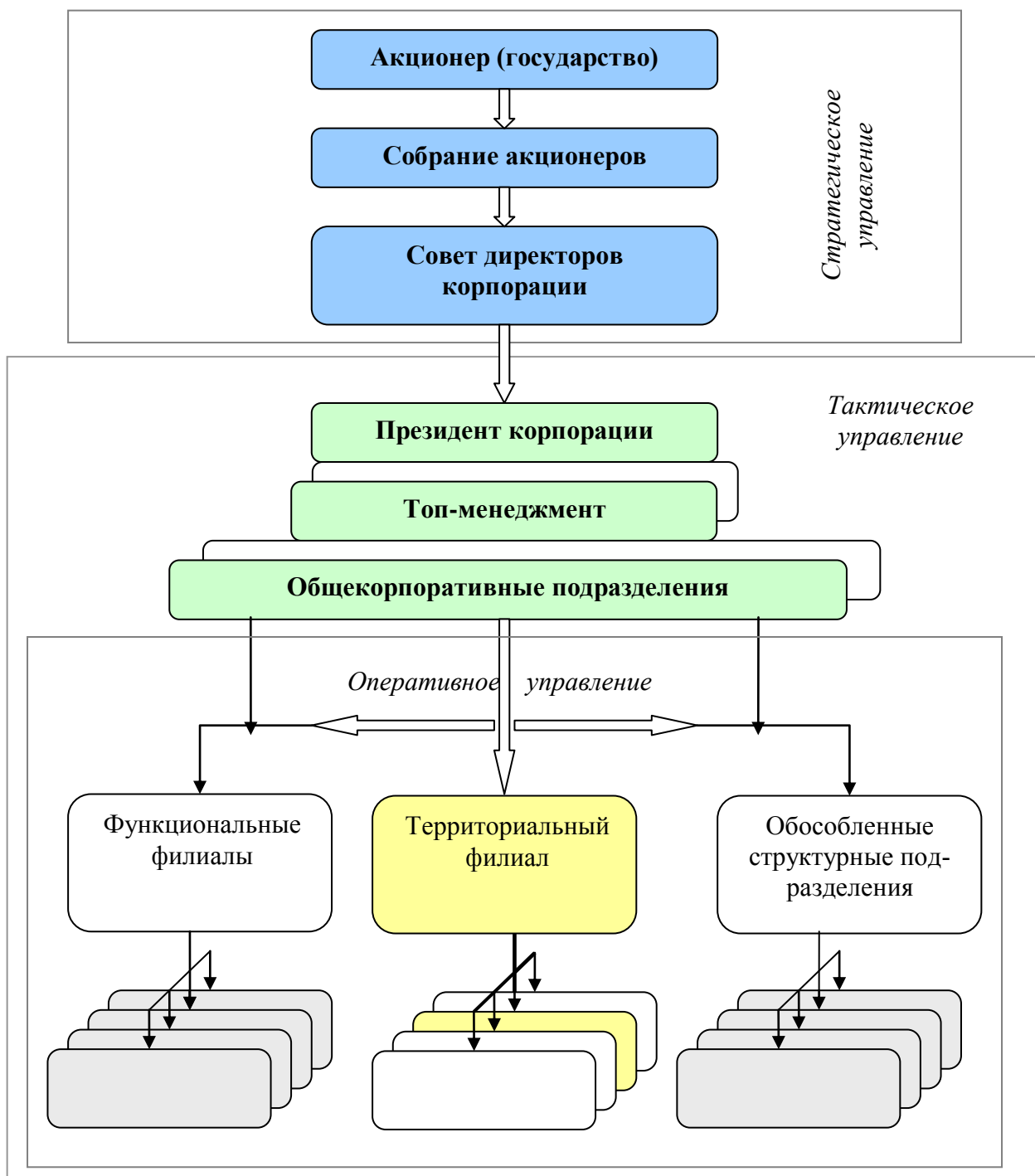


Рис. 1.1 Иерархическая организационная структура корпоративного управления ОАО «РЖД»

Система корпоративного управления ОАО «РЖД» сочетает централизацию процессов принятия стратегических управленческих решений и делегирование хозяй-

ственных полномочий и ответственности по уровням управления компании, что находит отражение в иерархической организационной структуре управления Компании (рис.1.2).

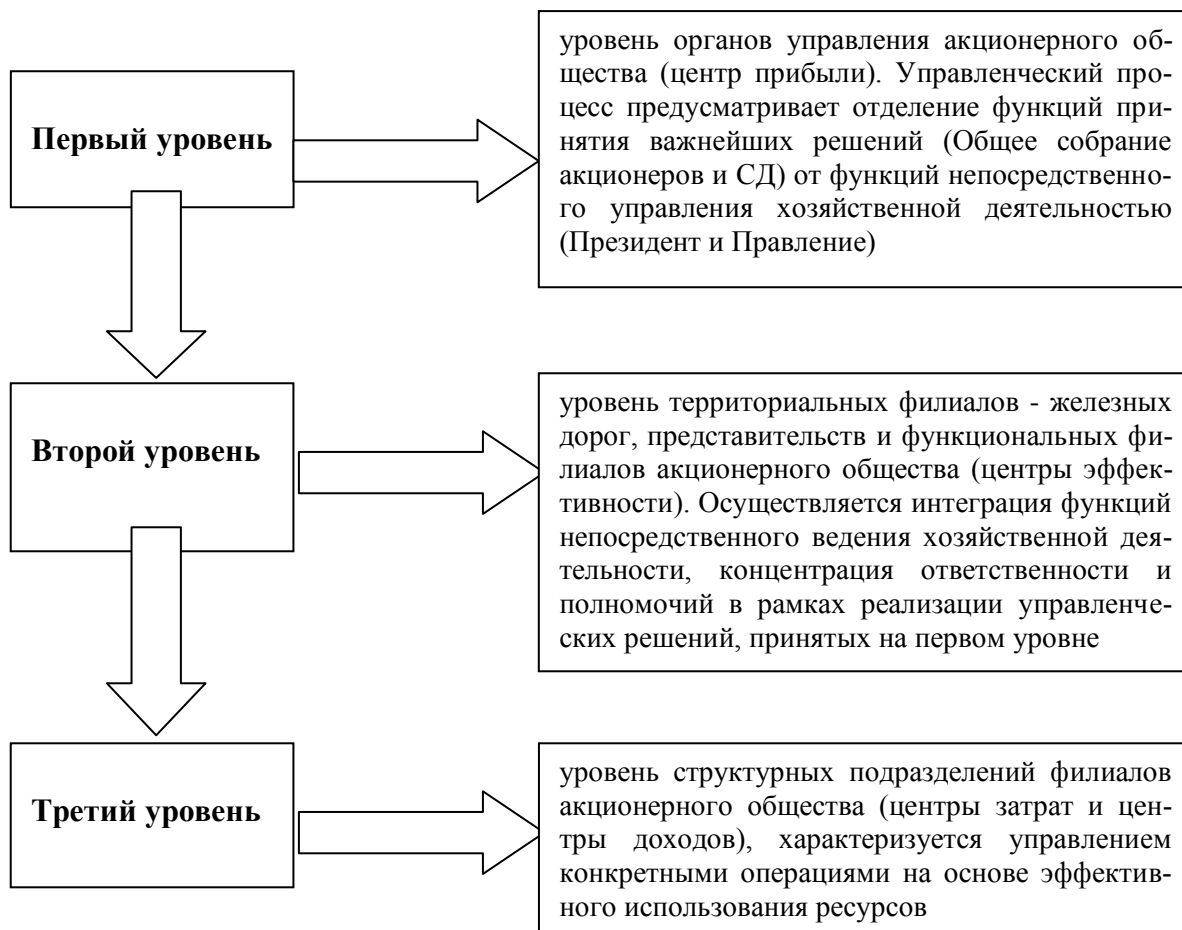


Рис. 1.2 Организационная структура управления компании

ОАО «РЖД» осуществляет планирование, организацию и координацию деятельности ревизионных комиссий ДЗО по проведению плановых и внеплановых проверок финансово-хозяйственной деятельности ДЗО, а также планирование и контроль за формированием и использованием прибыли ДЗО и выплаты дивидендов ДЗО. Материнская Компания утверждает инвестиционные программы ДЗО, бюджеты ДЗО и отчеты по их исполнению.

Основным документом, определяющим и регулирующим вопросы корпоративного управления ДЗО, является «Порядок корпоративного управления открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» хозяйственными обществами, акциями (долями) которых владеет открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Кроме того, был утвержден «Порядок участия представителей открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в работе органов управления хозяйственных обществ, акциями (долями) которых владеет открытое акцио-

нерное общество «Российские железные дороги». Данные документы устанавливают общие условия корпоративного взаимодействия ОАО «РЖД» и ДЗО, а также регулируют вопросы реализации Компанией права акционера в отношении ДЗО для обеспечения эффективной деятельности представителей общества на общих собраниях акционеров, в СД и ревизионных комиссиях ДЗО.

Система корпоративного управления ДЗО строится в ОАО «РЖД» на основе владения контрольным пакетом акций ДЗО, системы представительства в органах управления и контроля организации, в которых участвует Компания. При этом участие представителей ОАО «РЖД» в работе органов управления и контроля ДЗО осуществляется в соответствии с поручениями, выданными обществом и отражающим позицию общества по вопросам, рассматриваемым органами управления и контроля ДЗО.

Создание ДЗО дает возможность ОАО «РЖД» расширить свою предпринимательскую деятельность за счет участия в создаваемых структурах с достаточно высокой степенью влияния на их деятельность и принимаемые ими решения.

Отношения между ОАО «РЖД» и его ДЗО не строятся по принципу подчиненности последнего основному, а носят экономико-правовой характер. Общество признается дочерним, если основное хозяйственное общество имеет преобладающее участие в его уставном капитале, или в соответствии с заключенным между ними договором, или иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом [1]. Законом не установлен минимум участия в капитале, который обязателен для соответствующих отношений.

Если статус дочернего общества основан на преобладающем участии его в уставном капитале ОАО «РЖД», то такое дочернее общество является одновременно и зависимым. Статус дочернего общества предполагает более высокую степень его экономической и организационно-управленческой зависимости от ОАО «РЖД», чем статус зависимого общества. Дочернее общество признается зависимым, если материнское имеет более 20% голосующих акций акционерного общества или 20% уставного капитала общества с ограниченной ответственностью [1].

Приобретение одним обществом крупного пакета другого (более 20%) значительно с точки зрения контроля за соблюдением антимонопольного законодательства. Закон о конкуренции устанавливает, что приобретение акций в таком количестве допускается с предварительного согласия федерального антимонопольного органа. Это требование распространяется на те общества, балансовая стоимость активов которых превышает 100 тыс. минимальных размеров оплаты труда. Однако если обществом осуществляется размещение дополнительных акций с правом голоса исключительно среди его акционеров без изменения их долей в уставном капитале данного общества, то согласования с антимонопольными органами не требуется. Сделка, совершенная с нарушением указанных требований, может быть признана судом по иску антимонопольного органа недействительной. Все это обязывает общество, которое приобрело более 20%

голосующих акций другого общества, незамедлительно опубликовать об этом сведения [11,12].

Создание ДЗО возможно в форме любого хозяйственного общества, как акционерного (открытого или закрытого типа), так и общества с ограниченной либо дополнительной ответственностью.

Число акционеров ДЗО открытого типа не ограничено. В открытом обществе не допускается установление преимущественного права общества или его акционеров на приобретение акций, отчуждаемых акционерами этого общества. Закрытым признается ДЗО, акции которого распределяются только среди его учредителей или иного, заранее определенного круга лиц. Общество закрытого типа не вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции либо иным образом предлагать их для приобретения неограниченному кругу лиц. Число акционеров ДЗО закрытого типа не должно превышать пятидесяти [11,12]. Число участников общества с ограниченной ответственностью не должно быть более пятидесяти. Участниками общества могут быть граждане и юридические лица. ДЗО с такой формой организации не может иметь в качестве единственного участника другое хозяйственное общество, состоящее из одного лица [1].

Так как ДЗО является юридическим лицом, имеющим обособленное имущество, оно не отвечает по долгам ОАО «РЖД». Однако материнская компания может нести ответственность по долгам дочернего в случаях и порядке, определяемых Законом, в том числе и по искам акционеров ДЗО.

ОАО «РЖД» имеет право давать своим дочерним обществам обязательные для них указания и солидарно с ДЗО отвечает по сделкам, заключенным последним во исполнение таких указаний. В этом случае ОАО «РЖД» несет ответственность за правильность (или неправильность) своих указаний. По другим сделкам, совершенным ДЗО самостоятельно, ОАО «РЖД» не отвечает. При солидарной обязанности (ответственности) кредитор вправе предъявлять требования, вытекающие из заключенной им сделки, как ко всем должникам совместно (к ДЗО и ОАО «РЖД»), так и к любому из них в отдельности.

В случае признания ДЗО несостоятельным (банкротом) по вине ОАО «РЖД» – последнее несет субсидиарную ответственность по его долгам, то есть, обязано участвовать в погашении его долгов, если требования кредиторов не могут быть удовлетворены за счет имущества ДЗО. Субсидиарная (дополнительная) ответственность применяется к ОАО «РЖД» если основной должник (в данном случае ДЗО) отказался удовлетворить требование кредитора или кредитор не получил от него в разумный срок ответ на предъявленное требование. Но ОАО «РЖД» несет субсидиарную ответственность, только если основной должник (ДЗО) не может удовлетворить требование кредитора. Наличие вины ОАО «РЖД» признается лишь тогда, когда оно использовало имеющиеся у него право и (или) возможность давать дочернему обществу обязательные указания в целях совершения им таких действий, которые заведомо должны

привести ДЗО к несостоятельности (банкротству). Таким образом, вина ОАО «РЖД» в наступлении несостоятельности (банкротства) его ДЗО должна выражаться в умышленном доведении его до банкротства путем злоупотребления своим правом давать последнему обязательные указания.

Кроме того, участники (акционеры) ДЗО имеют право предъявить к ОАО «РЖД» требования о возмещении убытков, причиненных по его вине дочернему. Материнское общество может быть привлечено к ответственности (по иску акционеров дочернего общества) лишь при наличии в его действиях умысла на причинение его ДЗО убытков. В вышеперечисленных случаях отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство.

В табл. 1.3. перечислены права, которыми обладают акционеры, в соответствии с величиной имеющейся доли (акций) ДЗО.

Таблица 1.3.

Права акционеров

Доля акционера, %	Права акционеров
100	Абсолютный контроль
более 50	Контрольный пакет акций
более 25	Блокирующий пакет акций – блокировка большинства решений общего собрания акционеров
не менее 25	Право доступа к документам бухгалтерского учета и протоколам заседаний правления
более 20	Общества являются зависимыми
не менее 10	Право на созыв внеочередного общего собрания акционеров; право требования ревизионной проверки финансово-хозяйственной деятельности общества
не менее 1	Право обратиться в суд на управляющего организации, в которой акционер имеет доли, о возмещении убытков, причиненных по вине этого управляющего

Основным принципом создания ДЗО ОАО «РЖД» может быть функциональная взаимосвязь ДЗО входящих в корпорацию, осуществление ими отдельных видов деятельности (бизнесов), дополняющих друг друга, наличие между ними устойчивой кооперации. Роль ОАО «РЖД» - обеспечение координации их деятельности, централизация некоторых функций, например снабженческо-сбытовой, информационной и др., что дает не только экономический, но и технологический эффект.

1.3 Роль деятельности общественных организаций в период развития конкурентных отношений на рынке транспортных услуг

Создание многочисленных экспедиторских компаний и компаний-собственников подвижного состава требуют изменения уровня, форм, методов транспортного сервиса. В связи с этим возникла необходимость совершенствования системы сложившихся взаимоотношений между участниками рынка транспортных услуг, и в первую очередь, нормативно-правовой базы функционирования транспортных компаний.

На транспортном рынке параллельно с деятельностью транспортных компаний функционируют общественные организации – некоммерческие общества, некоммерческие партнерства, ассоциации и союзы. Они созданы на принципах добровольного объединения членов, оказывающих транспортные услуги на железнодорожном и других видах транспорта, с целью координации и развития их деятельности, а также разработки и внедрения предложений для внесения их в полномочные представительные и законодательные органы по совершенствованию законодательства, связанного с функционированием на железнодорожном транспорте.

Некоммерческая организация (НКО) признается официально существующей только после прохождения государственной регистрации в качестве юридического лица. При этом она может быть государственной и негосударственной и выступать в виде общественной организации, фонда, учреждения (государственного и муниципального), некоммерческого партнерства, автономной некоммерческой организации, потребительского кооператива, объединения юридических лиц (ассоциации, союза) (табл. 1.4) [7].

Законодательством разрешено образование НКО в разных сферах деятельности, но основная их доля действует именно в нематериальном производстве, занимаясь оказанием различных услуг. Возникающие за счет этого доходы используются на возмещение издержек.

Создание и работа некоммерческих организаций требуют поиска дополнительных финансовых источников. В связи с этим возникла такая профессиональная услуга в области управления, как фандрейзинг (от англ. fundraising — поиск, добывание средств), получившая распространение в социально-культурной сфере с целью формирования бюджета за счет привлечения средств спонсоров, меценатов, а также из других источников.

Получение прибыли некоммерческими организациями не запрещено законодательством многих стран, в том числе России. Но прибыль, во-первых, должна носить ограниченный характер, во-вторых, не может распределяться ни между собственниками (учредителями), ни между работниками (участниками) этих организаций (кроме потребительских кооперативов), а должна идти на реинвестирование.

Таблица 1.4

Характеристика организационно-правовых форм некоммерческих организаций

Права учредителей (участников)	Учредительные документы	Имущественные права НКО	Членство	Ответственность учредителей (участников) НКО	Распределение доходов
Учреждение					
Сохраняют имущественные права	Устав	Имущество на праве оперативного управления	Нет	Субсидиарная ответственность	Нет
Фонд					
Нет имущественных прав	Устав	Собственник имущества	Нет	Учредители не несут ответственности по обязательствам организации	Нет
Автономная некоммерческая организация					
Нет имущественных прав	Устав	Собственник имущества	Нет	Учредители не несут ответственности по обязательствам организации	Нет
Государственная корпорация					
Нет имущественных прав	Устав	Собственник имущества	Есть	Учредители не несут ответственности по обязательствам организации	Нет
Некоммерческое партнерство					
Обязательные права	Устав	Собственник имущества	Есть	Учредители не несут ответственности по обязательствам организации	Нет
Ассоциация (союз)					
Нет имущественных прав	Устав и учредительный договор	Собственник имущества	Есть	Субсидиарная ответственность	Нет
Общественная организация					
Нет имущественных прав	Устав	Собственник имущества	Нет	Учредители (члены) не несут ответственности по обязательствам организации	Нет
Общественное движение					
Нет имущественных прав	Устав	Собственник имущества	Нет	Учредители (члены) не несут ответственности по обязательствам организации	Нет

Общественные организации в основном являются организаторами проведения конференций, симпозиумов, семинаров, выставок и ярмарок, а также активно участвуют в аналогичных форумах в Российской Федерации и за рубежом с целью пропаганды достижений членов Ассоциаций и Союзов, а также других заинтересованных предприятий.

Отдельное место в их деятельности отводится осуществлению редакционно-издательской деятельности, включая выпуск периодических изданий, информационно-рекламных материалов, научно-популярной и иной литературы, а также осуществление информации через печатные и электронные СМИ.

Основными целями и задачами осуществления деятельности общественных организаций являются:

1. представление и защита интересов членов Ассоциации в органах законодательной, исполнительной власти и других структурах, сотрудничество с ними с целью совершенствования действующего законодательства, создания равноправных норм для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте и эффективного функционирования организаций промышленного железнодорожного транспорта и транспортных компаний;

2. Подготовка предложений для внесения их в полномочные правительственные и законодательные органы по совершенствованию законодательства, тарифной политики на перевозки грузов с целью повышения экономической эффективности работы транспортных организаций, а также выработке и реализации экономической и социальной политики, направленной на интеграцию и стабилизацию российского рынка транспортных услуг;

3. Разработка мероприятий и конкретных предложений для расширения сферы высококачественных услуг, предоставляемых клиентам железных дорог, других видов транспорта, транспортным и транспортно-экспедиционным организациям;

4. разработка стратегии развития, программ, отработка новых методов управления в условиях рыночных отношений и проведения экономической реформы;

5. проведение анализа деятельности предприятий - членов Ассоциации, обеспечение их информацией и рекомендациями о наиболее эффективных методах и приемах работы акционерных обществ и госпредприятий в рыночных условиях, использование зарубежного опыта;

6. формирование взаимовыгодных экономических соглашений между членами Ассоциаций и Союзов;

7. разработка перспективных прогнозов и программ экономического и социального развития отрасли и их реализация за счет финансовых средств и других ресурсов, выделяемых Ассоциации членами или заинтересованными партнерами;

Международная конференция-форум «ОАО «Российские железные дороги» на рынке транспортных услуг: взаимодействие и партнерство», которая проводится с 2003 года - на сегодняшний день является крупнейшей дискуссионной пло-

щадкой, объединяющей железнодорожников, их партнеров и клиентов.

Необходимость проведения крупных конференций с участием транспортников, пользователей их услуг и представителей регулирующих органов резко возросла с началом структурной реформы на железнодорожном транспорте. Основное содержание преобразований составляет, как известно, формирование рыночных отношений в сфере железнодорожных перевозок. А конкурентный рынок - это всегда договор, диалог, налаживание конструктивных контактов, через которые достигается взаимопонимание, взаимодействие и в конечном счете - баланс интересов всех причастных сторон.

В 2006 г. форум принял итоговую резолюцию, в которой содержались рекомендации по более широкому привлечению транспортных Ассоциаций и Союзов к процессам создания новой нормативной правовой базы, активизации работы по выделению конкурентных секторов из монопольной сферы, проявлению большей прозрачности в транспортном бизнесе, дальнейшему развитию партнерских отношений и т.д.

Новшеством конференции стала организация в ее рамках Консультативной встречи руководителей транспортных Ассоциаций и Союзов России на тему «Саморегулируемые организации в транспортной отрасли: потребности рынка и перспективы», на которой обсуждалась готовность российских транспортных ассоциаций к использованию и развитию методов саморегулирования рынка в условиях проходящего через Государственную думу законопроекта «О саморегулируемых организациях».

В 2007 г. был принят Федеральный закон №315 «О саморегулируемых организациях» (СРО), который представляет собой еще один инструмент для решения задач объединенного бизнеса, направленный на реализацию государственной политики по защите интересов субъектов предпринимательской и профессиональной деятельности. Закон устанавливает:

- правовую базу для создания СРО в различных сферах предпринимательской и профессиональной деятельности (что должно улучшить ситуацию в конкретной области рынка), а также устанавливает правовые основы для деятельности СРО, представляющих собой специальный институт профессионального общественного регулирования, объединяющий лиц, занимающихся предпринимательской или иной профессиональной деятельностью. В соответствии с законом, некоммерческая организация приобретает статус саморегулируемой с даты внесения сведений о ней в Государственный реестр;

- порядок создания и деятельности, порядок взаимоотношений между СРО и ее членами, а также между ней и органами государственной власти и самоуправления;

- объем раскрытия информации для публичного использования и для целей государственного регулирования. Как правило, организации раскрывают свою информацию исходя из баланса интересов между потребителем и производителем;

- принципы несения ответственности членами СРО по своим обязательствам перед потребителями и остальными участниками. В частности, предусматривается страхование каждым участником своей гражданской ответственности перед потребителями производимой продукции (работ, услуг) на взаимной основе путем объединения необходимых средств в обществе взаимного страхования, в котором участвуют все члены СРО. Они могут формировать компенсационный фонд или имущество взаимного страхования для финансового обеспечения ответственности по возмещению убытков, причиненных ее членами при осуществлении своей деятельности.

По мнению некоторых экспертов-транспортников, СРО – действенный механизм, который может быть полезен для создания цивилизованного рынка транспортных и логистических услуг. Например, вопросы транспортно-экспедиционной деятельности после административной реформы не отнесены ни к одному ведомству РФ. Это касается в целом всех предприятий, работающих на рынке логистических услуг. Некоммерческим организациям в сфере транспорта и логистики (объединениям, союзам, ассоциациям), созданным по профессиональному признаку, следует серьезно задуматься и определиться с перерегистрацией в СРО.

По мнению В.Шайкина – вице-президента Союза транспортников – «с точки зрения эксплуатации и распоряжения инфраструктурой, говорить о применении закона рано, поскольку здесь действует законодательство (Устав железнодорожного транспорта, многочисленные подзаконные акты, Правила перевозок грузов и др.). А вот для потребителей услуг железнодорожного транспорта – операторов, экспедиторов, работающих преимущественно на железных дорогах и ряда организаций промышленного железнодорожного транспорта, закон может быть полезен» [2]. По его мнению, закон важен для промышленного железнодорожного транспорта, экспедиторских компаний. Что касается ОАО «РЖД», то эта компания по всем прописным законам относится к сегменту естественных монополий и не может стать членом СРО, поскольку компании, желающие стать саморегулируемыми, не должны занимать более 30 – 35 % рынка и иметь явного доминирования.

Некоммерческое партнерство "Гильдия экспедиторов России"

Партнерство образовано на принципах добровольного объединения членов, оказывающих экспедиторские услуги на железнодорожном и других видах транспорта, для координации и развития на территории Российской Федерации и за ее пределами их транспортно-экспедиционной деятельности. Партнерство является некоммерческой организацией, созданной и действующей на основе Гражданского кодекса Рос-

сийской Федерации и Федерального закона "О некоммерческих организациях". Учредителями Партнерства являются: ЗАО "Компания "РУССКИЙ МИР", ЗАО "Институт проблем транспорта и логистики", ООО "Транс-Бизнес, ЗАО "РУБИКОН". Президент НП "Гильдия экспедиторов России" С.М. Резер.

Предметом деятельности Партнерства является оказание содействия членам Партнерства в их экспедиторской деятельности и привлечение внимания общественности и органов власти к проблемам транспорта и транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей транспортных услуг.

Основными целями и задачами Партнерства являются:

- защита интересов экспедиторов и клиентов железных дорог и других транспортных организаций;

- разработка мер, направленных на улучшение производственной деятельности членов Партнерства, координации их работы, способствующей развитию транспортно-экспедиционной деятельности и интеграции экспедиторской работы;

- распространение среди членов Партнерства и оказание содействия в разработке новых технологий, передового отечественного и зарубежного опыта и логистики в области транспортно-экспедиционной деятельности;

- разработка мероприятий и конкретных предложений для расширения сферы высококачественных экспедиторских услуг, предоставляемых клиентам железных дорог и других видов транспорта;

- оказание содействия в информатизации экспедиторской деятельности, созданию структурных элементов информационно-вычислительной сети на объектах железнодорожного и других видов транспорта, грузовых терминалов и других объектов, способствующих взаимовыгодному развитию транспортно-экспедиционного дела;

- оказание содействия членам Партнерства в привлечении дополнительных объемов перевозок, экспертизе оптимальных размеров скидок, спецставок, льготных тарифов, в их расчетах, оформлении и реализации.

Инициативной группой Гильдии экспедиторов при участии специалистов Государственной думы РФ был разработан и утвержден закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», предложения по внесению изменений в «Устав железнодорожного транспорта» и ряд других документов.

Ассоциация перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта (АСКОП)

Ассоциация компаний-перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта (АСКОП) организована в 2001 году. В настоящее время Ассоциация объединяет компании – лидеров на рынке обеспечения подвижным составом перевозок грузов железнодорожным транспортом. Президент Владимир Прокофьев - генеральный директор ООО «БалтТрансСервис».

Ассоциация предусматривает, в качестве одной из своих ведущих целей, создание в России реальной конкуренции на рынке перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом.

Руководители и эксперты АСКОП активно участвуют в нормотворческой деятельности федеральных органов законодательной и исполнительной власти. Мнение представителей ассоциации можно «услышать» со страниц многих средств массовой информации.

Некоммерческая организация «Ассоциация собственников подвижного состава» (АСПС)

Ассоциация создана в 1999 г. с целью объединения усилий по защите экономических и юридических интересов владельцев подвижного состава как зарождающегося частного сектора экономики железнодорожного транспорта, а также содействия развитию транспортного рынка в Российской Федерации и повышения конкурентоспособности членов Ассоциации на рынке транспортных услуг. Ассоциация является некоммерческой организацией и не имеет своей целью извлечение прибыли. Создана при поддержке: Министерства по Антимонопольной Политике и поддержке предпринимательства РФ, Министерства экономического развития и торговли РФ.

Предметом деятельности Ассоциации является:

- представление интересов членов Ассоциации в органах государственной власти и управления, международных организациях и союзах, соответствующих профилю Ассоциации;
- участие в разработке и обсуждении нормативных документов и законодательных инициатив, регламентирующих деятельность собственников железнодорожного подвижного состава на рынке транспортных услуг;
- создание банков данных и различных информационных систем, содействующих повышению эффективности работы членов Ассоциации;
- организация сотрудничества с российскими, зарубежными и международными ассоциациями транспортного профиля;
- проведение исследований и экспертиз по вопросам, связанным с деятельностью Ассоциации.

В марте 2000 г. – проведена первая конференция участников, началась регистрация Ассоциации. Президентом Ассоциации был избран Поддавашкин Эдуард Сергеевич, бывший Заместитель Министра Путей Сообщения, академик транспорта. Предприятий, в состав Ассоциации вошли самые крупные предприятия в России разных отраслей, которые имеют развитые транспортные структуры и были заинтересованы в их дальнейшем развитии и укреплении.

Ассоциация постоянно организовывала встречи собственников и грузоотправителей для выработки решений по защите интересов частного сектора в проекте Программы реформирования железнодорожного транспорта. Выработанные решения превратились в альтернативный проект Программы Реформирования, который и был представлен в Государственную Думу весной 2001 г. и обсуждался на предпарламентских слушаниях.

Весной 2001 г. началась разработка Технического Задания для проекта «Создание новой тарифной системы». В апреле 2002 г. МПС представило вариант проекта нового Прейскуранта 10-01. Это оказалась небольшая модернизация старого Прейскуранта, в котором перевозки в частном подвижном составе снова оказались дискриминированы. Поэтому Министерство экономического развития приняло за основу вариант ТЗ, подготовленного АСПС и в мае 2002 г. объявило тендер на выполнение проекта «Совершенствование тарифной политики на железнодорожном транспорте РФ». Параллельно с этим с осени 2001 г. АСПС вместе с Торгово-Промышленной Палатой участвовала в разработке, а точнее предлагала исправления и уточнения в пакет Федеральных законов о железнодорожном транспорте.

Членами Ассоциации являются: «Сильвинит», «ТрансГрупп АС», «Русский алюминий», «Сфат», «Русский Мир», «СГ-транс», «Ф.Е.Транс», частная железная дорога «Золотое Звено», судоходная компания «Бест», а так же консалтинговые и лизинговые группы, экспедиторские компании.

**Ассоциация акционерных обществ и государственных предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта «Промжелдортранс»
(Ассоциация «Промжелдортранс»)**

Ассоциация «Промжелдортранс») является добровольным объединением юридических лиц, созданным в целях координации их деятельности, представления общих интересов в государственных и иных органах, а также в международных организациях. Представляет интересы организаций межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) всех регионов России, осуществляющих деятельность на железнодорожных подъездных путях, непосредственно примыкающих к железнодорожным путям общего пользования.

До 1995 года ППЖТ входили в состав федеральных железных дорог России, а затем были акционированы. Именно в те годы началась реформа железнодорожного транспорта. Смена форм собственности не изменила характер производственной деятельности акционерных обществ. ППЖТ являются юридическими лицами и осуществляют для обслуживания клиентуры перевозочную, погрузочно-разгрузочную и другие работы, которые являются достаточно трудоемкими и дорогостоящими.

ППЖТ являются самостоятельными специализированными организациями железнодорожного транспорта.

Ассоциация «Промжелдортранс» создана в марте 1995 года с целью:

- консолидации деятельности организаций межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта;
- представления и защиты их интересов в законодательных и федеральных органах исполнительной власти для обеспечения равноправного партнерства на рынке транспортных услуг;
- объединения усилий и координации деятельности ППЖТ по повышению качества транспортного обслуживания грузовладельцев, полное удовлетворение возрастающего спроса на работы и услуги, связанные с перевозочным процессом;
- координации предпринимательской, научно-технической, экономико-финансовой, инвестиционной и иной деятельности организаций - членов Ассоциации.

Ассоциация объединяет более 50 акционерных обществ, которые осуществляют обслуживание предприятий промышленности и строительства Российской Федерации.

Главными задачами Ассоциации в условиях проводимой структурной реформы железнодорожного транспорта являются:

- разработка стратегии развития, программ, отработка новых методов управления в условиях рыночных отношений и проведения экономической реформы;
- выработка позиций и предложений, способствующих эффективному функционированию организаций межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта во взаимодействии с железнодорожным транспортом общего пользования в целях повышения качества услуг, оказываемых грузовладельцам;
- объединение сил и средств, в целях поддержки научных разработок, ускоренного внедрения достижений научно-технического прогресса, новейших технологий, расширения производства машин и оборудования, средств малой механизации;
- координация работы членов Ассоциации по производству запасных частей, ремонту подвижного состава и погрузочно-разгрузочной техники, производству материалов верхнего строения пути и т.п., в целях обеспечения полной потребности членов Ассоциации, выполнение функций заказчика по новой технике для межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта;
- налаживание отношений равноправного партнерства и продуктивного взаимодействия между членами Ассоциации с одной стороны и железными дорогами – филиалами ОАО «РЖД» - с другой, а также между всеми организациями «Промжелдортранс», как входящими, так и не входящими в Ассоциацию;
- расширение сферы деятельности межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта, разработка и проведение ценовой политики, связанной с уста-

новлением свободных тарифов на услуги, предоставляемые обслуживаемым предприятиям;

- развитие внешнеэкономических связей, организация совместных предприятий и производств по выпуску продукции и оказанию услуг с предприятиями, организациями других компаний и зарубежными фирмами;
- осуществление по поручению членов Ассоциации торгово-посреднической деятельности, а также содействие в создании маркетинговых структур для изучения спроса на рынке транспортных и иных услуг;
- разработка и совершенствование нормативно-технической документации межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта, обеспечение информацией о документах, издаваемых Минтранс России и ОАО «РЖД» по взаимодействию железных дорог с обслуживаемыми предприятиями в части ответственности за эффективное использование подвижного состава, сохранности вагонного парка, обеспечению безопасности движения и др.;
- организация централизованных закупок подвижного состава, оборудования и других материалов.

Некоммерческое общество «Союз грузовладельцев и работников промышленного транспорта» (НО «Союзгрузпромтранс»)

«Союзгрузпромтранс» – некоммерческая организация «Союз грузовладельцев и работников промышленного транспорта», создана в мае 2004 года. Президентом организации является Алексей Хоружий, возглавляющий «Союзгрузпромтранс» с момента создания. В организацию входят ряд предприятий металлургической и железнодорожной отрасли со всей страны, а также экспедиторские и другие компании.

Содействие созданию системы, обеспечивающей безопасные условия функционирования промышленного железнодорожного транспорта, и эффективному согласованному контролю за ходом выполнения нормативов; участие в формировании Минтранс России, членами союза плана НИОКР по промышленному транспорту и содействие в его реализации; участие в создании системы подготовки и повышения квалификации кадров для промышленного транспорта; содействие оперативному и эффективному взаимодействию членов союза с ОАО "Российские железные дороги" и его филиалами - железными дорогами; формирование системы и содействие в ее функционировании по созданию мощностей для производства узлов, агрегатов и запчастей для ремонта подвижного состава и верхнего строения железнодорожного пути; содействие членам союза и машиностроительным предприятиям в разработке и создании подвижного состава нового поколения и системы ремонта и модернизации действующего парка; содействие в формировании нормативно-правовой базы для обеспечения эффективного реформирования железнодорожного транспорта РФ.

Так, 4 марта 2008 г., Федеральная антимонопольная служба РФ (ФАС) привлекла ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) к административной ответственности в

виде штрафа размером 148,9 млн. рублей за злоупотребление доминирующим положением. В декабре 2007г. антимонопольная служба признала РЖД нарушившим ч.1 ст.10 федерального закона «О защите конкуренции» (создание дискриминирующих условий и препятствование доступа на товарный рынок хозяйствующим субъектам) в сфере оказания услуг по ремонту грузовых вагонов. Само дело было возбуждено по обращению от «Союзгрузпромтранса» с приложением обращений ряда хозяйствующих субъектов, а также Иркутского и Красноярского управлений ФАС. Само нарушение выразилось в отсутствии условий равнодоступности к ремонтным мощностям железнодорожного транспорта, принадлежащим РЖД, в результате злоупотребления этой компанией доминирующим положением на рынке услуг по ремонту подвижного состава. В ходе анализа начилие доминирующего положения РЖД было подтверждено. По итогам рассмотрения железнодорожному монополисту было предписано прекратить допущенные нарушения. Также, в соответствии с антимонопольным законодательством, за указанные нарушения предусмотрена административная ответственность в виде штрафа – 4,5% от суммы выручки правонарушителя, что составило почти 150 млн. рублей. Также при расчете суммы штрафа было учтено, что РЖД повторно совершил указанное нарушение

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП «ОПЖТ»)

Партнерство зарегистрировано в июне 2007 г., в состав которого вошли свыше 60 предприятий, в ближайшее время статус партнеров получат еще более 100 заводов. Участниками НП стали такие крупные отраслевые компании, как ЗАО «Объединенная металлургическая компания», ОАО «Высунский металлургический завод», «Уралвагонзавод», ЗАО «Концерн «Трансмаш» и др.

По мнению специалистов Института проблем естественных монополий «Некоммерческое партнерство, объединяющее предприятия железнодорожного машиностроения, позволит определить позиции игроков рынка по формированию отраслевой нормативной базы, а также сыграть важную роль в решении системной проблемы в отрасли: высокой потребности в современном качественном подвижном составе» [6].

Подобные объединения существуют в странах Европы и Америки (Европейская ассоциация – UNIFE, Ассоциация американских железных дорог – AAR). Они пользуются большим авторитетом на местных рынках и оказывают существенное влияние на стратегию развития железнодорожной отрасли своих стран.

Основными целями создания НП «ОПЖТ» является [6]:

1. Координация производителей железнодорожной техники в рамках Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

2. Разработка и проведение комплекса мероприятий по защите отечественного рынка от некачественной импортной техники и комплектующих для железнодорожной отрасли.
3. Разработка нормативных документов единого стандарта.
4. Внедрение стандарта IRIS в производственные процессы компаний – производителей железнодорожной продукции.
5. Подготовка предприятий в сертификации по стандарту IRIS.
6. Пересмотр существующих норм безопасности..

Участники НП «ОПЖТ» выработали план работы по переходу на новые стандарты качества [6]:

1 этап (2008 г.) – формирование нормативной базы в виде системы новых стандартов и требований.

2 этап (2009-2010 г.) – работа по требованиям стандарта ОАО «РЖД», близкого к мировому.

3 этап (2011-2015 г.) – переход на требования международных стандартов железнодорожной промышленности IRIS.

По словам С.Палкина – вице-президента НП «ОПЖТ» – «представители предприятий приняли решение инвестировать около €1млрд в увеличение соответствующих мощностей. Аудит и проверка представителей ОПЖТ помогли определить грани технологической отсталости на ряде локомотивных производств, входящих в состав корпорации «Трансмашхолдинг».

Для повышения конкурентоспособности российских производителей железнодорожной отрасли на европейском рынке, руководством ОПЖТ был установлен деловой контакт с Европейским союзом производителей железнодорожной техники (UNIFE). Был подписан Меморандум о сотрудничестве и Лицензионное соглашение, которые предусматривают предоставление эксклюзивных прав на перевод и распространение в РФ и странах СНГ новейшей версии европейского стандарта железнодорожной промышленности IRIS (International rail industry standarts), а также подготовку специалистов.

2. Законодательная база осуществления коммерческой деятельности на железнодорожном транспорте

2.1 Основные нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность на железнодорожном транспорте

Отношения в сфере железнодорожного транспорта в настоящее время регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральными законами "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации", "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта". Отдельные нормы, регулирующие некоторые аспекты отношений в сфере железнодорожного транспорта, содержатся в законодательных актах других отраслей права. Например, в Федеральном законе "О техническом регулировании", "О естественных монополиях", "О лицензировании отдельных видов деятельности", "О транспортно-экспедиционной деятельности", "О качестве и безопасности пищевых продуктов" и других, а также в законодательстве смежных отраслей транспортного права.

Кроме того, отношения в области железнодорожного транспорта регулируются нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, принятыми в развитие указанных федеральных законов.

Вопросы организации и осуществления перевозок в международном сообщении также устанавливаются документами, принимаемыми международными организациями, а именно, Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Советом по железнодорожному транспорту государств - участников СНГ

В части развития конкуренции на железнодорожном транспорте перечисленные федеральные законы предусматривают:

- создание усовершенствованной системы государственного регулирования в условиях конкурентного рынка железнодорожных перевозок, позволяющей обеспечить его безопасное, доступное, качественное и устойчивое функционирование;
- либерализацию рынка услуг на железнодорожном транспорте;
- сокращение естественно-монопольного сектора, предусматривающее запрет на экономически неоправданное сдерживание перехода естественно-монопольных сфер в состояние конкурентного рынка;
- развитие конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров (перевозчиком может выступать любое

юридическое или физическое лицо, владеющее железнодорожным подвижным составом и имеющее лицензию);

– общие принципы взаимодействия владельцев инфраструктуры и перевозчиков, в том числе на договорной основе;

– определение механизма взаимодействия участников перевозочного процесса в условиях развитого рынка услуг железнодорожного транспорта;

– обеспечение гарантий равноправного (недискриминационного) доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний и пользователей подвижного состава;

– создание новой системы тарифообразования;

– многообразие собственности на имущество железнодорожного транспорта (государственная, муниципальная, частная и иная).

Предусматривается введение таких методов государственного регулирования на рынке услуг железнодорожного транспорта, как лицензирование, обязательная сертификация услуг, государственный надзор за безопасностью перевозок и др.

Целями использования законодательной базы на железнодорожном транспорте являются:

- нормативное обеспечение реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте;

- создание условий для развития конкуренции на железнодорожном транспорте;

- устранение излишнего законодательного регулирования в сфере оказания монопольных услуг организаций железнодорожного транспорта;

- уточнение перечня субъектов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте и определение порядка их взаимоотношений;

- конкретизация прав и обязанностей перевозчика, владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, владельца железнодорожных путей необщего пользования, грузоотправителя, грузополучателя и других юридических и физических лиц - пользователей услугами железнодорожного транспорта;

- определение особенностей взаимодействия с организациями смежных видов транспорта;

- приведение Устава в соответствие с Федеральным законом "О техническом регулировании";

- гармонизация законодательства Российской Федерации в области железнодорожного транспорта с требованиями международных договоров Российской Федерации в указанной сфере деятельности.

Предметом правового регулирования являются общественные отношения, возникающие в процессе:

- организации и осуществления перевозок железнодорожным транспортом общего пользования;

- организации взаимодействия грузоотправителей, грузополучателей, владельцев путей необщего пользования;
- взаимодействия с организациями смежных видов транспорта;
- оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования перевозчику и иным пользователям;
- организации специальных и воинских перевозок на железнодорожном транспорте;
- возникновения ответственности, связанной с осуществлением перевозки, оказанием услуг инфраструктуры, предоставлением подвижного состава и другими услугами железнодорожного транспорта.

Круг лиц, на которых распространяется действие нормативно-правовой базы на железнодорожном транспорте:

- субъекты предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте общего пользования - перевозчики, владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, владельцы объекта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, операторы железнодорожного подвижного состава, экспедиторские организации, организации, оказывающие услуги, связанные с перевозкой, в местах общего пользования (погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов, багажа и грузобагажа, услуги по обслуживанию пассажиров на вокзалах и в пути следования и т.д.) и иные пользователи услуг;
- субъекты предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте необщего пользования - владельцы железнодорожных путей необщего пользования, иные юридические и физические лица, оказывающие услуги в местах необщего пользования;
- пользователи услуг железнодорожного транспорта - пассажиры, грузоотправители (отправители), грузополучатели (получатели), иные юридические и физические лица, которым оказываются услуги по перевозке железнодорожным транспортом и связанные с перевозкой железнодорожным транспортом, а также и услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- организации смежных видов транспорта;
- федеральные органы исполнительной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления.

1. Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 10 января 2003г № 17-ФЗ

Устанавливает правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, основы взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих работы (услуги) на железнодорожном транспорте индивидуальных предпринимателей с органами госу-

дарственной власти и организациями других видов транспорта, а также основы государственного регулирования железнодорожного транспорта необщего пользования.

Закон предусматривает:

1. отношение собственности на железнодорожном транспорте - имущество железнодорожного транспорта может находиться в государственной, муниципальной, частной и иных формах собственности;

2. разделение деятельности в сфере железнодорожного транспорта на две части - услуги инфраструктуры и услуги перевозки. С этой целью Законом введено понятие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и определены основные субъекты правоотношений в этой сфере - пользователь услугами железнодорожного транспорта, перевозчик и владелец инфраструктуры, предусмотрены основные требования к владельцам инфраструктур, к перевозчику, к организациям и индивидуальным предпринимателям, выполняющим вспомогательные работы (услуги) при перевозках железнодорожным транспортом.

3. Доступ к инфраструктуре предоставляется перевозчикам на недискриминационной основе, то есть на равных условиях оказания услуг по использованию инфраструктуры независимо от организационно-правовых форм перевозчиков. Порядок обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре и осуществления контроля соблюдения этого порядка определяются Правительством РФ.

4. тарифы, сборы и плата за работы(услуги), выполняемые в местах общего и необщего пользования, относящиеся к сфере естественной монополии, устанавливаются согласно Федеральному закону "О естественных монополиях". Иные тарифы, сборы и плата устанавливаются на договорной основе и контролируются государством в соответствии с законодательством о конкуренции. Потери в доходах владельца инфраструктуры, перевозчика, возникшие в результате государственного регулирования, а также установления льгот и преимуществ по провозной плате, возмещаются в полном объеме за счет средств соответствующих бюджетов.

2. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ от 10 января 2003 года

Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования и определяют основные условия организации и осуществления перевозок железнодорожным транспортом, оказания услуг по использованию инфраструктуры и иных, связанных с перевозками услуг, а также устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Устав железнодорожного транспорта включает следующие главы.

Глава I. Общие положения

Глава II. Перевозки грузов, контейнеров и повагонными отправками грузобагажа

Глава III. Взаимодействие владельца инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа

Глава IV. Железнодорожные пути необщего пользования

Глава V. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении

Глава VI. Перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа

Глава VII. Ответственность перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), пассажиров

Глава VIII. Акты, претензии, иски

Глава IX. Заключительные и переходные положения

Современные условия функционирования железнодорожного транспорта требуют расширения сферы применения Устава, а также уточнения (например, тарифные руководства, сбор, пассажир и другие) и дополнения (например, платательщик по перевозке, организация, осуществляющая перевалку грузов в порту) понятийного аппарата.

3. Федеральный закон «Об особенностях управления, распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 07 февраля 2003 г. №29-ФЗ

Закон устанавливает правовые и организационные особенности управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта.

В законе используются следующие основные понятия:

- организации федерального железнодорожного транспорта - государственные унитарные предприятия и государственные учреждения, находящиеся в ведении федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта;
- имущество федерального железнодорожного транспорта - имущественные комплексы государственных унитарных предприятий и имущество государственных учреждений, находящихся в ведении федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Закон устанавливает ограничение оборота имущества единого хозяйствующего субъекта, в частности Единый хозяйствующий субъект не вправе передавать в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог следующее имущество, внесенное в его уставный капитал:

- магистральные железнодорожные линии со всеми сооружениями, устройствами сигнализации, централизации и блокировки, энергоснабжения, технологической связи, предназначенной для внутрипроизводственной деятельности и управления технологическими процессами на железнодорожном транспорте;

- малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции, имеющие оборонное значение;

- информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и система управления перевозками;
- объекты локомотивного и вагонного хозяйства, имеющие оборонное значение;
- объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны, законсервированные и неиспользуемые в производстве мобилизационные мощности, мобилизационные запасы, материальные ценности мобилизационного резерва;
- железнодорожный подвижной состав, предназначенный для осуществления специальных железнодорожных перевозок;
- объекты и имущество, предназначенные непосредственно для выполнения аварийно-восстановительных работ.

5. Федеральный закон «О естественных монополиях» от 17 августа 1995 г. №147-ФЗ

Федеральный закон определяет правовые основы федеральной политики в отношении естественных монополий в Российской Федерации и направлен на достижение баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого ими товара для потребителей и эффективное функционирование субъектов естественных монополий.

Для целей настоящего Федерального закона применяются следующие определения основных понятий:

естественная монополия - состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров;

субъект естественной монополии - хозяйствующий субъект (юридическое лицо), занятый производством (реализацией) товаров в условиях естественной монополии;

потребитель - физическое или юридическое лицо, приобретающее товар, производимый (реализуемый) субъектом естественной монополии;

руководитель субъекта естественной монополии (иного хозяйствующего субъекта) - лицо, уполномоченное выступать без доверенности от имени субъекта естественной монополии (иного хозяйствующего субъекта).

"инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования" применяется в значении, указанном в статье 2 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".

Федеральным законом регулируется деятельность субъектов естественных монополий в следующих сферах:

- транспортировка нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам;
- транспортировка газа по трубопроводам;
- железнодорожные перевозки;

В соответствии с реализуемой по решению Правительства РФ демонополизацией рынка железнодорожных перевозок осуществляется переход от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

5. Федеральный закон «О защите конкуренции» от 26 июля 2006 года N 135-ФЗ

Федеральный закон определяет организационные и правовые основы защиты конкуренции, в том числе предупреждения и пресечения:

- 1) монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции;
- 2) недопущения, ограничения, устранения конкуренции федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, иными осуществляющими функции указанных органов органами или организациями, а также государственными внебюджетными фондами, Центральным банком Российской Федерации.

Целью закона является обеспечение единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков.

Доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

В соответствии с законом доминирующим признается:

- 1) доля которого на рынке определенного товара превышает 50 %, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим;

2) доля которого на рынке определенного товара составляет менее чем 50 %, если доминирующее положение такого хозяйствующего субъекта установлено антимонопольным органом исходя из неизменной или подверженной малозначительным изменениям доли хозяйствующего субъекта на товарном рынке, относительного размера долей на этом товарном рынке, принадлежащих конкурентам, возможности доступа на этот товарный рынок новых конкурентов либо исходя из иных критериев, характеризующих товарный рынок.

В соответствии с законом не может быть признано доминирующим положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации), доля которого на рынке определенного товара не превышает 35 %.

6. Постановление Правительства РФ "Об утверждении правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования" от 20 ноября 2003 г. № 703

Законом утвержден перечень обязательных услуг, оказываемых владельцем инфраструктуры различным перевозчикам.

Владелец инфраструктуры и перевозчик вправе заключать договоры об оказании иных услуг, не перечисленных в документе. Перечень таких работ (услуг) определяется владельцем инфраструктуры самостоятельно. Перечень работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, утверждается и публикуется федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте.

Владелец инфраструктуры не вправе обуславливать оказание перевозчику услуг по использованию инфраструктуры обязательным оказанием других услуг.

Владелец инфраструктуры вправе осуществлять деятельность по оказанию услуг, которая в соответствии с законодательством Российской Федерации подлежит лицензированию, только после получения соответствующей лицензии.

Информация об оказываемых владельцем инфраструктуры услугах, их стоимости, а также об имеющихся в соответствии с графиком движения поездов технических и технологических возможностях инфраструктуры предоставляется владельцем инфраструктуры перевозчикам в режиме регулярных сообщений в местах приема запросов об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Указанная информация также может дополнительно предоставляться с использованием электронной или почтовой связи либо иным способом, предусмотренным соглашением сторон.

7. Постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования" от 25 ноября 2003 г. N 710

Правила определяют общие принципы и порядок обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования в условиях ее ограниченной пропускной способности.

Взаимодействие владельца инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа регулируется Федеральным законом "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и Правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Государственный контроль за соблюдением требований, определенных Правилами, осуществляется федеральным антимонопольным органом и его территориальными управлениями.

Недискриминационный доступ перевозчиков к инфраструктуре предусматривает обеспечение равных условий оказания услуг по использованию инфраструктуры перевозчикам независимо от их организационно-правовой формы, правовых и имущественных отношений с владельцем инфраструктуры.

Обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре осуществляется исходя из следующих принципов:

- обеспечение равнодоступности инфраструктуры для всех перевозчиков, в том числе применение единых критериев доступа к услугам по использованию инфраструктуры;
- обеспечение конкуренции в сфере железнодорожных перевозок;
- проведение в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики в сфере услуг по использованию инфраструктуры;
- доступность информации о перечне услуг по использованию инфраструктуры, порядке их выполнения, тарифах, плате и сборах за эти услуги для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования.

8. Постановление Правительства Российской Федерации

«Об утверждении правил транспортно-экспедиционной деятельности» от 8 сентября 2006 г. N 554

В соответствии с Федеральным законом РФ от 30 июня 2003 года N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» транспортно-экспедиционной деятельностью считается оказание услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов.

В соответствии со статьей 2 Федерального закона "О транспортно-экспедиционной деятельности" Правительство Российской Федерации утвердило **Правила транспортно-экспедиционной деятельности.**

Правила устанавливают перечень экспедиторских документов, порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг.

Отношения между экспедитором и клиентом регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом "О транспортно-экспедиционной деятельности", Правилами и договором транспортной экспедиции.

Отношения между экспедитором и перевозчиками на различных видах транспорта регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, транспортными уставами и кодексами.

9. Постановление Федеральной энергетической комиссии РФ

ПРЕЙСКУРАНТ №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1) от 17 июня 2003 г. №47-т/5

Тарифное руководство разработано в соответствии с Федеральным законом "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и Федеральным законом "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации и определяет тарифы на перевозки по российским железным дорогам грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, применяются на всех линиях железных дорог федерального железнодорожного транспорта широкой и узкой колеи, принятых в постоянную эксплуатацию, являются обязательными и едиными для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Тарифы включают:

платы за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого подвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка, а также собственных (арендованных) вагонов с локомотивом РЖД;

платы за пользование инфраструктурой РЖД при пробеге поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов;

платы за пользование инфраструктурой РЖД при пробеге своим ходом отдельных собственных (арендованных) локомотивов;

платы за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого подвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка с собственным (арендованным) локомотивом;

другие платы и сборы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые РЖД, обозначенные в Тарифном руководстве.

Также в Прейскуранте №10-01 установлены Правила применения тарифов при определении платы за перевозку по российским железным дорогам грузов по видам сообщений, а также на услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами при указанных перевозках

10. Приказ МПС России Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом от 18 июня 2003 года № 29

Правила разработаны в соответствии со статьями Федерального закона от 10 января 2003г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц, и регулируют условия перевозок грузов с учетом их особенностей, безопасности движения, сохранности грузов, железнодорожного подвижного состава и контейнеров, а также экологической безопасности.

Сборник правил перевозок железнодорожным транспортом - информационное издание, в котором публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке нормативные правовые и иные акты, такие как:

Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом

Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом

Правила заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте

Правила составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом

Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте

Правила переадресовки грузов на железнодорожном транспорте

Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов мелкими отправлениями

Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с объявленной стоимостью

Правила эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования

Правила хранения грузов в местах общего пользования при перевозке железнодорожным транспортом

Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом

Правила оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом

Правила очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей

Правила предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом

Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов в специализированных контейнерах и др.

Новые Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом установили не только новые формы договоров, но и существенно изменили их содержание. Наибольшие изменения претерпел договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании его локомотивом владельца этого пути. Если старым договором предусматривалось три способа подачи вагонов: по расписанию, через интервалы времени и по уведомлению; то теперь остался только один - по уведомлению.

11. Приказ Минтранса «Об утверждении Правил перевозок грузов в поездах, сформированных локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, не являющихся перевозчиками на железнодорожном транспорте» от 22 октября 2007 г. №150

В настоящее время на законодательном уровне четко не определено: будет ли разрешено частным компаниям оказывать услуги по предоставлению локомотивной тяги (магистральной) и, соответственно, станет ли развиваться рынок данных услуг, или же и далее этот вид деятельности будет существовать как монопольный. От этого, а также тарификации данного вида перевозок зависит стратегия развития операторских компаний. Для того, чтобы урегулировать работу локомотивов уже имеющихся собственников, а также для дальнейшего развития частной собственности на магистральные локомотивы Минтранс издал данный документ, который определит порядок и условия транспортировок поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику (СПФ), в том числе:

- места, где могут быть сформированы такие поездные формирования, и принадлежность подвижного состава для их формирования;
- порядок следования СПФ по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования и их технологические характеристики;
- порядок оформления заявки при перевозке поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику;
- порядок подачи подвижного состава под погрузку (выгрузку) СПФ, их формирования, возврата после погрузки (выгрузки), технологические сроки накопления вагонов, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки-выгрузки грузов и технологические нормы погрузки-выгрузки, время накопления подвижного состава и охраны грузов на станции в период накопления для формирования СПФ;
- порядок оформления перевозки грузов и пробега порожних вагонов, следующих в составе СПФ.

2.2 Проблемы и дискуссии по совершенствованию нормативно-правовой базы

Чтобы либерализовать указанный в Законе «О естественных монополиях» вид деятельности, как «железнодорожные перевозки», его нужно сначала демополизовать, то есть необходимо организационно обособить. Все специалисты, которые в последнее время пытались это сделать на бумаге, просто приходили в отчаяние. Содержание и предоставление инфраструктуры, диспетчерское управление поездами, локомотивная поездная тяга, маневровая работа, формирование поездов, прием заявок и грузов на всей сети, планирование перевозок, подача и уборка вагонов, погрузочно-

разгрузочные работы, маркетинг различных услуг - эти и другие виды деятельности или хозяйственные операции на Российских железных дорогах оказались настолько тесно переплетены, что выделить в чистом виде материально и юридически инфраструктурную и перевозочную функции в настоящее время оказалось невозможно.

Внесение изменений в принятые в 2003 году законы № 17-ФЗ и № 18-ФЗ началось с момента введения их в действие. Однако в условиях принятия Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг внесение точечных изменений в законы стало нецелесообразно и неправомерно.

Переход к рыночным отношениям поставил вопрос о необходимости отказа от принципа полного государственного регулирования, в том числе и в сфере железнодорожного транспорта. Реформирование в данной области началось с Указа Президента РФ от 28 апреля 1997 г. № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий», в котором обращалось внимание на необходимость развития конкуренции, а соответственно и равного доступа к инфраструктуре.

Появление единого хозяйствующего субъекта, представляющего собой коммерческую организацию, было направлено на уменьшение государственного сектора в экономике, стимулирование развития конкурентной среды и становление развитого рынка железнодорожных перевозок.

В результате проведенной законодательной реформы оказалось, что конкурентная среда сложилась только в сфере услуг по перевозке, в то время как в сфере предоставления инфраструктуры транспорта общего пользования ОАО «РЖД» по-прежнему осталось монополистом.

В Постановлении Правительства от 15 мая 1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы железнодорожного транспорта» было отмечено, что часть видов деятельности, осуществляемых в системе железнодорожного транспорта, является монопольной. Это связано с причинами технологического характера, такого рода монополизм не может быть преодолен традиционными методами. К такому монопольному сектору Постановление относит и инфраструктуру, в которую включены железнодорожные пути.

В результате складывается такая ситуация:

1. Нормативными актами не исключается, а, напротив, устанавливается возможность нахождения как путей, так и инфраструктуры общего пользования у разных собственников.

2. Все субъекты рынка - и юридические лица, и индивидуальные предприниматели - могут приобретать такую инфраструктуру в частную собственность.

3. Можно даже сказать о том, что законодатель отражает принцип равенства частной, государственной и муниципальной собственности, проистекающий из ст. 8 Конституции РФ. Любой субъект, желающий пользоваться такой инфраструктурой, сталкивается с необходимостью работать именно с ОАО «РЖД», подстраиваясь под

те технические условия, которые РЖД заявляет. Несмотря на то, что нормативной базы, предусматривающей их обязательность, нет.

Еще одним примером проявления данной проблемы в условиях практически полного отсутствия нормативного регулирования, является вопрос по выбору места примыкания. Так, в законодательстве отсутствует даже четкое определение понятия «место примыкания». К примеру, в Приказе МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования» место примыкания определяется как граница пути необщего с путями общего пользования. Относительно того факта, что по конструкции оно должно представлять стрелочный перевод, можно найти информацию только в соответствующих технических документах. С правовой точки зрения, понимание того, что такое место примыкания, существенно важно, поскольку технически это именно та конструкция, которая обременяет железнодорожные пути другого владельца для реализации права доступа к инфраструктуре [4].

Важной характеристикой работы транспортных компаний - владельцев подвижного состава - является то, что их деятельность существенно шире простого предоставления грузовых вагонов. Это связано с необходимостью увеличивать обращаемость вагонов, повышая тем самым экономическую эффективность бизнеса. Конкуренция обязывает предоставлять клиентам более качественные, комплексные услуги, создавать более гибкие условия транспортировки грузов.

В 2005 г. Была предложена новая концепция формирования модели функционирования частных транспортных компаний в сложившихся на рынке условиях. Разработчиками являлись ООО №Логистика и транспорт при поддержке нескольких частных компаний-операторов. Основная идея новой концепции - развитие статуса экспедитора - организатора перевозок, определение места и роли частных операторских компаний в перевозочном процессе путем введения в законодательство института "договорных перевозчиков".

Экспедиторская организация, выполняющая функции "договорного перевозчика", - это физическое или юридическое лицо, принявшее на себя обязательство доставить принятый груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю. "Договорный перевозчик" заключает договор с конечным потребителем - владельцем груза, берет на себя ответственность за сохранность, качество доставки, сроки, а также ответственность за всех перевозчиков и любую третью сторону, привлеченную им к действиям, связанным с доставкой и транспортировкой товара. После заключения договора он выступает заказчиком перевозки, согласовывает заявку с фактическим перевозчиком, выступает стороной в договоре перевозки (проставляется в графе "экспедитор-договорной перевозчик" в железнодорожной накладной), производит расчеты с фактическим перевозчиком. Грузоотправители и грузополучатели, не являющиеся стороной договора перевозки в качестве заказчиков, будут действовать по поручению и в соответствии с инструкциями заказчика. Предлагаемый порядок создаст более

стройную систему взаимоотношений заказчика перевозки, грузовладельца, грузополучателя, грузоотправителя и перевозчика, чем действующий, при котором грузовладелец или компания-оператор работают по доверенности от грузоотправителя или грузополучателя.

В результате введения института договорных перевозчиков с точки зрения разработчиков схема взаимоотношений субъектов рынка перевозок железнодорожного транспорта может быть представлена следующими компонентами:

1. Компания, владеющая инфраструктурой, не осуществляющая перевозочной деятельности.

2. Фактические перевозчики.

3. Транспортные компании - договорные перевозчики.

4. Операторы, сдающие подвижной состав в аренду.

5. Клиент (грузоотправители, владельцы груза).

Обосновывая реальность подобной схемы, авторы этой концепции приводят следующий аргумент. После получения перевозочной лицензии, компании-операторы вряд ли смогут обслуживать в качестве перевозчиков всех имеющихся у них клиентов. Скорее всего, они будут работать как транспортные компании, действующие от своего имени и оказывающие комплексные услуги. Транспортная компания сравнивается в этом смысле с почтовыми отделениями или туроператорами: клиент получает комплексную услугу, имея всего одного контрагента, который заключает договоры, несет ответственность перед таксопарком, авиаперевозчиком, гостиницей, экскурсионным бюро и т.д. Транспортные компании, работая подобно туроператорам, могли бы оказывать комплексную услугу на рынке перевозок грузов, если бы имели возможность от своего имени и за свой счет заключать договоры с перевозчиками. Существующее сегодня положение дел, когда оператор действует за счет клиента и за вознаграждение, а не как самостоятельный участник рыночных отношений, сдерживает ход реформы и развитие рынка.

Помимо законодательных, нормативных присутствуют еще и технологические проблемы трансформации операторов в полноценных перевозчиков. Обладая достаточным вагонным парком, компании не имеют возможности приобрести локомотивы в связи с дефицитом на рынке. На переходном этапе реформы услуги локомотивной тяги предоставляются ОАО "РЖД". Возможность развития подобных компаний сначала в договорных, а потом и фактических перевозчиков - неизбежный этап формирования рынка услуг.

Существующий в настоящее время порядок, при котором компания-оператор имеет договорные отношения с перевозчиком только в том случае, если она указана в качестве грузоотправителя или грузополучателя, требует изменения. По целому ряду причин он не соответствует ни сложившейся практике, ни интересам развития субъектов рынка железнодорожного транспорта, ни интересам грузовладельцев. Компании-операторы предоставляют вагоны, но у них отсутствуют прямые договорные

отношения с перевозчиком, и в случае повреждения подвижного состава они не могут предъявлять претензии, так как такая возможность не предусмотрена законами.

У независимых компаний-операторов при заключении договора об оказании транспортных услуг возникают большие проблемы при формировании выручки для целей налогового и бухгалтерского учета, потому что отсутствует надлежащее нормативно-правовое регулирование, на основе которого должны приниматься соответствующие методические рекомендации, что может привести к трактовке деятельности компаний-операторов как исключительно посреднической. Однако, операторы берут на себя функции, далеко выходящие за пределы посредничества, поэтому методологически было бы правильно рассматривать в качестве выручки весь объем денежных средств, полученных от клиента (грузовладельца).

Поэтому для решения вышеуказанных проблем целесообразно ввести и нормативно урегулировать статус договорного перевозчика, который наиболее полно отражает реальные хозяйственные отношения, сложившиеся на рынке услуг, предоставляемых частными компаниями, а также потребуются внести изменения в Гражданский кодекс РФ, в ФЗ "О транспортно-экспедиторской деятельности", в ФЗ "Устав железнодорожного транспорта", в ФЗ "О железнодорожном транспорте в РФ". Кроме того, должны быть унифицированы понятия и принципы регулирования всех нормативных актов в области железнодорожного транспорта.

В начале декабря 2005 года концепция была вынесена на обсуждение на "круглом столе", в работе которого приняли участие представители МЭРТ, ФСТ, ФАС, ФАЖТ, ОАО "РЖД" и частных операторских компаний. Участники "круглого стола" высказали мнение о необходимости применения термина "экспедитор" для обозначения статуса частных транспортных (операторских) компаний, так как именно экспедиторы в мировой практике реализовывают потенциал транспортной логистики, используя в качестве технологической базы железнодорожную транспортную инфраструктуру, развивая взаимодействие с грузовладельцами и перевозчиками.

Законопроекты «О внесении изменений в закон № 18-ФЗ» [22] совместно с внесенными согласованными изменениями в закон № 17-ФЗ должны занять определяющее базовое место в создании в стране поэтапной нормативной базы, обеспечивающей развитие и функционирование железнодорожного транспорта страны как единого целого на основе общих норм эксплуатации, сокращения транспортных издержек и повышения культуры обслуживания.

В 2006 г. был утвержден План мероприятий по реализации Программы структурной реформы по третьему этапу, однако [1]:

1. не принято постановление Правительства по «основам правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» (срок исполнения 2006 г.);

2. не утвержден «акт Правительства РФ по совершенствованию нормативной базы по доступу всех заинтересованных пользователей к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» (срок 2 кв. 2007г.);

3. не разработан «порядок взаимодействия перевозчиков и владельцев объектов инфраструктуры, а также перечень работ и услуг, подлежащих выделению в конкурентные сегменты» (срок 2 кв. 2007г.);

4. не подготовлены предложения по формированию условий для увеличения количества компаний, находящихся в конкурентных отношениях, имеющих статус перевозчика и осуществляющих перевозки на условиях публичного договора, позволяющих в том числе регламентировать: взаимодействие владельца инфраструктуры и перевозчика; допуск на инфраструктуру общего пользования подвижного состава перевозчиков; услуги по предоставлению локомотивной тяги ОАО «РЖД» (план на 2006-2010 г.)

В утвержденном Правительством Плане мероприятий по реализации Программы структурной реформы на 2006—2010 годы имеется пункт: разработка основ правового регулирования деятельности компаний-операторов и их взаимодействия с перевозчиками. В статье 2-й Закона «О железнодорожном транспорте в РФ» указывается: «Основы правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками определяются Правительством Российской Федерации».

Работа над подзаконным актом началась в Министерстве по антимонопольной политике и предпринимательству еще в 2002 году в связи с принятием Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. 6 мая 2003-го принято Постановление Правительства № 283 о мероприятиях второго этапа реформы, где имелся пункт 1 2, с формулировкой которого и соотносилось название и содержание проекта Постановления Правительства РФ «О развитии конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок, основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействии с перевозчиками». Сроком исполнения значился май 2003 года; ответственным — МАП.

Приведем для рассмотрения вариант проекта Постановления, который предлагался в 2004 году, подписанном руководителями АСКОП, НАТР и Общественного совета на имя А.Шаронова [16].

«Основы», в частности, определяли содержание деятельности операторов (что было важно в свете последовавших разногласий) и направления, по которым они взаимодействуют с перевозчиками. При этом давалось такое определение: «Деятельность оператора железнодорожного подвижного состава — выполнение работ, услуг по договорам с перевозчиками, связанных с организацией и осуществлением перевозок грузов с использованием подвижного состава, контейнеров, принадлежащих оператору (предоставление подвижного состава, контейнеров в соответствии с принятыми

заявками на перевозки грузов, выполнение отдельных операций перевозочного процесса и др.)».

Также устанавливались существенные условия заключаемого операторами и перевозчиками договора, среди которых предполагаемые номенклатура грузов, объемы и направления перевозок; целый ряд порядков технологического характера; вопросы взаиморасчетов, ответственности и т.п.

Кроме этого были прописаны следующие пункты (в кратком изложении).

- При необходимости оператор обязан предоставлять подвижной состав для воинских и специальных перевозок.

- Перечень операторов, заключивших договор об организации перевозочного процесса, публикуется в установленном порядке.

- Ответственность за необоснованное препятствование осуществлению перевозочного процесса с использованием подвижного состава оператора определяется в соответствии с антимонопольным законодательством РФ.

- Уровень цен на услуги по ремонту частного подвижного состава, осуществляемые монополистом, не должен превышать уровень стоимости ремонта его вагонов при прочих равных условиях; «кроме случаев, когда положительный эффект от установления иного уровня цен, в том числе в социально-экономической сфере, перевесит негативные последствия для рынка услуг по ремонту грузового железнодорожного подвижного состава».

Таким образом «Основы» регулировали непосредственно операторскую деятельность.

Пункты 3—7 проекта Постановления были посвящены другим вопросам реформы железнодорожного транспорта, а именно развитию конкуренции в сфере перевозок. Причастным ведомствам предписывалось представить в Правительство следующие предложения и программы:

- по развитию конкуренции на рынке предоставления услуг по ремонту подвижного состава с учетом реструктуризации ОАО «РЖД»;

- по порядку предоставления услуг локомотивной тяги;

- по развитию инфраструктуры рынка грузового железнодорожного подвижного состава;

- по развитию инфраструктуры рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом;

- по внесению изменений и дополнений в Законы «О железнодорожном транспорте в РФ», «Устав железнодорожного транспорта РФ», направленных на более полное раскрытие правового положения операторов железнодорожного подвижного состава и механизмов их взаимодействия с перевозчиками железнодорожного транспорта общего пользования.

Помимо этого Минэкономразвития и торговли РФ предписывалось /твердить:

- методические рекомендации по определению договорных тарифов на работы и услуги, относящиеся к начально-конечным операциям, выполняемым грузоотправителями, грузополучателями и иными лицами;

- методику выделения в структуре существующих тарифов на перевозку грузов тарифных ставок за выполнение начально-конечных и движущих операций;

- методику выделения в структуре существующих тарифов на перевозку грузов тарифных ставок за предоставление услуг локомотивной тяги.

В период начала работы над Постановлением в МПС начали применяться договоры о взаимодействии с операторами, в которых подробно описывались технология совместной работы, инвестиционные обязательства и тарифные условия работы. Это приносило большую пользу для восполнения парка подвижного состава и роста качества услуг. «Однако в последние годы руководители железнодорожной отрасли смогли убедить или, может быть, «уломать» операторов и полностью выхолостили содержание указанных договоров. Получился некий курьез: со вступлением в силу Закона «О железнодорожном транспорте в РФ» указанные договоры стали легитимными, а на практике они начали утрачивать свое первоначальное содержание. Ответственный секретарь Общественного совета, эксперт ФАС и АСКОП Михаил Козловский пояснил самую суть вопроса и разногласий с Минэкономразвития: «Они дают такое определение деятельности оператора, которое явно отождествляет ее с экспедиторской и тем самым разрывает предусмотренное Законом взаимодействие между операторами и перевозчиками. В данной формулировке не отражается наиболее существенная для операторов сторона их деятельности — выполнение отдельных операций перевозочного процесса. А это, в свою очередь, влечет наиболее вредные последствия».

М.Козловский разъяснил, что «участвуя в перевозочном процессе, операторы должны получать оплату своей деятельности из сумм провозных тарифов и платежей, а согласно логике и дефиниции Минэкономразвития перевозочные услуги операторов переходят в разряд экспедиторских с получением оплаты с грузоотправителя и за счет экспедиторской комиссии. Тем самым грузоотправители и дальше будут обречены платить за выполнение отдельных операций перевозочного процесса дважды. Перевозчику — за то, что у него установлен такой тариф по Прейскуранту № 10-01; оператору — что он делает эту работу фактически, но не может получить оплату за нее с перевозчика. Принятие Постановления позволит операторам на правовой основе требовать заключения соответствующих договоров с ОАО «РЖД» (которое является генеральным перевозчиком), оговаривая при этом все необходимые для него, а также для оператора, грузоотправителя и грузополучателя условия перевозочного процесса по доставке груза в вагонах операторской компании. Пока же заключение такого договора возможно лишь в рамках «доброй воли» перевозчика» [16].

При этом он заострил внимание на том факте, что ОАО «РЖД», отрицая необходимость принятия проекта Постановления, тем не менее намерено внедрить его положения в ходе своей реструктуризации в рамках отношений между материнской и

дочерними компаниями. Из этого эксперт делает вывод, что такое регулирование действительно объективно необходимо, но только не для отдельных «дочек» ОАО «РЖД», а для всех операторов.

На принципиальные вопросы проекта Постановления обратил внимание и президент Национальной ассоциации транспортников Георгий Давыдов: «Окупаемость вагонов операторов формируется не за счет стоимости перевозимого груза, а за счет стоимости его перевозки. То есть они зарабатывают на выполнении отдельных операций перевозочного процесса — по эксплуатации вагонов, по выполнению некоторых начально-конечных операций (НКО) и т.п. В этом смысле функции экспедиторов и операторов подвижного состава не совпадают. Оператор осуществляет часть функций перевозчика по договору с ним, а экспедитор выполняет полностью или частично функции грузоотправителя, грузополучателя по договору с ними. То есть оператор обслуживает перевозчика, а экспедитор — грузовладельца. Основной смысл принятия Постановления состоит в определении порядка договорного согласования технологии использования вагонов операторских компаний в перевозочном процессе и обеспечении для них недискриминационного доступа к перевозкам, выполняемым силами нашего основного перевозчика — ОАО «РЖД».

Главным противником принятия Постановления выступало Минэкономразвития. [16]:

1. «Нужен ли такой правовой акт вообще?» Евгений Михайлов отвечал: «Если это документ, который одновременно пытается охватить все проблемы частных компаний на рынке железнодорожных перевозок, то я категорически против. Потому что когда хотят объять все, то на выходе получается очень мало содержания, а в основном только декларации. Если же мы говорим о проекте, принятие которого заполнит правовой вакуум в той области, где уже сложились и продолжают развиваться определенные отношения между участниками процесса, то, безусловно, — «за».

2. Определение деятельности оператора. Е.Михайлов давал следующую дефиницию: «Деятельность оператора железнодорожного подвижного состава — это возмездное оказание соответствующих услуг пользователям железнодорожного транспорта, связанных с предоставлением подвижного состава или контейнеров (принадлежащих оператору) для осуществления перевозок грузов, принадлежащих клиенту, с участием оператора в перевозочном процессе». То есть деятельность операторов в первую очередь связана с оказанием услуг грузовладельцам. А уже в процессе осуществления таковых у операторских компаний возникают отношения с перевозчиком, которые необходимо регулировать нормативным образом. Е.Михайлов констатировал, что подход АСКОП и НАТР заключается в том, что в идеале оператор вообще не должен взаимодействовать с грузовладельцем. «Мы не могли согласиться с таким подходом, так как он полностью меняет сложившуюся систему взаимоотношений между участниками на рынке грузовых перевозок», — отмечал представитель Минэкономразвития.

3. Включение в документ пункта о ремонте подвижного состава. «Проблема ремонта — это вопрос взаимоотношений собственников вагонов и монопольного владельца ремонтной базы, а не операторов и перевозчиков. Ее решение видится не в наличии или отсутствии нового декларативного пункта о равном доступе к ремонтной базе (это и так определено действующим антимонопольным законодательством), а в выделении производственных мощностей из состава ОАО «РЖД» и создании реальной конкуренции в данной сфере», — считает Е. Михайлов.

4. Формы договора между оператором и перевозчиком. Согласно ГК РФ возможны только три схемы участия оператора подвижного состава в осуществлении перевозочного процесса своими вагонами.

- Оператор по договору оказания услуг с грузовладельцем предоставляет вагоны для перевозки, при этом последний самостоятельно заключает Договор перевозки и производит ее оплату.

- Оператор по договору оказания услуг с грузовладельцем предоставляет вагоны для перевозки, параллельно заключает с последним Договор транспортной экспедиции, на основе которого оказывает ему оговоренный спектр транспортно-экспедиционных услуг. Грузовладелец самостоятельно заключает Договор перевозки, а плательщиком по Договору экспедирования с перевозчиком выступает оператор.

- Оператор по Договору поручения с грузовладельцем принимает на себя обязательства по доставке груза, а также (являясь собственником груза) от своего имени заключает Договор перевозки с перевозчиком, производит ее оплату и при этом указывается в перевозочных документах как грузоотправитель.

Таким образом, подчеркнул Е. Михайлов, деятельность операторов, связанная с участием принадлежащего им подвижного состава, полностью укладывается в существующее в настоящий момент нормативно-правовое поле. В целом же в Минэкономразвития делали вывод о том, что в принципе «дополнительного регулирования в сфере осуществления перевозочного процесса не требуется».

Однако тут же признавали, что взаимодействие оператора и перевозчика не заканчивается только на вышеописанных аспектах, а включает в себя целый ряд других. А именно:

- ответственность перевозчика за сохранность не только груза, но и самого частного вагона, а оператора — за предоставление под перевозку технически исправного подвижного состава;

- обеспечение перевозчиком текущего безотцепочного ремонта вагона оператора в пути следования в установленные сроки и с должным качеством;

- ответственность перевозчика за несоблюдение сроков доставки (времени пользования) грузов в вагонах операторов подвижного состава;

- обеспечение доступа к информационным ресурсам перевозчика и участия оператора в регулировании вагонопотоков;

- порядок возмещения убытков;

- участие частных вагонов в перевозках, осуществляемых перевозчиком в особый период.

Против создания операторской правовой базы резко выступали Ассоциация экспедиторов России и НП «Гильдия экспедиторов». Президент последней Семен Резер, в частности, заявлял: «Нельзя доказать то, чего на самом деле нет и быть не может. Надуманного прежними руководителями МПС оператора с вагонами, но без перевозок, с экспедированием, но без экспедиции по закону нет ни у нас, ни за рубежом. Как же можно интегрироваться в международные перевозки с несуществующим там понятием «оператор»? Я считаю, что пора заканчивать этот беспредметный спор. Операторские компании должны быть по-настоящему узаконены получением статуса и лицензии перевозчика; причем, конечно, не все, а кто этого заслуживает. Остальные могут этого не делать и работать по существующим законам и правилам. И никакого нового правового акта об образовании и функционировании компаний-операторов конечно не нужно. Даже если желающие добьются, чтобы такой документ был, то на практике он работать не будет. Лучше давайте все вместе займемся улучшением законодательства по перевозчикам и экспедиторам. Внесем соответствующие поправки в Устав железнодорожного транспорта и в готовящиеся Правила экспедирования грузов» [16].

На заседании комиссии Правительства РФ по законопроектной деятельности 26 марта 2007 года были утверждены Концепция и Проект технического задания на разработку ФЗ «О внесении изменений в ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», согласно которым изменения, вносимые в закон № 17-ФЗ, должны прежде всего:

- учитывать целевую модель рынка транспортных услуг;
- предусматривать введение нового понятийного аппарата - новых определений: «инфраструктура железнодорожного транспорта необщего пользования», «объекты инфраструктуры», «владелец объекта инфраструктуры», «локомотивная тяга» (определив, чья это услуга - инфраструктурная или перевозчика, основные принципы и порядок предоставления услуги, дифференциацию услуги в зависимости от видов предоставляемых работ) и др.;
- уточнить понятие «оператор железнодорожного подвижного состава»;
- обеспечить регулирование норм в области земельных отношений в части правового режима земель железнодорожного транспорта как общего, так и необщего пользования;
- установить и уточнить круг прав и обязанностей субъектов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте необщего пользования с учетом специфики работы каждого из них;
- устранить противоречия норм федерального закона о железнодорожном транспорте с нормами законодательных актов, вступивших в силу после принятия указан-

ных законов (прежде всего взаимосвязь действующего железнодорожного законодательства с законодательством о техническом регулировании).

Законопроект предполагает сформировать полноценную нормативную базу в области железнодорожного транспорта необщего пользования. В настоящее время отсутствует четкая классификация систем работы организаций данного вида транспорта. Основные проблемы железнодорожного транспорта необщего пользования аналогичны тем, которые возникают на железнодорожном транспорте общего пользования, поэтому такое регулирование представляется необходимым.

На проводимом комиссией Совета Федераций неестественным монополиям в мае 2007 г. на круглом столе на тему «Нормативно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта в современных условиях» было отмечено, что действующие законы № 17-ФЗ и № 18-ФЗ, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта, в настоящее время не соответствуют реальным условиям, сложившимся в отрасли, и требуют значительных изменений. Два этапа реформы, прошедшие по ранее утвержденной примерной (временной, рамочной) нормативной правовой базе, исчерпали имеющийся правовой ресурс и выявили во многих местах следующие нарушения[4] :

- искаженную односторонность процесса;
- разбалансированность интересов участников перевозочного процесса;
- отступления от идеи и целей как законов № 17-ФЗ и 18-ФЗ, так и Постановления Правительства РФ № 384 от 18.05.2001 года;
- дальнейшее углубление монополистических форм и методов взаимодействия железнодорожного транспорта общего пользования с грузовладельцами и другими пользователями его услуг;
- уход государства от активного участия в формировании финансовых ресурсов для комплексного развития и технического перевооружения железнодорожного транспорта общего и необщего пользования при формировании единой транспортной системы страны;
- сохранение в составе железнодорожных грузовых тарифов затрат, прямо не относящихся к затратам на грузовые перевозки (например, содержание социальной сферы), а также налогов всех уровней, которые в сумме формируют более 45% дополнительной тарифной нагрузки для грузоотправителя и существенно влияют на сокращение рынка железнодорожных грузовых перевозок, а также усложняют положение отечественного товаропроизводителя на товарных рынках;
- существенное изменение концептуального положения о формировании рынка грузовых перевозок, что подтвердило опасения по поводу несоблюдения сроков достижения одной из основных целей реформирования - повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта общего пользования и сокращения в связи с этим транспортных издержек в цене перевозимых товаров;

- действующая система жесткого тарифообразования не стимулирует оптимизацию рыночного выбора транспортно-логистических схем перемещения товаров в зависимости от рыночной ценовой конъюнктуры и загрузки, соответствующих железнодорожных линий и пунктов перевалки товаров;

- необоснованно установленные Правительством методики и критерии платы за пользование вагонами собственности ОАО «РЖД» не соответствуют ни себестоимости пользования имуществом, ни возможным потерям собственника, доходы от таких платежей расходуются не на укрепление вагонного хозяйства;

- установленная жесткая и сложная система формирования заявленных объемов погрузки грузов для перевозок ничем не обоснована и направлена на сбор дополнительных неоправданных, незаработанных доходов и не стимулирует оптимизацию формирования грузов по направлениям перевозок к пунктам перевалок.

В мае 2008 г. в ходе обсуждений изменений, которые необходимо внести в Федеральный закон "О железнодорожном транспорте", был затронут вопрос развития института частной локомотивной тяги на сети ОАО "РЖД". Минтранс является сторонником включения понятия как "оказание услуг локомотивной тяги" в качестве самостоятельного вида бизнеса на железнодорожном транспорте. Основным механизмом для реализации этой задачи является организация перевозок грузовыми поездными формированиями, состоящими из собственных вагонов и локомотивов. В этих целях Минтрансом России были утверждены соответствующие Правила перевозок грузов, ФСТ России продолжает разработку специального тарифа на перевозку, который учитывает наличие собственного локомотива в составе поезда.

ОАО "РЖД" в отличие от Минтранса выступают против включения в законопроект указанного пункта, поскольку разграничивают такие понятия как "развитие частной собственности на магистральные локомотивы" (предусмотрено Целевой моделью рынка и Программой структурной реформы) и "развитие конкуренции в сфере предоставления услуг локомотивной тяги". ОАО "РЖД" считает "нецелесообразной конкуренцию в сфере предоставления услуг локомотивной тяги является, поскольку предоставление услуг локомотивной тяги является неотъемлемым составным технологическим элементом перевозочного процесса и относится исключительно к деятельности перевозчика (движение поездов по участкам и часть маневровой работы) и владельца инфраструктуры (маневровая, хозяйственная, вывозная и местная работа)" [5]. Выделение услуг по предоставлению локомотивной тяги в организационно самостоятельный вид деятельности и придание ему публичного характера, по их мнению, может привести к снижению эффективности использования парка тягового подвижного состава [5]:

1. будет нарушена единая технология перевозок и работы локомотивного парка, позволяющая ОАО "РЖД" обеспечивать тягой все участки сети и эффективно использовать и распределять парк, сохраняя уровень производительности локомотивных бригад и техники;

2. эффективно использовать машин снизится за счет того, что любой собственник подвижного состава будет требовать под поезд отдельный локомотив (даже если поезд будет состоять из одного вагона);

3. будет нарушена специализация локомотивных депо по ремонту определенных серий локомотивов, сформированная с учетом размещения парка по сети.

Исходя из выше перечисленного, ОАО "РЖД" считает, что Целевая модель рынка закреплен курс на развитие частной собственности на магистральные локомотивы и предусматривает следующие меры для ее развития [5]:

- разработку механизма государственной поддержки лизинга локомотивов в форме дотирования лизинговых платежей;

- формирование новой технологии перевозок, обеспечивающей совместную устойчивую работу перевозчиков, владельцев инфраструктуры и владельцев локомотивов;

- создание инфраструктурных условий для совместной эксплуатации локомотивов, принадлежащих нескольким перевозчикам или операторам грузовых вагонов.

За 10 лет с момента появления первого магистрального локомотива у транспортной компании «Трансойл» скромная динамика развития частных парков тягового состава. Работа с собственными локомотивами принципиально отличается от оперирования собственными вагонами. Поэтому компании, отважившиеся добровольно рисковать своим бюджетом, можно пересчитать по пальцам. Однако проблемы, особенности содержания и эксплуатации парка не зависят от его величины, поэтому остаются одинаковыми для всех.

Первое, с чем столкнулись операторские компании, решившие оказывать полный спектр услуг, - это отсутствие в России нормативно-правовой базы для получения разрешения на выход магистральных локомотивов на пути общего пользования ОАО «РЖД». Компании, в частности «БалтТрансСервис» и «Трансойл», осуществляющие перевозочный процесс собственными магистральными локомотивами, работают по прямым (пролонгированным) договорам с железными дорогами и на основании полученных ранее разрешений руководителей МПС и ОАО «РЖД». В компании «БалтТрансСервис» сообщили, что «на дорогах действует специальный приказ на выезд собственных локомотивов, в соответствии с которым мы все и оформляли (как правило, на «легализацию» одного тепловоза уходит всего неделя). По информации ООО «Фирмы «Трансгарант» на тех направлениях, где уже давно практикуется перевозка собственными поездными формированиями, все идет по накатанной схеме, хотя все равно приходится спрашивать разрешения у начальника дороги, согласовывать технологию работы, но чтобы поставить локомотив на новый маршрут - времени уйдет от трех месяцев до полугода» [2].

В ОАО «НПК» отметили трудности в деятельности связаны с тем, что:

1. статус независимого перевозчика в законодательстве не определен;
2. не сформирована нормативно-правовая база для работы перевозчиков и вла-

дельцев инфраструктуры, а именно порядок доступа перевозчика к инфраструктуре и выделение перевозчику ее ресурсов, порядок заключения договоров на оказание услуг инфраструктуры, а также их оплаты.

«Компании-операторы, имеющие собственный подвижной состав и собственные локомотивы, постоянно сталкиваются с проблемой согласования курсирования собственных поездных формирований, - отметил начальник управления локомотивного хозяйства ОАО «НПК» Виталий Обернихин, - по причине отсутствия единого порядка данной процедуры. Каждое направление всегда рассматривается как исключение с учетом таких факторов, как экономическая целесообразность, эффективность технологии перевозки и увеличение объемов грузов». При этом существует масса условий, ссылаясь на которые РЖД может отказать собственнику. В компании «ДВТГ» заметили, что ОАО «РЖД» всячески пытается удержать монополию на предоставление услуг локомотивной тяги, в том числе и путем подписания соответствующих распоряжений. «Например, распоряжение от 19 августа 2005 г. № 1321р «О создании условий для использования перевозчиками инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД» не является правилом для собственника локомотивов, но обязателен для исполнения причастными работниками ОАО «РЖД», в соответствии с которым они и принимают решение о целесообразности (экономической эффективности) допуска перевозчика к перевозкам» [2].

Процесс дерегулирования тарифов сдерживается монопольным положением компании ОАО «РЖД» в ряде сфер деятельности (таких как услуги по перевозке, предоставлению локомотивной тяги, деповским ремонтам) и отсутствием отдельного учета.

Сейчас невозможно определить действительные экономически обоснованные доли в железнодорожном тарифе локомотивной, инфраструктурной и вагонной составляющих. Если взять в качестве примера существующую вагонную составляющую (15,4%), проанализировать темпы роста инфляции и уровня цен на подвижной состав, можно утверждать, что ее уровень сегодня перестал выполнять свою главную функцию - стимулировать вложение частных инвестиций в приобретение вагонов. Кроме того, неизвестна величина перекрестного субсидирования грузовыми перевозками пассажирских, одного вида грузов другим. Операторские компании - владельцы подвижного состава - конкурируют с ОАО «РЖД» в предоставлении вагонного парка (лишь немногие из них способны сформировать собственные поездные формирования). Часто доля частного подвижного состава в транспортировке тех или иных грузов превышает 50% (это касается, например, нефтеналивных цистерн). Однако это не является достаточным основанием для дерегулирования тарифа в части вагонной составляющей по определенным видам подвижного состава. При отсутствии отдельного учета не ясны рамки предельных тарифов: у ОАО «РЖД» есть возможность субсидирования перевозок за счет деятельности по предоставлению услуг инфраструкту-

ры, а также рычаги давления - такие как разница в цене деповского ремонта собственного и частного подвижного состава и т.д.

Вопрос, связанный с появлением независимых перевозчиков, в функции которых входит прием и выдача груза, ответственность за него в пути следования, самостоятельное планирование движения, не определен, получается, что все вышеназванные компании во взаимоотношениях с собственником инфраструктуры выступают в качестве грузоотправителя, что не позволяет полноценно развивать перевозочный бизнес. Кроме того, на данный момент в Прейскуранте № 10-01 отсутствует раздел, посвященный плате за пользование инфраструктурой для перевозчиков.

В последнее время ситуация с качеством ремонта, производимого ОАО «РЖД» изменилась и по качеству, срокам, и по ценам, причем рост цен на ремонт уже стал инструментом вытеснения операторов с рынка предоставления подвижного состава грузовладельцам. С вводом Прейскуранта № 10-01 государством была установлена нормативная разница в тарифах на перевозку груза в вагоне перевозчика и в вагоне, ему не принадлежащем (или у него арендованном). В среднем по Прейскуранту эта разница составляет 15,4%, и при ежегодной индексации тарифов ее размер не меняется. Она обеспечивает существование самой компании - собственницы вагонов, а также содержание и ремонт подвижного состава (причем вынужденно выполняемый исключительно на ремонтных предприятиях ОАО «РЖД» ввиду отсутствия рынка ремонтных услуг).

Разница в тарифах 15,4% справедлива при равенстве коэффициентов порожнего пробега вагонов ОАО «РЖД» и операторов. На практике она является максимальным размером цены услуги оператора по предоставлению своего вагона, так как в случае роста цены пропорционально увеличиваемой РЖД стоимости ремонта сумма затрат грузоотправителя (услуга плюс тариф на перевозку груза в вагоне собственника) превысит тариф на транспортировку в вагоне перевозчика и вагон собственника автоматически станет неконкурентоспособным (дешевле везти груз в вагоне РЖД) (рис. 2.1) [1].

Динамика сокращения ОАО «РЖД» установленной государством нормативной разницы между тарифом на перевозку груза в вагоне перевозчика (Т ржд) и в вагоне, ему не принадлежащем (Т соб.), за счет увеличения цен на ремонт вагонов собственников за 2005–2007 гг.
 $T_{\text{соб.}} = T_{\text{соб. груз.}} + K_{\text{порож.}} * T_{\text{соб. порож.}}$
 $T_{\text{ржд}} - T_{\text{соб.}} = 15,4\%$

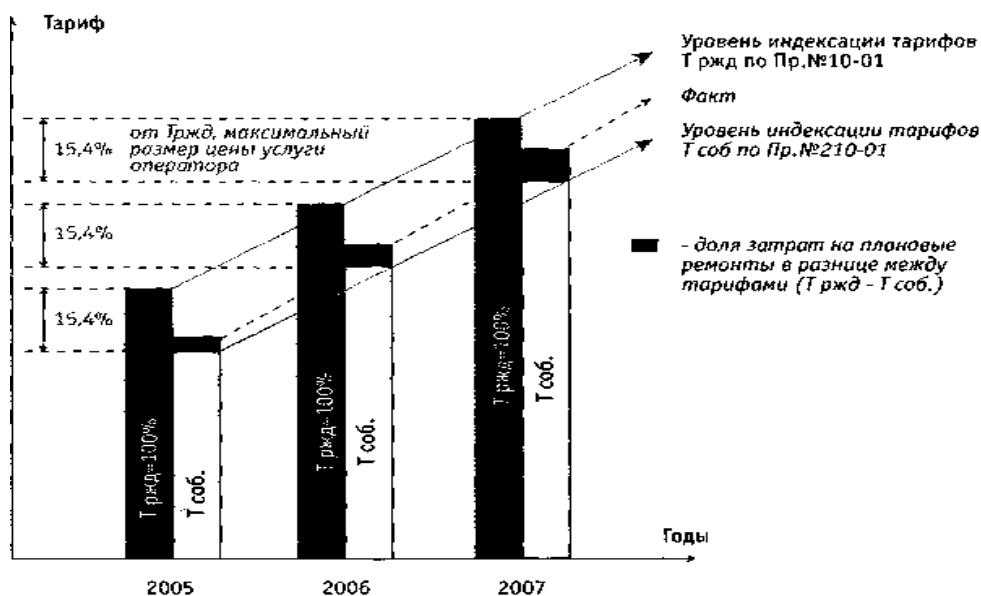


Рис. 2.1 Влияние изменения установленной государством нормативной разницы в тарифах при перевозке грузов в вагоне разной принадлежности на долю затрат на плановые виды ремонта

В связи с постоянным ростом цен доля издержек на ремонт собственного подвижного состава на предприятиях ОАО «РЖД» в стоимости услуги операторской компании по предоставлению вагона грузоотправителю существенно возрастает. Так, например, в ЗАО «Евросиб СПб - ТС» удельный вес затрат на ремонты в цене услуги вырос с 2,5% в 2005 году до 4,2% в 2006-м (138%) и до 6,5% в 2007-м (240%); средняя стоимость всех видов ремонта, приведенная на 1 вагон, за эти же годы выросла соответственно с 16350 руб. до 20206 руб. (124%) и до 22892 руб. (140%) [1].

В структурной реформе и сопутствующих ей изменениях задействован и транспорт необщего пользования, поэтому и в этой сфере необходимо предпринять меры в части создания равноправных условий его успешного функционирования и взаимодействия с транспортом общего пользования и потребителями услуг.

В 2007 г. Минтранс России разработал ряд документов, действие которых распространяется и на железнодорожный транспорт необщего пользования. Наиболее значимым из них, конечно, стала Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года, где впервые появился раздел, посвященный транспорту необщего пользования. В дальнейшем мы рассчитываем на то, что данные вопросы войдут в Федеральную целевую программу «Развитие транспортного комплекса России». Однако, в настоящее время в структуре Министерства транспорта РФ ликвидировано управление промышленного транспорта. Сегодня нет специалистов, постоянно занимающихся

ся такими вопросами и несущих ответственность за реализацию государственной политики в данной сфере. А промышленный железнодорожный транспорт имеет свою специфику, без знания которой трудно принимать взвешенные решения и создавать равные условия в работе. Необходимо учитывать, что от его эффективной деятельности в немалой степени зависит качество транспортного обслуживания грузовладельцев и привлекательность железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

В соответствии с Постановлениями Правительства РФ от 07.03.1995 г. № 239 и от 07.05.2001г. №350 право вводить регулирование тарифов на транспортные работы и услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта, предоставлено органам исполнительной власти субъектов РФ.

Существующий в настоящее время порядок формирования тарифов на работы и услуги ППЖТ далеко неоднороден. В ряде случаев тарифы вообще не регулируются, а являются результатом соглашений сторон. Ассоциация «Промжелдортранс» предложила внести изменения в статью 8 Закона «О железнодорожном транспорте в РФ» в следующей редакции:

«Тарифы, сборы и платы на работы (услуги), выполняемые железнодорожным транспортом необщего пользования, включая перевозки по путям необщего пользования без выхода на пути общего пользования, в соответствии с законодательством устанавливаются субъектами РФ на основании Методики расчета, разработанной Федеральной службой по тарифам с учетом требований законодательства РФ о защите конкуренции и по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта».

По аналогии с железнодорожным транспортом общего пользования должен быть определен полный состав транспортных услуг, оказываемых на путях необщего пользования, в том числе классифицирован перечень услуг, тарифы на выполнение которых подлежат регулированию. Указанная Методика должна быть обязательна для применения всеми субъектами РФ и содержать согласованные методы обоснования и регулирования тарифов на услуги, предоставляемые организациями транспорта общего и необщего пользования в интересах сбалансированного развития обеих подотраслей. Тарифы, сборы и платы должны устанавливаться на основе себестоимости работ (услуг) и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности субъектов, выполняющих работы (услуги), на путях необщего пользования, и обеспечивать экономически обоснованный уровень доходности инвестированного капитала.

Рассмотрение и разрешение споров в обоснованности решений региональных органов ценового регулирования в данной сфере осуществляется Федеральной службой по тарифам» [4].

Таким образом, согласно **Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг** к концу третьего этапа структурной реформы должны быть учтены следующие ограничения:

1. Необходимость обеспечения целостности политического и социально-экономического пространства страны на основе сохранения единства сети железнодорожного транспорта и проведения единой технической, технологической и тарифной политики в отрасли. Результаты реформы железнодорожного транспорта будут оказывать влияние на национальную экономику, поэтому наиболее приоритетными целями государственной политики в сфере железнодорожного транспорта остаются сохранение единой сети железных дорог при улучшении технического состояния и повышении эффективности использования основных фондов и снижении совокупных транспортных издержек в экономике.

Действующая система государственного тарифного регулирования, построенная на среднесетевых принципах формирования тарифа и перекрестного субсидирования призвана гарантировать доступность услуг железнодорожного транспорта для населения и содержит механизм государственных дотаций отдельных отраслей экономики и регионов.

2. Необходимость создания инфраструктурных условий для устойчивого функционирования, динамичного и сбалансированного развития всех отраслей экономики и регионов. Требования, предъявляемые экономикой страны к железнодорожному транспорту, связаны с необходимостью принятия сбалансированных решений в отношении регулирования и стратегического развития всех отраслей экономики, как в части транспортного обеспечением экспортно-импортных потоков, так и адаптации услуг железнодорожного транспорта к специфике товарных потоков продукции высокой степени переработки, связанной с мобильностью, мелкопартионностью, скоростью и сохранностью доставки.

3. Необходимость приоритетного обеспечения обороноспособности и безопасности страны. Появление новых участников рынка требует формирования сквозной системы контроля безопасности, сохранения управляемости по всей вертикали подразделений специальных служб, формирований, гражданской обороны, а также разработку порядка распределения обязательств по содержанию мобилизационного резерва и создание системы использования приватного подвижного состава для государственных целей в особый период.

Целевая модель рынка должна обеспечивать сохранение вертикали управления воинскими и специальными перевозками, учитывать особенности функционирования железнодорожного транспорта в особый период и необходимость проведения мероприятий по мобилизационной подготовке, в том числе техническому прикрытию железных дорог.

4. Необходимость обеспечения перевозчиком публичности оказываемых услуг. Одним из основных ограничений развития рынка железнодорожных перевозок

является необходимость полного удовлетворения спроса экономики и населения в транспортных услугах на основе принципов общедоступности и географической свободы.

Реализация права гражданина и юридического лица на перевозку транспортом общего пользования отражена в статье 789 Гражданского кодекса РФ¹. В ней прямо указывается на то, что перевозчиками в рамках транспорта общего пользования могут являться только те хозяйствующие субъекты, которые реализуют свои обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Таким образом, в законе закреплена важнейшая сторона сущности перевозочной деятельности транспорта общего пользования – общедоступность.

Уставом железнодорожного транспорта РФ (№18-ФЗ от 10.01.03) в статье 2 оговорена обязанность перевозчика доставить пассажира, груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю) в пункте назначения. В этой статье заключается принцип географической свободы перемещения грузов и пассажиров, который лежит в основе перевозочной деятельности. Т.е. гражданин и/или юридическое лицо должен иметь возможность по перевозке грузов и пассажиров в любую точку, где существует достаточная для такой перевозки инфраструктура.

Именно закреплённая законодательством публичность договора перевозки позволяет реализовать эти важнейшие принципы. При этом требования законодательства должны быть едиными для всех организаций, осуществляющих перевозочную деятельность.

Перевозчик должен иметь потенциальную возможность заключать договор перевозки с соблюдением требований публичности, для чего в нормативных документах, регулирующих условия получения лицензии на осуществление перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте, должны быть сформированы конкретные минимально необходимые требования к лицу, претендующему на статус перевозчика.

Субъектами рынка железнодорожных транспортных услуг являются грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, перевозчик, владелец инфраструктуры, экспедитор и оператор подвижного состава (рис. 2.2).

Грузоотправитель (отправитель) - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа и указано в перевозочном документе.

Грузополучатель (получатель) - физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза, багажа, грузобагажа.

Пассажир - лицо, совершающее поездку в поезде по действительному проездному документу (билету) либо имеющее проездной документ (билет) и находящееся

¹ «1. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица».

на территории железнодорожной станции, железнодорожного вокзала или пассажирской платформы непосредственно перед указанной поездкой или непосредственно после нее.



Рис. 2.2 Основные участники рынка грузовых перевозок

Перевозочная деятельность – это регулируемое законодательными и принятыми на их основе подзаконными нормативными актами оказание услуг, представляющее собой совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций по подготовке, осуществлению и завершению перемещения пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом

Целью перевозочной деятельности является качественное и своевременное обеспечение потребностей экономики и населения в перемещении грузов и/или пассажиров, багажа, грузобагажа с помощью специализированных технических средств. При этом сущность перевозочной деятельности базируется на четырех основных принципах, отраженных в законодательстве Российской Федерации:

- результат перевозочной деятельности доступен всем гражданам и юридическим лицам без исключения;
- перевозочная деятельность осуществляется по всем технически оснащенным географическим направлениям и обеспечивает свободу перемещения грузов и пассажиров, багажа и грузобагажа;
- при осуществлении перевозочной деятельности соблюдаются единые правила эксплуатации технических средств, участвующих в перевозочном процессе, производится их своевременный ремонт, модернизация и замена;

○ при осуществлении перевозочной деятельности приоритетным является сохранение государственной внутренней и внешней безопасности и полное удовлетворение потребностей в перевозках отраслей и сфер экономики, обеспечивающих стабильную ситуацию в государстве и безопасность его граждан.

Перевозчик – это юридическое лицо принявшее на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю).

Перевозчик обязан оказывать перевозочные услуги на условиях публичного договора.

Перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа осуществляются по железнодорожным путям общего пользования и между железнодорожными станциями, открытыми для выполнения соответствующих операций. Перечень таких станций и выполняемых ими операций составляется на основании заявок владельцев инфраструктур, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и публикуется в соответствующем тарифном руководстве. При этом предусматривается возможность локальности перевозок в пригородном сообщении.

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

Владелец инфраструктуры – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающий услуги по ее использованию на основании договора.

Владелец инфраструктуры обязан:

владеть инфраструктурой с сертифицированными в установленном порядке ее элементами, техническими средствами, специальными программными средствами, используемыми для организации перевозочного процесса;

иметь квалифицированных работников;

заключить со всеми владельцами сопредельных инфраструктур соответствующие соглашения, существенными условиями которых являются организация диспетчерского управления перевозочным процессом, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, объектов энергетики и других объектов, регулирование обменных парков локомотивов, ваго-

нов, мотор-вагонного подвижного состава, ответственность по обязательствам, вытекающим из перевозок в прямом железнодорожном сообщении, перед перевозчиками;

обеспечить выполнение обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, которые регламентируют перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом, и законодательства Российской Федерации, в том числе законодательства Российской Федерации в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций и законодательства Российской Федерации в области мобилизационной подготовки и мобилизации.

Экспедитор – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обязующийся по договору транспортной экспедиции за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. При этом законодательством Российской Федерации предусматриваются случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком.

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором.

Оператор железнодорожного подвижного состава – это юридическое лицо, имеющее железнодорожный подвижной состав (вагоны и локомотивы) на праве собственности или ином праве и оказывающее комплекс услуг по организации перевозки грузов и пассажиров с использованием указанного подвижного состава, в том числе в составе собственного поездного формирования.

Понятие оператор железнодорожного подвижного состава (вагонов, локомотивов) должно включать в себя понятия, требующие детального описания на третьем этапе реформы.

Участниками рынка железнодорожных транспортных услуг, помимо ОАО «РЖД» и его дочерних обществ, будут являться другие компании, как частные, так и государственные, осуществляющие пассажирские перевозки, услуги по предоставлению подвижного состава, ремонту подвижного состава и инфраструктуры, логистиче-

ские и терминальные услуги, обслуживанию пассажиров. Предполагается также дальнейшее развитие частной собственности на магистральные локомотивы.

Одно юридическое лицо может совмещать функции нескольких участников рынка железнодорожных транспортных услуг.

Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг определяет:

1. Модель правового взаимодействия субъектов рынка услуг железнодорожного транспорта общего пользования.

Непосредственно перевозка пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа осуществляется перевозчиком на основании договора перевозки. Гражданским кодексом Российской Федерации установлен публичный характер договора перевозки транспортом общего пользования, отличительными особенностями которого являются следующие:

- коммерческая организация обязана продавать товары, выполнять работы либо оказывать услуги в отношении каждого, кто к ней обратится;

- коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами;

- цена товаров, работ и услуг, а также иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом и иными правовыми актами допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей;

- не допускается отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю соответствующие товары, услуги, выполнить для него соответствующие работы не допускается.

Для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа перевозчик заключает со всеми владельцами инфраструктуры договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры также является публичным.

Перевозчик должен иметь локомотив на правах собственности или ином праве или заключить договор оказания услуг локомотивной тяги.

Клиентами перевозчика, заключающими с ним договор перевозки, могут выступать как непосредственно грузоотправители и пассажиры, так и экспедиторские (логистические) компании. При обращении грузоотправителя в экспедиторскую (логистическую) компанию между ними заключается договор на оказание соответствующих услуг.

Для организации перевозки перевозчик может заключать соответствующие договоры по предоставлению вагонов под перевозку с операторами подвижного состава, а также договор о предоставлении локомотивов с владельцами локомотивов. Оператор подвижного состава может также заключать договоры по предоставлению по-

движного состава под перевозку с предприятиями и организациями (грузоотправителями и грузополучателями).

Основы правового регулирования деятельности операторских компаний и их взаимодействия с перевозчиком должны быть утверждены на правительственном уровне (постановление Правительства Российской Федерации). В указанном документе следует отразить аспекты привлечения к перевозкам вагонного парка компаний-операторов, а также условия организации перевозок грузов собственными поездными формированиями.

2. Модель технологического взаимодействия участников рынка транспортных услуг.

Необходимым условием реформирования железнодорожного транспорта является обеспечение бесперебойности и безопасности перевозочного процесса. Появление значительного числа участников рынка железнодорожных перевозок требует внесения существенных изменений в действующую систему технического регулирования железнодорожной отрасли.

К концу третьего этапа реформы технологические связи должны быть сформированы, прежде всего, между владельцами сопредельных инфраструктур, а также с инфраструктурами общего пользования других видов транспорта в виде регламентов приема/передачи вагонов, подачи/уборки вагонов.

Оперативные технологические связи владельцев инфраструктур с другими участниками рынка реализуются через процедуру диспетчерского управления инфраструктурой, локомотивными парками, вагонными парками, ремонтным подвижным составом и др. Собственник инфраструктуры общего пользования должен обеспечивать диспетчеризацию поездо-потоков, передвижения локомотивов и ремонтного подвижного состава по инфраструктуре общего пользования.

Взаимодействие перевозчика и частных предприятий при организации перевозок грузов собственными поездными формированиями будет осуществляться на основе обеспечения безопасности перевозок с учетом существующих технических и технологических условий на полигоне обращения собственного поездного формирования.

На основании того, что услуга Перевозчика по перевозке грузов является публичной, соответственно перевозка груза, предъявленная в составе собственного поездного формирования, также является публичной. Основным требованием, предъявляемым к собственному поездному формированию, является соответствие вагонов и локомотивов требованиям безопасности и технической совместимости.

Основой технологического взаимодействия основных участников рынка является создание условий сквозного контроля качества и безопасности услуг железнодорожного транспорта со стороны государства.

Должны быть четко определены обязанности и ответственность каждой из сторон за соблюдение параметров качества. Без подобного механизма участники рынка,

работающие с грузоотправителем и пассажиром, практически не смогут контролировать всю цепочку исполнения качественных показателей, а значит неизбежно снижение конкурентоспособности по отношению к другим видам транспорта.

При этом необходимо повышение общего качества планирования. Должен быть отлажен механизм оперативного взаимодействия различных компаний на основе единой информационной системы и выработан оптимальный порядок досудебного разрешения конфликтных ситуаций, без чего невозможна эффективная работа всей системы в целом.

В целях расширения спектра деятельности операторских компаний необходимо проведение следующих мероприятий:

- Уточнение понятия и требований к оператору подвижного состава в части взаимодействия в процессе перевозки с использованием собственных поездных формирований (Минтранс России, Минэкономразвития России, ОАО «РЖД»)

- Совершенствование тарифа на перевозку собственного поездного формирования (ФСТ России, Минтранс России, ОАО «РЖД»).

- Совершенствование нормативной базы по допуску собственных локомотивов на пути общего пользования (Минтранс России, ФАС России, ОАО «РЖД»). В рамках сложившейся в РФ единой технологии работы железнодорожного транспорта возможно развитие конкуренции на отдельных маршрутах (линиях) между операторскими компаниями, владеющими помимо вагонного парка собственной локомотивной тягой. В этой связи необходимо нормативно-правовое расширение понятия «оператор железнодорожного подвижного состава» и совершенствование нормативной базы регулирующей их работу. Такой вариант развития конкурентных отношений на железнодорожном транспорте будет максимально приближен к европейской модели рынка и позволит достичь следующих эффектов.

- Создание экономических и правовых условий для привлечения частных инвестиций в локомотивный парк, за счет выделения локомотивной составляющей (за использование частного локомотива) в тарифе на перевозку собственного поездного формирования.

- Создание предпосылок для формирования института независимых перевозчиков, включая отработку технологии взаимодействия основных участников рынка, в том числе установление тарифа за использование инфраструктуры.

- аширение присутствия операторов в перевозочном процессе.

- Повышение качества обслуживания и оптимизация затрат пользователей услуг за счет развития конкуренции

Также Целевой моделью определено параллельно с реализацией указанных ключевых мероприятий третьего этапа реформы продолжить работу в следующих направлениях:

- Совершенствование нормативно-правовой базы и технического регулирования в сфере железнодорожных перевозок, предусмотренное Планом мероприятий

по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006-2010 годы, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 г. № 1094-р;

- Разработка порядка ведения отдельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим (приказ Минтранса России от 17 августа 2007 года № 124 «Об утверждении Порядка ведения отдельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества «Российские железные дороги»);

- Разработка правил взаимодействия инфраструктур железнодорожного транспорта

- Разработка мер, направленных на формирование финансовых ресурсов для развития инфраструктуры ОАО «РЖД», в том числе с учетом привлечения частных инвестиций (На основании данной статьи 8 Закона постановлением Правительства Российской Федерации от 06.02.2004 № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – Постановление Правительства РФ) утверждены перечни объектов имущества, соответственно изъятого из оборота и ограниченного в обороте.

- Организационное разделение внутри ОАО «РЖД» деятельности по управлению и эксплуатации инфраструктуры (Дирекция инфраструктуры) и по организации перевозочного процесса (Дирекция перевозок); разработка технологической модели взаимодействия инфраструктуры с перевозчиками

- Создание необходимых правовых, экономических и технологических условий для формирования института независимых перевозчиков и конкурентной среды в области перевозок.

ОАО "РЖД" сформировало целевую модель рынка железнодорожных транспортных услуг. Главным принципом модели стало неделимое единство инфраструктуры и перевозочного процесса при одновременном выделении дочерних компаний - операторов подвижного состава в грузовом и пассажирском сообщении. С этими предложениями согласилась и ФСТ, сформировавшая свою модель, которая оказалась практически идентична предложению ОАО "РЖД". Условия для возникновения конкуренции в области железнодорожных перевозок будут создаваться постепенно за счет приобретения частниками вагонов и локомотивов.

Однако на состоявшемся недавно заседании межведомственной комиссии по реформированию железнодорожного транспорта эта модель ОАО "РЖД" и ФСТ вызвала серьезные возражения со стороны Росжелдора. Агентство высказалось против выделения Грузовой компании из ОАО "РЖД" в статусе оператора и предложило форсировать создание других - кроме ОАО "РЖД" - перевозчиков уже с 2007 года. Основой для этого должна стать публичность услуги ОАО "РЖД" по предоставлению локомотивной тяги. По сути, Росжелдор предлагает сделать так, чтобы перевозчиком

смогла стать любая организация, которая предъявит ОАО "РЖД" требование по предоставлению локомотива. Кроме того, агентство предлагает одновременно, без предварительных расчетов полностью отделить перевозочный процесс от инфраструктуры. Росжелдор хочет в дальнейшем создавать не компании-операторы, а перевозчиков, которые с помощью своих локомотивов и вагонов будут возить грузы по сети РЖД. Но при этом не разъясняет, как будет соблюдаться технология перевозочного процесса, кто конкретно будет восполнять дефицит локомотивного парка. Кроме того, неясно, каким образом компания, предъявившая РЖД требование о выделении локомотива, может являться перевозчиком. За счет ОАО "РЖД" и его локомотивов?

Свои предложения Росжелдор сформулировал в документе "Реформирование рынка железнодорожного транспорта". Агентство предлагает создать государственную Федеральную перевозочную грузовую компанию (ФПГК) - перевозчика, который получил бы весь грузовой парк ОАО "РЖД". Росжелдор считает, что оставлять основной поток грузоперевозок в ведении РЖД не следует. Поэтому уже с 2007 года надо разрешить всем частникам продавать услуги локомотивной тяги, при этом локомотивную составляющую в тарифе для РЖД и ее "дочек" надо зафиксировать. А частникам установить гибкий тариф - заведомо ниже, чем у РЖД. Таким образом, Росжелдор предлагает копить средства для покупки локомотивов частниками. По его модели уже к 2010 году частные компании должны занять минимум 10% на рынке перевозок своими локомотивами, а к 2015 году - 30%.

Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин отметил, что у руководства ОАО "РЖД" вызвала крайнее недоумение позиция Росжелдора. Он сказал, что отделение железнодорожной инфраструктуры от перевозочного процесса недопустимо. Это в корне противоречит государственной программе реформирования отрасли. Росжелдор таким образом призывает к пересмотру этой программы, а равно и многих федеральных законов. Владимир Якунин подчеркнул, что модель ОАО "РЖД" отвечает программе реформирования и законодательству и руководство компании категорически против модели Росжелдора. Старший вице-президент компании Федор Андреев сказал, что рынок совершенно не готов к тому, что на нем появятся несколько перевозчиков. Особый вопрос может возникнуть с экспортными перевозками, ведь во всех соглашениях со странами СНГ присутствует только национальный перевозчик ОАО "РЖД". На тарифных послаблениях для частников компания будет терять около 47 млрд руб. в год. Еще \$3-4 млрд РЖД потеряют, лишившись будущего IPO Грузовой компании.

Предложения Росжелдора, по сути, продиктованы интересами частных компаний и обоснованы необходимостью конкуренции как самоцели. В июне этого года несколько частных операторов - Новая перевозочная компания, Независимая транспортная компания, "Трансгарант" и "Трансойл", гендиректором которой тогда был нынешний глава Росжелдора Игорь Ромашов, написали письмо министру транспорта Игорю Левитину с просьбой допустить частников на рынок перевозок. Предложенная

Росжелдором модель не соответствует нормативно-правовой базе, которая в понятие "перевозчик" вкладывает огромное количество функций, которые частная компания не в силах выполнять. Образование перевозчиков, которые смогут осуществлять движение не по локальным маршрутам, а в масштабах всей сети, потребует пересмотра всей системы управления перевозками. В модели Росжелдора для ОАО "РЖД" предлагаются более жесткие методы тарифного регулирования по сравнению с независимыми участниками рынка, что ставит компанию в дискриминационные условия. Частники отберут высокодоходные перевозки себе, а ОАО "РЖД" останется, по сути, только с инфраструктурой. А Федеральная перевозочная компания будет возить низкодоходные грузы по невыгодным направлениям.

Самой необычной выглядит идея Росжелдора отделить от ОАО "РЖД" парк локомотивов и зафиксировать для него тарифы так, чтобы у владельцев частных локомотивов цены оставались ниже. Сейчас у частных компаний, по подсчетам Росжелдора, 1000 частных локомотивов, в то же время у РЖД их более 20 тыс., причем у частных нет ни одного электровоза. Они заменят государственный парк в обозримом будущем? На модернизацию изношенного подвижного состава нужны колоссальные средства. Или так поднять цены на услуги тяги, что это перевернет перевозочный процесс с ног на голову и повысит цену всех перевозок. Это попросту "убьет" большое число мелких частных перевозчиков. Кроме того, на государство будет возложена ответственность за обеспечение финансирования убыточных сегментов грузовых и пассажирских перевозок и инфраструктуры. На сети железных дорог появится множество участников перевозочного процесса без необходимого уровня технологического регулирования и лицензирования.

Наличие множества публичных перевозчиков неплохо, если они действительно выполняют свои функции. Любые резкие перемены на рынке перевозок должны быть основаны на пересмотре всей действующей системы тарифного регулирования. А это требует взвешенных решений и предполагается, что это поможет развитию других перевозчиков. Частные компании все не покупают технику так быстро, чтобы удовлетворить постоянно растущие объемы перевозок. Это напоминает опыт реформирования железных дорог в Великобритании, когда результатом стали рост транспортных происшествий и резкое падение качества услуг. В итоге английские железные дороги были вновь национализированы...

3. Лицензирование на железнодорожном транспорте.

Лицензирование на железнодорожном транспорте является одним из наиболее действенных механизмов обеспечения государственного контроля и надзора за соблюдением требований безопасности движения поездов, так и в отношении лицензируемых видов деятельности, поскольку государственные органы вынуждены принимать широкий спектр запретных мер – от предупреждения лицензиата до приостановки ограничения или аннулирования лицензии через суд.

Лицензирование на железнодорожном транспорте до 2006 г. осуществлялось в соответствии с Методическими указаниями по лицензированию деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте, разработанных на основании Федерального закона от 8 августа 2000 г. №128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности, Постановления Правительства Российской Федерации от 5 июня 2002 г. №383 «О лицензировании перевозочной и другой деятельности на железнодорожном транспорте», которым утверждены положения о лицензировании перевозочной и другой деятельности на железнодорожном транспорте, в соответствии с которыми на железнодорожном транспорте лицензированию подлежали:

1. техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на железнодорожном транспорте;
2. техническое обслуживание и ремонт технических средств, используемых на железнодорожном транспорте;
3. перевозки железнодорожным транспортом пассажиров (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя и без выхода на железнодорожные пути общего пользования);
4. перевозки железнодорожным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осу осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя и без выхода на железнодорожные пути общего пользования);
5. погрузо-разгрузочная деятельность на железнодорожном транспорте.

Лицензию могут получить все юридические лица, независимо от организационно-правовой формы и ведомственной подчиненности, и индивидуальные предприниматели, осуществляющие (или планирующие осуществлять) лицензируемую деятельность на железнодорожном транспорте. В сфере погрузочно-разгрузочной деятельности лицензия получается как организациями федерального железнодорожного транспорта, так и другими организациями, осуществляющими данный вид деятельности, в том числе на железнодорожных подъездных путях, не входящих в систему федерального железнодорожного транспорта. Лицензированию подлежит деятельность, осуществляемая ручным или механизированным способом, вне зависимости от состава погрузочно-разгрузочных работ, а также наличия у юридического лица или индиви-

дуального предпринимателя погрузочно-разгрузочных сооружений и технических средств.

При лицензировании на основании Методических указаний используются следующие основные понятия и принятые сокращения:

▪ **грузовые перевозки** – транспортные услуги по перемещению материальных ценностей, связанные с их сохранностью и своевременностью доставки (ГОСТ Р 51006-96). По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату;

▪ **контроль за соблюдением лицензиатами лицензионных требований и условий** – система мер, осуществляемых лицензирующими органами в целях обеспечения соблюдения лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих лицензионных требований и условий;

▪ **лицензия** – специальное разрешение на осуществление конкретного вида деятельности при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий, выданное лицензирующим органом юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю (статья 2 Закона о лицензировании);

▪ **лицензируемый вид деятельности** – вид деятельности, на осуществление которого на территории Российской Федерации требуется получение лицензии (статья 2 Закона о лицензировании);

▪ **лицензирование** – мероприятия, связанные с предоставлением лицензии, переоформлением документов, подтверждающих наличие лицензий, приостановлением и возобновлением действия лицензий, аннулированием лицензий и контролем лицензирующих органов за соблюдением лицензиатом лицензионных требований и условий (статья 2 Закона о лицензировании);

▪ **лицензионные требования и условия** – совокупность установленных положениями о лицензировании конкретных видов деятельности требований и условий, выполнение которых лицензиатом обязательно при осуществлении лицензируемого вида деятельности (статья 2 Закона о лицензировании);

▪ **лицензирующие органы** – федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющие лицензирование;

▪ **лицензиат** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие лицензию на осуществление конкретного вида деятельности (статья 2 Закона о лицензировании);

▪ **соискатель лицензии** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обратившиеся в лицензирующий орган с заявлением о предоставлении лицен-

зии на осуществление конкретного вида деятельности (статья 2 Закона о лицензировании);

▪ **объект** – в настоящих Методических указаниях под объектом понимаются производственные помещения, сооружения, оборудование и другие технические средства, необходимые для выполнения лицензируемой деятельности;

▪ **пассажирские перевозки** – транспортные услуги по перемещению пассажиров, связанные с безопасностью, своевременностью и комфортностью перевозки пассажиров, а также с сохранностью багажа (ГОСТ Р 51006-96). По договору перевозки перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа;

▪ **реестр лицензий** – совокупность данных о предоставлении лицензий, оформлении документов, подтверждающих наличие лицензий, приостановлении и возобновлении действия лицензий и об аннулировании лицензий (статья 2 Закона о лицензировании);

▪ **ремонт** – комплекс операций по восстановлению исправности или работоспособности изделий и восстановлению ресурсов изделий или их составных частей. В ремонт могут входить разборка, дефектовка, контроль технического состояния изделия, восстановление деталей, сборка и т.д. Содержание части операций ремонта может совпадать с содержанием некоторых операций технического обслуживания (ГОСТ 18322-78);

▪ **техническое обслуживание** – комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности изделия при использовании по назначению, ожидании, хранении и транспортировании (ГОСТ 18322-78). Под операцией технического обслуживания понимают законченную часть технического обслуживания составной части изделия, выполняемую на одном рабочем месте исполнителем определенной специальности (ГОСТ 3.1109-82);

▪ **ИНН** – индивидуальный номер налогоплательщика;

▪ **ОКПО** – Общероссийский классификатор предприятий и организаций.

К лицензируемому перечню деятельности по техническому обслуживанию и ремонту относились:

1.1. Техническое обслуживание и ремонт локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава.

1.1.1. Текущий ремонт локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава.

1.1.2. Средний ремонт локомотивов.

1.1.3. Капитальный ремонт локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава, в том числе капитальный ремонт с продлением срока службы.

1.2. Капитальный, средний и текущий ремонт тепловозных дизелей, дизель-генераторов, тяговых электрических машин, колесных пар, тягово-сцепных приборов, локомотивных устройств безопасности

1.3. Техническое обслуживание и ремонт вагонов

1.3.1. Техническое обслуживание пассажирских вагонов.

1.3.2. Текущий ремонт вагонов.

1.3.3. Депо-ремонт вагонов.

1.3.4. Капитальный ремонт вагонов.

1.3.5. Капитальный ремонт вагонов с продлением срока полезного использования.

1.4. Техническое обслуживание и ремонт специального подвижного состава

1.4.1. Текущий ремонт специального подвижного состава

1.4.2. Средний ремонт специального подвижного состава.

1.4.3. Капитальный ремонт специального подвижного состава.

К лицензируемому перечню погрузо-разгрузочной деятельности на железнодорожном транспорте относились:

1. Погрузка грузов и контейнеров в вагоны и выгрузка их из вагонов

2. Перегрузка грузов и контейнеров из вагонов в вагоны.

3. Сортировка грузов и контейнеров в вагонах.

4. Загрузка грузов и контейнеров в автомобили и автополуприцепы и выгрузка из них, связанная с их перевозками на железнодорожном транспорте.

5. Внутрискладские работы (сортировка, отвалка, штабелирование, внутрискладское перемещение грузов и контейнеров), связанные с перевозками железнодорожным транспортом.

6. Загрузка грузов в контейнеры и выгрузка из них при перевозках контейнеров железнодорожным транспортом.

7. Слив и налив жидких грузов.

8. Загрузка автомобилей в вагоны и выгрузка их из вагонов, выполняемая различными способами (с помощью кранов, своим ходом, накатом, выкатом и др.).

9. Прочие погрузочно-разгрузочные работы при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Далее в соответствии с постановлением Правительства РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» от 15 марта 2006 года № 134 утверждены:

1. Положение о лицензировании перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;

2. Положение о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузов;

3. Положение о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузобагажа;

4. Положение о лицензировании транспортировки грузов (перемещения грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути;

5. Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

Лицензирование осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. Лицензия на осуществление деятельности предоставляется на 5 лет. Срок действия лицензии может быть продлен в порядке, предусмотренном для переоформления лицензии.

Утверждены существенные условия договора страхования гражданской ответственности соискателя лицензии или лицензиата, при наличии которых может применяться упрощенный порядок лицензирования некоторых видов деятельности. В частности, это перевозки железнодорожным транспортом грузов; перевозки железнодорожным транспортом грузобагажа; транспортировка грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути; погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте. В этом перечне отсутствуют перевозки пассажиров, так как они связаны с жизнью и здоровьем людей, что исключает применение к ним упрощенного порядка лицензирования.

Ространснадзор считает преждевременным исключение с 1 января 2006 года из числа лицензируемых такие виды деятельности как техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на железнодорожном транспорте, техническое обслуживание и ремонт технических средств, используемых на железнодорожном транспорте. В противном случае это может привести к росту нарушений безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Требования, предъявляемые лицензиату, а также необходимый пакет документов, необходимых для получения лицензии на перевозку грузов железнодорожным транспортом (табл. 3.1).

Таблица 3.1

Требования, предъявляемые лицензиату, а также необходимый пакет документов, необходимых для получения лицензии

Лицензионными требованиями, предъявляемыми к лицензиату	Необходимые документы для получения лицензии
лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузов	
<p>а) соблюдение федеральных законов "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" в части требований к перевозчику, правил и условий осуществления перевозок грузов;</p> <p>б) соблюдение правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, утверждаемых в соответствии со статьей 3 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации";</p> <p>в) соблюдение технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утверждаемых в соответствии со ст. 23 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта";</p> <p>г) соблюдение правил перевозок грузов, в том числе опасных, установленных международными договорами Российской Федерации или утвержденных в соответствии с международными договорами Российской Федерации;</p> <p>д) соблюдение при осуществлении перевозок по российским железным дорогам правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества;</p> <p>е) обеспечение на железнодорожном транспорте экологической безопасности, пожарной безопасности, а также санитарно-эпидемиологического благополучия населения в соответствии со статьей 22 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации";</p> <p>ж) соблюдение требований к квалификации работников, утверждаемых в соответствии со статьей 57 Трудового кодекса Российской Федерации;</p> <p>з) соблюдение особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, работа которых непосредственно связана с движением поездов, устанавливаемых в соответствии со статьей 25 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации".</p>	<p>а) документов, подтверждающих наличие на праве собственности или на ином законном основании железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров, предназначенных для перевозки грузов;</p> <p>б) сертификатов соответствия используемого железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров требованиям технических регламентов либо действующих до их вступления в силу нормативных правовых актов Российской Федерации или нормативных документов федеральных органов исполнительной власти, предъявляемым к железнодорожному подвижному составу и контейнерам;</p> <p>в) приказа об организации специализированного подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или соответствующего договора со сторонними специализированными организациями;</p> <p>г) приказа о назначении лица, ответственного за организацию перевозок грузов;</p> <p>д) приказа о назначении лица, ответственного за организацию перевозок опасных грузов (при осуществлении деятельности по перевозке опасных грузов);</p> <p>е) документа о высшем или среднем специальном образовании, повышении квалификации и стаже работы по соответствующей специальности лица, ответственного за организацию перевозок грузов;</p> <p>ж) документа о высшем или среднем специальном образовании, повышении квалификации и стаже работы по соответствующей специальности лица, ответственного за организацию перевозок опасных грузов (при осуществлении деятельности по перевозке опасных грузов);</p> <p>з) документов, подтверждающих квалификацию работников соискателя лицензии, деятельность которых связана с осуществлением перевозок грузов;</p> <p>и) документов, подтверждающих квалификацию работников соискателя лицензии, деятельность которых связана с осуществлением перевозок опасных грузов (при осуществлении деятельности по перевозке опасных грузов);</p> <p>к) документов, подтверждающих квалификацию работников соискателя лицензии, деятельность которых связана с движением поездов;</p> <p>л) приказа о назначении лица, ответственного за обеспечение безопасности движения и эксплуатации, ведение учета и анализа транспортных происшествий, а также причин их возникновения.</p>

4. Либерализация законодательной базы железнодорожного транспорта зарубежных стран

4.1 Законодательная база либерализации рынка железнодорожных перевозок

Создание единой сети железнодорожных перевозок в Европе, удовлетворяющим принципам свободной конкуренции, еще впереди, однако за прошедшие десятилетия проделана большая работа в области реформ на железнодорожном транспорте.

Прошедшее десятилетие характеризовалось беспрецедентными структурными изменениями за последние более чем 50 лет. Большинство национальных железных дорог Западной Европы разделено на несколько компаний, этот процесс идет в странах Центральной и Восточной Европы, включая вступившие в ЕС в мае 2004 г. Таких компаний как минимум две (одна с функциями менеджера инфраструктуры, другая — оператора), даже если они остаются под юрисдикцией государственной холдинговой компании, как это имеет место в Австрии, Бельгии, Германии или Польше. В ряде стран (их число постоянно растет) наблюдается выделение операторов грузовых и пассажирских перевозок, а функции обеспечения тяговым подвижным составом и вагонами, эксплуатации станций, технического обслуживания в свою очередь приватизированы или переданы субподрядчикам.

Открытие рынка перевозок способствовало появлению и последующему росту числа малых региональных или независимых железных дорог на магистральных линиях, созданию пользующихся правами открытого доступа к инфраструктуре как самостоятельных грузовых компаний, так и связанных с крупными грузоотправителями. В секторе пассажирских перевозок появились крупные международные компании, такие, как Keolis, Connex и Arriva, которые на конкурсных условиях получили концессии в региональных и пригородных сообщениях. Такое развитие способствовало усложнению структуры железнодорожной отрасли в Европе [11].

Положительным аспектом этого явления можно считать возможность специализации каждого участника рынка в выбранном виде перевозок, в то время как национальные железные дороги традиционно универсальны. Однако пока мало свидетельств, что данные изменения привели к сокращению эксплуатационных расходов или потребности в субсидиях, с одной стороны, или помогли железным дорогам увеличить долю на рынке за счет других видов транспорта, с другой.

Наиболее значимым с точки зрения влияния на железные дороги Европы было создание единого рынка с соответствующим открытием национальных границ. Транспортная политика ЕС в значительной мере сфокусирована на развитии международной торговли, которая была слабым местом для железнодорожных операторов, традиционно ориентированных на работу в национальных границах. Только в странах

Центральной Европы, географическое положение которых определяло ориентацию на транзитные перевозки, таких, как Швейцария и Австрия, Чехия или Венгрия, доля транзита в общем объеме перевозок была довольно существенной.

Зачатки новой политики содержались уже в хартии основания Европейского сообщества – Римском договоре в 1957 г. В 1960-х годах в ФРГ был выдвинут ряд предложений, не имевших, однако, успеха: заключение Бранда (1960 г.), в котором обращалось внимание на усиление конкуренции между разными видами транспорта и план Лебера (1967 г.), в котором предлагались меры директивного характера, направленные на усиление позиций тогдашних Федеральных железных дорог.

Хронология основных событий и либерализации законодательной базы рынка железнодорожных перевозок приведена в табл. 4.1. [12].

Началом политики реформ железнодорожного транспорта в странах ЕС стало принятие в 1991 г. Европейской комиссией (ЕК) Директивы 91/440/EWG по развитию железных дорог, в соответствии с которой железнодорожные компании должны были самостоятельно отвечать за результаты своей деятельности.

Начиная с 1996 г. Европейская комиссия подготовила три пакета директив по железнодорожному транспорту, направленных на стимуляцию развития рыночных факторов, которые могут усилить конкурентоспособность этого вида транспорта побуждением операторов к сокращению расходов, повышению уровня обслуживания и предложению новых услуг.

Первый пакет директив по железнодорожному транспорту, направленных на повышение эффективности действующих законов, был обнародован Европейской комиссией в июле 1998 г. После долгих дискуссий в Европейском парламенте и Совете министров последний в феврале 2001 г. одобрил три входящие в этот пакет директивы. Страны — члены ЕС должны были внести положения этих директив в национальные законы до 15 марта 2003 г.

Прогресс, однако, был неоднородным. В октябре 2003 г. Европейская комиссия объявила о санкциях против девяти стран-членов, которые к 15 марта 2003 г. не внесли нормы европейских законов в национальные, а именно против Австрии, Германии, Греции, Ирландии, Люксембурга, Португалии, Испании, Швеции и Великобритании. Из 15 стран Евросоюза Франция, Бельгия, Финляндия, Нидерланды, Италия и Дания выполнили это требование. Интересно, что из девяти вызвавших нарекания стран четыре (Австрия, Германия, Швеция и Великобритания) при этом уже открыли рынок грузовых перевозок для конкуренции, а Франция и Бельгия подготовили законодательную базу, но реально ее не применяли [11].

В сентябре 2001 г. комиссия опубликовала очередную Белую книгу, названную «Европейская транспортная политика до 2010 г.: время решать» и направленную на переориентацию европейской транспортной политики на нужды общества.

Таблица 4.1

Движение Европы к единому железнодорожному пространству. Хронология основных событий

Дата	Документ	Номер документа	Содержание
1957	Римский договор		Шесть государств учредителей Европейского сообщества сформулировали принципы единой транспортной политики. Однако, в течение десятка лет этих странах перевозки выполняли государственные организации, работающие в рамках жесткой регламентации рынка. Стало ясно, что рельсовый транспорт не сможет выдержать конкуренцию с другими видами транспорта.
1960	Предложения Бранда		обращалось особое внимание на усиление конкуренции между разными видами транспорта
1967	План Лебера		предлагались меры директивного характера, направленные на усиление позиций Федеральных железных дорог Германии
1991	Директива Европейской комиссии	91/440/EWG	по развитию железных дорог, в соответствии с которой железнодорожные компании должны были самостоятельно отвечать за результаты своей деятельности. Эксплуатационная деятельность отделялась от инфраструктуры. Директива впервые ставила железные дороги в рыночные условия, открывая границы для других стран, правда пока только для контейнерных перевозок.
1992	Первая белая книга		«О дальнейших направлениях общей транспортной политики», в которой определены мероприятия, необходимые для развития конкуренции и устанавливался порядок их реализации в течение ближайших 10 лет.
1993	Маастрихтское соглашение		Утверждает единую транспортную политику, особенно важно юридическое закрепление принципа квалифицированного большинства для принятия решений, то есть квалифицированное большинство признается способом принятия решений при голосовании в Совете Европы. В соглашении закреплялась концепция трансевропейской сети (TEN). В соглашении отмечалось, что цель деятельности общества в рамках системы открытых и ориентированных на конкуренцию рынков способствовать объединению, совместной эксплуатации и доступности железнодорожных сетей отдельных государств.
1995	Директива Европейской комиссии	95/18/EG	Лицензирование операторов железных дорог
		95/19/EG	Комиссия предложила создать коридоры для грузовых перевозок на условиях свободного доступа к инфраструктуре. Директива декларирует принцип предоставления пропускной способности операторам. Коммерческая эксплуатация в таких коридорах организуется по принципу «одного окна», когда одна компания — менеджер инфраструктуры действует от лица всех вовлеченных. Надежды возлагались на то, что добровольная кооперация менеджеров инфраструктуры улучшит доступ к национальным сетям для международных перевозок. Однако в первые несколько лет грузовые коридоры не дали ожидаемых результатов, правами открытого доступа пользовались намного меньше компаний, чем ожидалось.

Дата	Документ	Номер документа	Содержание
1996	Белая книга		«Стратегия оживления железных дорог сообщества», опубликованная Европейской комиссией и декларирующей роль рыночных сил в поощрении операторов к снижению затрат, повышению уровня обслуживания и предложению новых видов услуг наряду с распределением ответственности между государством и железнодорожными компаниями и признанием того, что последние должны иметь финансовую структуру, допускающую обоснованное и независимое управление.
Июль 1998	Первый пакет документов по железным дорогам	Этот пакет документов по инфраструктуре, предусматривающий регулируемое открытие железнодорожных сетей для операторов грузовых перевозок, получивших разрешение на пересечение границ (к 2008 г.). С принятием этого пакета документов существовавшие правила подлежали изменению, направленному на дальнейшее расширение рынка и увеличение допуска пользователей в рамках трансевропейской системы грузовых перевозок	
		2001/12/EG	Директива является редакцией директивы 91/440 и требует от стран-членов внесения в национальные законы о железных дорогах изменений, оговаривающих право доступа к инфраструктуре для компаний, выполняющих грузовые перевозки в международных сообщениях на линиях, входящих в трансевропейскую грузовую сеть (TERFN) начиная с марта 2003 г. Начиная с мая 2008 г. вся европейская сеть должна быть доступна для международных грузовых перевозок. Директива требовала создания разных организационных структур для управления перевозочной деятельностью и инфраструктурой. Такие функции, как распределение пропускной способности, взимание платы за пользование инфраструктурой и лицензирование, должны быть отделены, чтобы новые операторы могли реализовать право на открытый доступ к инфраструктуре. Директива допускает создание операторами разных бизнес-секторов для выполнения пассажирских и грузовых перевозок.
		2001/13/EG	Директива уточняла предыдущую 95/18, регулировавшую вопросы лицензирования железнодорожных предприятий, определив условия, выполнение которых необходимо для получения лицензии на право перевозок. Предполагалось, что лицензии, выданные национальными лицензирующими органами, должны быть действительными на территории всех стран — членов ЕС.
		2001/14/EG	Однако и лицензированному оператору нужны нитки графика для пропуска его поездов. Эти вопросы регулирует директива, заменившая директиву 95/19. Распространяясь на европейскую сеть в целом, она устанавливает рамки условий для распределения пропускной способности и управления ею, а также регулирует принципы оплаты за пользование инфраструктурой, также предусматривает создание управляющей организации, которая должна

Дата	Документ	Номер документа	Содержание
			предотвращать дискриминацию пользователей в отношении доступа на рынок перевозок.
2001 сентябрь	Вторая белая книга		Новые инициативы по железнодорожному транспорту «Транспортная политика Европы до 2010 г.: перевод стрелок на будущее». Отражены новые инициативы в отношении железнодорожного транспорта. Отмечено большое значение эффективной транспортной системы для устойчивого роста экономики, воздания рабочих мест, а так же оптимального функционирования внутренних рынков и глобализации торговли. Одной из главных задач названо создание во всех сферах транспорта условий для эксплуатационной совместимости. В общем было предложено 60 мероприятий для сдвига баланса между видами транспорта к 2010 г. за счет возрождения железных дорог, пропаганды морского и внутреннего водного транспорта и координации разных видов транспорта путем интегрированного планирования и развития смешанных перевозок.
2002 январь	Проект Второго пакета директив		<ul style="list-style-type: none"> • новую директиву по регулированию безопасности и расследованию происшествий и катастроф на железных дорогах; • новую редакцию директив 96/48 и 2001/16 по эксплуатационной совместимости высокоскоростного и традиционного железнодорожных сообщений; • учреждение европейского агентства по безопасности и эксплуатационной совместимости на железнодорожном транспорте; • переговорный процесс по условиям включения ЕС в COTIF (конвенцию по железнодорожным перевозкам в международных сообщениях); • новую редакцию директивы 91/440 с целью открытия рынка грузовых перевозок в полном объеме.
18.03.2004	Второй пакет документов по железным дорогам	Полная либерализация железнодорожных перевозок в Европе с 01.01.2007 г.	
		2004/881/EG	В сентябре 2005 г. Приступило к работе Европейское железнодорожное агентство(ERA)
		2004/51/EG	Устраняет ограничения на доступ к железнодорожной инфраструктуре трансъевропейской сети компаний-операторов из других государств-членов ЕС.
		2004/49/EG	«О безопасности на железных дорогах Союза и об изменениях в директивах 95/18/EG и 2001/14/EG» - разработка общей концепции безопасности на железных дорогах, направленная на преодоление изолированности сетей отдельных государств и создание технически и юридически интегрированного пространства. Она устраняет барьеры, возникшие вследствие технических, концептуальных и культурных различий.
		2004/50/EG	Директива вносит изменения в документ 2001/16/EG «Об эксплуатационной совместимости на обычных железных дорогах трансъевропейской сети», а также 96/48/EG « Об эксплуатационной совместимости на линиях высокоскоростного движения трансъевропейской железнодорожной сети»
2004	Проект		Комиссия обнародовала предложения по третьему пакету, затрагивающие те сферы железнодорожного транс-

Дата	Документ	Номер документа	Содержание
март	третьего пакета документов по железным дорогам	порта, которые не затрагивали первые два пакета:	<ul style="list-style-type: none"> • порядок сертификации локомотивов и поездных бригад для грузовых и пассажирских перевозок; • права пассажиров в международных сообщениях; • условия открытия рынка пассажирских международных перевозок к январю 2010 г.; • компенсационные схемы по грузовым перевозкам.
23.10.2007	Третий пакет документов по железным дорогам	Европейский парламент принял третий пакет документов по железным дорогам, представленный 03.03.2004 г.	
		Предписание (EG) 1370/2007	Преследует цель усиления конкуренции в предоставлении транспортных услуг, отвечающих потребностям общества. Согласно предписанию, операторы этих услуг должны отбираться среди государственных(муниципальных) или частных предприятий по результатам конкурса. Предписание вступает в действие с 03.12.2009 г. И не требует адаптации национального законодательства.
		Предписание (EG) 1371/2007	Определяет права и обязанности пассажиров на железнодорожном транспорте с конца 2009 г. Цель состоит в в повышении качества железнодорожных пассажирских перевозок с сопутствующим ростом этого сегмента рынка.
		2007/58/EG	Директива направлена на открытие международных пассажирских сообщений. С 2010 г. Все желающие компании ЕС, имеющие соответствующие лицензии, получают доступ к международным перевозкам. Условием этого является высокая степень эксплуатационной совместимости и четкие правила в отношении доступа к инфраструктуре.
		2007/59/EG	Директива регламентирует унифицированную сертификацию машинистов в пределах стран ЕС с конца 2009 г. Она требует разработки системы сертификации машинистов тяговых единиц подвижного состава, в том числе локомотивов, которая дает возможность признавать уровень квалификации машинистов локомотивов и другого поездного персонала на всех железных дорогах Европы.

На базе этой книги комиссия приняла в январе 2002 г. второй пакет директив по железнодорожному транспорту, обосновывающих следующие предложения:

В марте 2004 г. после двухлетних дебатов Европейский парламент и Совет министров достигли компромисса **по второму пакету**, который и был одобрен в следующем месяце. Порядок учреждения Европейского железнодорожного агентства и три директивы опубликованы 30 апреля 2004 г.

Третий пакет документов по железным дорогам был представлен Европейской комиссией 3 марта 2004 г. Он содержит директивы, которые регламентируют те сферы деятельности железнодорожного транспорта, которые не затрагивали первые два пакета – усиление конкуренции в сфере пассажирских перевозок, права и обязанности пассажиров, унифицированную сертификацию машинистов.

Четвертый пакет документов по железным дорогам Европейская комиссия в конце 2006 г. представила предложения по ревизии директив, касающихся эксплуатационной совместимости и безопасности на железнодорожном транспорте, а также деятельности Европейского железнодорожного агентства. На базе этой книги комиссия приняла в январе 2002 г. второй пакет директив по железнодорожному транспорту, обосновывающих следующие предложения:

В марте 2004 г. после двухлетних дебатов Европейский парламент и Совет министров достигли компромисса **по второму пакету**, который и был одобрен в следующем месяце. Порядок учреждения Европейского железнодорожного агентства и три директивы опубликованы 30 апреля 2004 г.

Третий пакет документов по железным дорогам был представлен Европейской комиссией 3 марта 2004 г. Он содержит директивы, которые регламентируют те сферы деятельности железнодорожного транспорта, которые не затрагивали первые два пакета – усиление конкуренции в сфере пассажирских перевозок, права и обязанности пассажиров, унифицированную сертификацию машинистов.

Четвертый пакет документов по железным дорогам Европейская комиссия в конце 2006 г. представила предложения по ревизии директив, касающихся эксплуатационной совместимости и безопасности на железнодорожном транспорте, а также деятельности Европейского железнодорожного агентства [12].

Деятельность Европейского железнодорожного агентства (ERA)

Согласно статье 1 директивы ЕС 881/2004 задачей Европейского железнодорожного агентства (ERA) является в оказании содействия Европейской комиссии в реализации положений европейского законодательства, направленных на усиление конкурентных позиций железных дорог за счет усиления технико-эксплуатационной совместимости разных железнодорожных систем и развития единого подхода к безопасности в рамках общеевропейской железнодорожной сети «без границ» [12].

Агентство приступило к работе 1 января 2005 г. Поскольку основным объектом его внимания являются проблемы эксплуатационной совместимости и безопасности на железных дорогах стран Европейского союза, деятельность ERA ориентируется на тесное взаимодействие с национальными администрациями и европейскими организациями, рассматривающими аналогичные проблемы. Новая организация не имеет полномочий на принятие решений, она будет готовить рекомендации для Европейской комиссии, причем в процессе их подготовки предусмотрено проводить консультации с социальными партнерами, пассажирскими организациями, грузоотправителями, т. е. основными пользователями услуг железнодорожного транспорта.

В правлении Европейское железнодорожное агентство (ERA) работают представители 27 стран-членов ЕС, четыре уполномоченных представителя от Европейской комиссии и шесть (не имеющих права Вето) от компаний-операторов, компаний, управляющих инфраструктурой, организаций, выражающих интересы грузоотправителей, поставщиков железнодорожной техники и пассажиров. организационно в ERA входит четыре бизнес-сектора: технико-эксплуатационной совместимости, безопасности, экономических оценок и администрирования реализации и внедрения ERTMS, которым отводится ключевая роль в обеспечении технико-эксплуатационной совместимости. Предусматривается создание еще одного бизнес-сектора перекрестной сертификации по вопросам устранения препятствий для обращения поездов на всей европейской железнодорожной сети. В 2008 г. Планируется подготовить и внедрить ряд поправок вошедшим в третий железнодорожный пакет директивам, в том числе ввода в действие новых правил лицензирования машиниста.[12]

В этот процесс будет вовлечен и комитет Article 21. Комитет должен рассматривать предложения по техническим условиям по эксплуатационной совместимости (TSI) до представления решений комиссии.

Роль ERA в решении вопросов эксплуатационной совместимости состоит:

- в подготовке предложений и ревизии технических условий по эксплуатационной совместимости;
- координации и контроле работы регистрирующих органов;
- мониторинге прогресса по вопросам эксплуатационной совместимости с подготовкой отчета каждые 2 года;
- координации перехода с традиционных систем сигнализации и управления движением на европейскую ETCS/ERTMS;
- содействии комиссии по оценке проектов, финансируемых ЕС;
- разработке европейской системы сертификации для служб технического обслуживания;
- ведении регистра документации по вопросам эксплуатационной совместимости.

Роль ERA в решении вопросов безопасности на железных дорогах определяется:

разработкой общих принципов и методов оценки уровня безопасности на базе директивы по безопасности;

- обеспечением координации деятельности национальных агентств по вопросам безопасности;
- координацией деятельности национальных организаций с функциями расследования инцидентов и происшествий на железных дорогах;
- разработкой согласованного формата сертификата безопасности;
- оценкой новых правил стандартов по безопасности по запросам комиссии;
- мониторингом состояния вопроса и подготовкой отчетов с периодичностью 2 года;
- подготовкой экспертных технических оценок по специфическим вопросам безопасности;
- разработкой и ведением базы данных по вопросам безопасности.

ERA получает заметную поддержку со стороны других организаций железнодорожного сектора. Однако в отличие от таких организаций, как, Международный союз железных дорог (UIC), Объединение предприятий железнодорожной промышленности (UNIFE), Сообщество железных дорог Европы (CER), Европейская ассоциация операторов железнодорожной инфраструктуры (EIM), которые представляют интересы операторов, менеджеров инфраструктуры и поставщиков на отдельных форумах, ERA впервые стала площадкой общения всех заинтересованных сторон [12]

Роль Международного союза железных дорог (МСЖД) в современных условиях

Изменения на железнодорожном транспорте коснулись не только компаний-перевозчиков, промышленности, но и международных организаций. В их числе Международный союз железных дорог (МСЖД), в который входят 72 организации Европы, Ближнего Востока и Азии в статусе действующих членов, а также 59 ассоциированных из стран Азии, Америки и Австралии. [11]

Начиная с 1922 г. эта организация занимается формулированием и разработкой технических норм, обеспечивающих возможность беспрепятственного продвижения поездов по линиям всех европейских стран. Разработанные ею методы и стандарты приняты во многих странах мира помимо европейских.

Роль МСЖД на поприще технической стандартизации несомненна, но с точки зрения Европейской комиссии еще многое предстоит сделать для реализации идей единого европейского железнодорожного пространства, в котором конкуренция меж-

ду операторами позволит снизить расходы и повысить эффективность транспортного процесса. Выполнение этой задачи зависит от достижения более высокого уровня эксплуатационной совместимости, чем достигнуто к настоящему времени.

Учреждение Европейского железнодорожного агентства (ERA) побудило правление МСЖД адаптировать стратегию к новым условиям. Основной задачей МСЖД становится пропаганда идей кооперации в технических вопросах среди членов союза при полном признании и уважении их независимости в коммерческих и управленческих вопросах как реалий новых отношений, регулируемых конкуренцией. Вторая задача состоит в поддержании и развитии когерентной железнодорожной системы в общеевропейском контексте.

Ключевыми в перспективной политике союза являются вопросы развития и управления инфраструктурой, эксплуатационной совместимости и безопасности, стандартизации и другие технические аспекты стратегического значения. МСЖД признает, что эксплуатационная совместимость является важным средством в борьбе за повышение уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В сотрудничестве с ERA МСЖД считает важным добиться:

- синергического эффекта от деятельности обоих ведомств за счет согласования методов их работы;
- интеграции накопленной технической документации и организационного опыта в методы работы ERA;
- наиболее полного взаимодействия в решении актуальных проблем.

В новых условиях роль МСЖД в решении технических проблем усиливается, поскольку разработанные для стран — членов союза технические нормы распространяются в рамках ERA. МСЖД будет играть более активную роль в рабочих группах ERA, разрабатывая специальные предложения, готовить технические условия для последующей разработки стандартов и норм, технические платформы для таких организаций, как CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) и EIM (European Railway Infrastructure Managers), курировать международные технические проекты, готовить общие мероприятия и рекомендации для своих членов, условия соглашений с межправительственными организациями и профессиональными ассоциациями в случае необходимости кооперации с промышленностью.

Текущий процесс либерализации железных дорог Европы определяется совокупностью директив и регулирующих актов, действующих в Европейском союзе. Состоявшееся в январе 2005 г. разделение Национального общества железных дорог Бельгии (SNCB) на две независимые государственные компании — менеджера инфраструктуры Infrabel и оператора SNCB Transport — уменьшило число национальных железных дорог, все еще сохраняющих монопольные позиции.

4.2 Опыт реформирования железных дорог за рубежом

После спада интереса к развитию железных дорог в период бурной автомобилизации в США и странах Западной Европы в 80-х годах началась их коренная модернизация: техническое перевооружение, введение совершенно новых технологий — контейнеризации, развития скоростного движения, интеграции различных видов транспорта. В Западной Европе в рамках Европейского Союза (ЕС) проведена унификация подвижного состава и других технических средств, прекращено «свертывание» протяженности железных дорог в США, и начато их новое строительство, активизировалась интеграция железных дорог США и Канады, усиливалась мощность действующих магистралей, вводится скоростное движение, либерализовалась коммерческая деятельность железных дорог.

Все железные дороги США принадлежат частным компаниям. Передача их в собственность государства в 1917 году закончилась неудачей, и в 1920-м они были возвращены прежним владельцам. Однако вплоть до конца 70-х годов на железнодорожном транспорте проводилась политика жесткого государственного регулирования (в том числе и тарифного), что привело железные дороги на грань банкротства. И только Акт Стаггера (1980), дерегулировавший тарифы, создал условия для их успешной работы. Кроме того, система государственных мероприятий освободила железнодорожные компании от убыточных пассажирских перевозок.

В настоящее время грузовые железные дороги США образуют единую транспортную систему с железными дорогами Канады и Мексики. Они занимают первое место в мире по объему грузооборота (2,3 трлн ткм в год) и по минимуму транспортной составляющей в стоимости перевозимой продукции.

Основу всей транспортной системы США составляют грузовые железные дороги первого класса. К этой категории относят компании с годовым доходом не менее \$250 млн. Их количество за счет укрупнения сократилось с 36-ти в 1979-м до восьми к 2001 году (табл. 4.2). [3]

Таблица 4.2

Железные дороги США (2001 г.)

Тип железной дороги	Количество	Эксплуатационная длина, км	Персонал, чел.	Годовой доход, млрд долл.
Первого класса	8	157,088	162,155	33,53
Региональные	34	28,060	10,302	1,58
Местные	314	33,598	5,023	0,88
Необщего пользования	215	10,757	6,889	0,59
Всего	571	229,423	184,369	36,58

Грузовые компании первого класса взаимодействуют между собой и с другими видами транспорта, с региональными и местными грузовыми железнодорожными компаниями, а также с грузовыми железнодорожными компаниями не общего пользования в обеспечении доставки грузов по всей территории США и за границу. Развитые сети автомобильных и железных дорог, а также внутренних водных путей обуславливают жесткую конкуренцию всех этих видов транспорта в пределах регионов обслуживания отдельных транспортных компаний

В США железные дороги находятся, в основном, в частной собственности корпораций и монополистических группировок. Государство оказывает им значительную финансовую поддержку непосредственными субсидиями и в качестве держателя акций этих корпораций. Часть линий местного значения, тупиковые ветки и пути, обслуживающие отдельные предприятия и зоны отдыха, передаются местным органам управления в аренду или приватизируются с сохранением технического контроля со стороны магистральной железной дороги на договорной основе.

В Западной Европе магистральные железные дороги находятся в государственной собственности и эксплуатируются государственными коммерческими предприятиями. В распоряжении частных компаний и предпринимателей находятся небольшие узкоколейные дороги и подъездные пути второстепенного значения.

Финансовое состояние железных дорог и уровень тарифов - главное звено государственного регулирования и контроля на железнодорожном транспорте. В США, Японии, странах ЕС принцип самокупаемости железных дорог в тарифной политике не является главенствующим. Подход к транспорту как к отрасли, обеспечивающей потребности всего народного хозяйства, позволяет «терпеть» убыточность железных дорог и не только мириться с ней, но и отчислять значительные субсидии на ее покрытие, сохраняя при этом относительно низкий уровень железнодорожных тарифов.

К началу 80-х годов железные дороги столкнулись с большими трудностями, важнейшие причинами которых являлись:

- изменение спроса на транспортные услуги, и сложностях приспособления дорог к этим изменениям и их организационной инертности;
- наметилась долговременная тенденция к снижению удельного веса железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок;
- ухудшилось или оставалось ниже желаемого уровня качество обслуживания;
- увеличение численности персонала не сопровождалось соответствующим ростом производительности;

- слабость позиций железных дорог в конкурентной борьбе с другими видами транспорта, повлекшая за собой целый ряд отрицательных последствий (в частности, экологических);

- отсутствие адекватной реакции железных дорог на изменения в экономике, объясняющиеся особенностями организационных структур, присущих железнодорожным администрациям (традиционная модель управления железнодорожным транспортом сложилась еще к началу XX века и с тех пор в своих основных чертах оставалась неизменной, слишком жесткой и зависимой от правительства).

В США в условиях многообразия форм собственности государственное влияние на транспорт распространяется только на пассивную часть основного капитала. Но это не означает, что все постоянные устройства североамериканских штатов находятся в руках федерального правительства.

В основных развитых странах с рыночной экономикой, начиная с 70-х годов, наметился процесс ослабления прямого государственного регулирования (дерегулирование). В США дерегулирование на транспорте началось с авиации, а вслед за этим этот процесс начался на автомобильном и железнодорожном транспорте, которое связано с тем, что в конце 70-х годов транспорт стал терять эффективность. Главная причина - органы государственного контроля чрезмерно жестко регламентировали направленность капиталовложений, тарифы и другие факторы экономической деятельности негосударственных транспортных компаний, а также проводили политику ограничения числа фирм в комплексе. В результате конкурентная борьба в рамках такого комплекса была слабой, а функционирующие компании пользовались привилегиями монополий, что давало им возможность ограничивать объем и ассортимент предлагаемых услуг и компенсировать повышенные издержки высокими тарифами.

Но дерегулирование транспорта США дало и положительные результаты: заметно снизились тарифы, расширился ассортимент услуг, улучшилось качество обслуживания, повысилась производительность труда. Однако, цели дерегулирования сводятся не только к повышению эффективности, но и к сокращению потребностей государственного сектора в займах (если оно включает приватизацию), расширению числа индивидуальных акционеров, получению определенных политических выгод и др.

Проблемы железных дорог США нашли наиболее полное отражение в решениях 108-го конгресса Ассоциации американских железных дорог (AAR), состоявшегося в июле 2003 года, где отмечается следующее. Несмотря на впечатляющие достижения железных дорог после Акта Стаггерса, все-таки находятся сторонники возврата к их государственному регулированию. Однако сами железнодорожные компании выступают категорически против такой меры. По их мнению,

это создало бы препятствия для зарабатывания и привлечения инвестиций, что имело бы катастрофические последствия для национальной экономики.

В Японии была ликвидирована государственная монополия на воздушном и железнодорожном транспорте, изучается возможность и целесообразность приватизации автотранспортных компаний.

В Швеции на правительственном и законодательном уровне решен вопрос оптимизации соотношения между основными видами транспорта.

Транспортная политика Швеции строится с учетом того, что:

- сборы за предоставляемые транспортом услуги должны покрывать расходы, идущие на содержание социально значимого транспортного сектора. Причем покрываются все расходы, связанные с его содержанием, вне зависимости от того, поступают ли доходы от продажи билетов и грузовых тарифов или через закупку транспортных услуг государством, местными или муниципальными органами для развития региональных связей;

- налоги и сборы, не предусмотренные положениями о транспортной политике, например, налог на добавленную стоимость или налог на пользование источниками энергии, не должны ставить один вид транспорта в привилегированное положение по сравнению с другими, так как иначе подрывается конкуренция на транспортном рынке.

Управление железнодорожным транспортом (Банферкет) находится в непосредственном подчинении у правительства Швеции и занимается вопросами общего планирования работы всей сети железных дорог страны. Являясь правительственным органом, Банферкет обязано вести беспристрастную политику по отношению к различным транспортным компаниям, которые в дальнейшем могут вступить в конкурентные отношения друг с другом.

Эксперимент структурной реорганизации железных дорог Швеции анализируется и изучается как в пределах страны, так и специалистами за рубежом. Отмечаются преимущества нового подхода в вопросах финансирования инфраструктуры, так как появился государственный орган, который наделен правом и обязанностью готовить обоснованные предложения по капиталовложениям, осуществлять общественный контроль за расходованием средств, на профессиональном уровне вести соответствующую документацию, проводить исследования и расчеты. Возрос интерес к железнодорожному транспорту как общественности, так и парламента.

В табл.4.3 приведены основные задачи и ответственные структуры по разграничению функций управления железных дорог (ШГЖД)[10].

Разграничение функций управления (модель ЕС)

Задачи	Ответственные структуры
Формирование транспортной политики	Парламент/правительство
Содержание инфраструктуры: • капиталовложения в содержание магистральных линий • капиталовложения в содержание региональных линий • содержание и текущий ремонт	Банферкет Местные органы управления Банферкет
Получение права на организацию движения на: • магистральных линиях • региональных линиях	ШГЖД ШГЖД/другие транспортные компании
Определение размера сбора	Правительство
Выкуп нерентабельных видов транспортных услуг	Является предметом особых переговоров
Нормы безопасности	Железнодорожная инспекция

Особую позицию выразило руководство ШГЖД, по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте. Руководство ШГЖД отмечает нецелесообразность ограничений на использование пропускной способности в форме индивидуальных ниток графика, что дает возможность нескольким операторам получить разрешение на пользование одной и той же линией. Заявки на получение ниток графика могут подавать и те потенциальные операторы, для которых железнодорожная деятельность не является профилирующей, а процедура предоставления ниток графика носит коммерческий характер и решается административными методами, исходя из специально разработанной схемы классификации поездов. Коммерческая стоимость нитки графика на практике зависит от цен, запрашиваемых других железнодорожных компаний.

Критические отзывы «шведской» модели реорганизации железных дорог вызваны тем, что в этой стране осуществлено не только организованное, но и физическое разделение путевого хозяйства. Датские специалисты, так же как и норвежские, отмечая положительные моменты выделения в отдельный бюджет расходов на инфраструктуру, считают что ответственность за управление движением поездов необходимо возложить скорее на владельца инфраструктуры, а не на эксплуатационную компанию.

Таким образом, в основу транспортной государственной политики за рубежом на современном этапе положен принцип равной конкурентной борьбы на

рынке транспортных услуг. В ряде стран: Швеции, Испании, Франции, Германии эти вопросы решаются на законодательном уровне. Обеспокоенные ухудшением финансового положения железных дорог правительства вынуждены искать иные пути управления и мотивации деятельности железнодорожных систем, имея в виду реструктуризацию с целью повышения эффективности их работы и более гибкого соответствия требованиям рынка. Большинство же реструктуризированных железных дорог не являются приватизированными и сдано в концессию (обычно от 20 до 30 лет) частному сектору. Правительство, оставаясь владельцем, сохраняет право на заключение новых концессий в будущем [10].

4.3 Модели корпоративных отношений зарубежных стран

Структура и особенности корпоративных отношений в каждой стране складывается под воздействием следующих факторов:

- а) законодательная база, регулирующая права и обязанности участников (владельцев и персонала) корпорации;
- б) сложившаяся в стране практика деловых отношений в стране;
- в) общепринятый (типовой) устав корпорации.

Хотя каждая корпорация как конкретная организация может иметь свои индивидуальные особенности, все же достаточное влияние указанных факторов на формирование взаимоотношений в корпорациях дает возможность говорить о специфической модели корпоративных отношений, характерной для той или иной страны. При анализе корпоративных отношений специалисты предпочитают оперировать, в основном, тремя моделями: англо-американской (англосаксонской), японской и немецкой.

Основными признаками, отличающими одну модель от другой, являются:

- 1) состав ключевых участников корпорации;
- 2) состав акционеров корпорации;
- 3) состав совета директоров корпорации;
- 4) законодательные рамки;
- 5) требования по раскрытию информации, принадлежащей корпорации;
- 6) действия корпорации, требующие одобрения акционеров;
- 7) механизм взаимодействия между участниками корпорации.

Анализ зарубежного опыта реформирования позволил выделить четыре существенных фактора.

1. Железнодорожный транспорт в разных странах находится на разных стадиях своего жизненного цикла. И если железные дороги США, Канады, Японии находятся в стадии подъема, то железные дороги стран-членов ЕС - застывшей стадии, в свою очередь как Восточная Европа и СНГ - на стадии застоя. В странах Евро-

пы, а также в США, Канаде и Японии в последние десятилетие наблюдается уменьшение спроса на транспортные услуги железных дорог. Удельный вес перевозок уменьшается, а качество обслуживания растёт медленнее, чем на других видах транспорта. Продолжение эксплуатации общественно значимых пассажирских линий требует дотаций государства.

2. Реструктуризация мировых железных дорог приобрела широкомасштабный и необратимый характер. Целью преобразований является сохранение позиций железнодорожного транспорта, как крупного перевозчика пассажиров и грузов.

3. При реформировании железных дорог используются различные формы: приватизация, изменение статуса, укрупнение, разукрупнение, создание совместных компаний и др. Суть всех преобразований - либерализация железных дорог в каждой стране.

4. Во всех странах, где ведётся реструктурирование железных дорог, не отвергается (а точнее, признаются) три формы собственности: государственная (муниципальная); долевая с участием государства (коллективная); частная.

При государственной форме собственности государство выполняет две функции: выступает в роли владельца железных дорог и их клиента. При этом механизм, регулирующим вопросы сотрудничества государства и железной дороги, служит контракт-план. Контракт-план - это соглашение между собственником государственного предприятия и его администрацией, устанавливающее производственные задания, выделяемые ресурсы, делегируемые полномочия либо только принципы компенсации затрат на выполнение предприятием убыточных перевозок.

При коллективной или частной формах собственности владелец и клиент железной дороги вступают в экономико-правовые отношения, которые регулируются в каждом конкретном случае по-своему. В настоящее время в странах с развитой экономикой имеются две базисные философии функционирования железнодорожного транспорта:

- Американская (с ориентацией на частные железные дороги);
- Европейская (предполагается как государственное управление, так и частные железные дороги);

Во всех случаях сценарий реорганизации направлен на повышение эффективности и поддержание технических средств на уровне, необходимом для обслуживания клиентов.

Вследствие большого разнообразия задач, стоящих перед реформированием в различных странах, и ключевых различий в самих железнодорожных системах (например, по расстоянию и структуре перевозок) не существует общей для всех регуляторной модели и схемы реформирования. Классифицировать системы железнодорожного транспорта, сформировавшихся в ходе реформ, целесообразно по ряду признаков.

По степени функциональной интеграции:

- вертикально интегрированная по видам деятельности, связанным с перевозкой пассажиров и грузов;
- вертикально разделенная: с разделением по финансам; с холдинговой управляющей компанией; с самостоятельными в управлении хозяйствующими субъектами.

По топологии сетевой инфраструктуры системы:

- принадлежащие единому владельцу и управляемая им;
- принадлежащие нескольким владельцам и управляемая ими: сети разных владельцев пересекаются; сети разных владельцев не пересекаются.

Модели классифицируют по форме и степени государственного регулирования:

"Американская модель" – наличие нескольких интегрированных компаний, конкурирующих на пересекающихся сетях;

"Европейская модель" – единая инфраструктура отделена от перевозчиков. Последние конкурируют либо «на путях», либо за право доступа к инфраструктуре;

"Унитарная модель" – железные дороги являются государственной монополией. В результате реформ чаще всего преобразуются в одну из вышеназванных.

В Германии к реформе подтолкнуло объединение восточной и западной части. В Великобритании проходила широкая компания по приватизации государственных монополий. В Японии реформы были вызваны, потребностью разделить управление железными дорогами по региональному признаку.

Проблемы, которые препятствуют в настоящее время развитию железнодорожного транспорта России, аналогичны проблемам, обусловившим в свое время реформирование большинства зарубежных железных дорог. Так, общими предпосылками изменений на отечественном и зарубежном железнодорожном транспорте является:

- совмещение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности;
- неадекватный объем инвестиций и необходимость повышения инвестиционной привлекательности;
- высокая степень монополизации отрасли;
- необходимость повышения эффективности, в частности производительности труда, мотивации работников и эффективности технологического и финансового управления;
- наличие перекрестного субсидирования;
- необходимость улучшения качества предоставляемых услуг;
- несоответствие законодательства в области железнодорожного транспорта общему законодательству;
- необходимость введения стабильной и гибкой системы тарифообразования;

- возросшая конкуренция со стороны автомобильного транспорта и падения объёмов железнодорожных перевозок;
- потребность рынка в новых видах услуг и повышении их качества;
- значительная кредиторская задолженность железнодорожного транспорта;
- необходимость сокращения размеров государственных субсидий.

Железнодорожный транспорт в странах Европы и Америки находится на стадии глубоких перемен, которые затрагивают все стороны его деятельности - от управления инфраструктурой до организации перевозочного процесса. Реструктурируются железнодорожные компании. Изменяются взаимоотношения между железными дорогами и пользователями их услугами. Особенно ярко это проявляется в секторе грузовых перевозок. В условиях конкуренции с другими видами транспорта необходима четкая стратегия, выработать которую можно с помощью сценариев вероятного развития ситуации в среднесрочной перспективе.

Либерализация железнодорожных перевозок положила конец государственной монополии в этой области и позволила новым перевозчикам получить доступ на национальную и европейскую сеть железных дорог (в грузовых сообщениях на сети TERFF - с мая 2003 г.) при условии, что они выполняют определенные условия, а также имеют лицензию на эксплуатационную деятельность и сертификат безопасности. Результатом этих изменений явилось существенное увеличение числа компаний-операторов на железных дорогах Европы и России.

Либерализация в разных странах приобретала разные формы, а принятые при этом стратегии варьировались от британского варианта (правительство было вынуждено пересмотреть первоначальные принципы организации владения и управления инфраструктурой) до французского варианта (один-единственный оператор присутствовал на рынке вплоть до начала 2004 г., затем начали открываться возможности для других операторов). Кроме того, следует отметить ряд совместных предприятий, созданных с участием иностранного капитала, как это было в Швейцарии, Италии, Нидерландах и Германии.

Общей тенденцией для рынка железнодорожных перевозок грузов в Европе является реализация реформ по его реструктуризации (либерализации). Либерализация железнодорожного транспорта Европы в соответствии с директивами ЕС направлена в первую очередь на создание конкурентной среды в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Длительный процесс реорганизации железных дорог различных стран Европы приносит первые успешные результаты, однако лишь в ряде стран.

Для оценки степени доступности рынка грузовых перевозок для третьих лиц используют индекс либерализации железных дорог (LIB-Index)². Так, LIB 2004 пока-

² Впервые был предложен компанией IBM Business Consulting в сотрудничестве с профессором берлинского университета им. Гумбольдта Х. Кирхнером в декабре 2002 г. Этот индекс описывает развитие национальных правовых норм и практических барьеров к доступу на железнодорожную сеть на фоне общеевро-

зывает, что:

- либерализация железнодорожного транспорта продвигается вперед слишком медленно;
- многие страны уже обеспечивают недискриминационный доступ к инфраструктуре, однако на практике реализовать его практически невозможно, например, по причине сложной и дорогостоящей процедуры допуска к использованию инфраструктуры;
- заявленные структурные изменения последних 2 лет во многих государствах представляют собой по сути лишь новое название существовавших и ранее учреждений;
- страны, еще не полностью реализовавшие только первый этап реструктуризации железнодорожного транспорта, иногда демонстрируют лучшие практические условия доступа на рынок, чем страны, которые заявили о полном завершении процесса реформирования;
- рыночная доля новых железнодорожных компаний все еще остается незначительной, несмотря на тенденцию к интернационализации;
- только 1/3 стран ЕС обеспечивает реальное снижение барьеров для выхода на их рынок железнодорожных грузоперевозок.

К первой группе можно отнести Великобританию, Швецию, Германию, Нидерланды, Данию, Италию, Швейцарию и Португалию на фоне всех остальных в Европе уже показывают определенное развитие конкуренции. При этом с одинаковым успехом реализуются различные административно-политические концепции.

Во вторую группу вошли Норвегия, Австрия, Польша, Чехия, Финляндия, Люксембург, Словакия, Бельгия, Венгрия, Словения и Франция. Несмотря на появление в той или иной форме конкуренции в этих странах выход на рынок новых железнодорожных компаний все еще связан со значительными сложностями.

В странах третьей группы процесс либерализации до сих пор еще практически не начал. Эта группа включает Грецию, Ирландию и Испанию.

Наибольших успехов добилась Великобритания, где полностью отсутствует национальный перевозчик, однако страна достигла высокого уровня конкуренции на рынке путем проб и ошибок, которые негативно отразились на безопасности перевозок и уровне качества обслуживания, что привело в конечном итоге к сложной системе регулирования взаимоотношений между участниками рынка с использованием значительного государственного административного ресурса.

Латвия относится ко второй группе стран. Несмотря на появление в той или иной форме конкуренции в этих странах, выход на рынок новых железнодорожных

пейской деятельности по либерализации, оценивает степень открытия рынков с точки зрения практического доступа к сети в железнодорожном транспорте. Например, такие барьеры к доступу, как: лицензии, сертификаты безопасности, законодательное регулирование доступа к рынку, тарифные системы или доступ к услугам (например, открытый доступ энергетических компаний к тяговому энергоснабжению).

компаний все еще связан со значительными сложностями или даже полностью исключен.

Литва и Эстония входят в третью группу стран. Процесс либерализации железнодорожного транспорта практически не начат. Реформа железнодорожного транспорта Эстонии представляет особый случай в том смысле, что эта страна уже успешно приватизировала железные дороги, включая инфраструктуру (2/3 акций принадлежат американская корпорация RDC). Однако, в Эстонии до сих пор отсутствует адекватное регулирование вопросов доступа третьих лиц на сеть.

Казахстан можно отнести к первой группе он опережает другие страны бывшего СССР по реализации реформ железнодорожного транспорта. Из структуры АО «НК «Казакстан темір жолы», выполняющего функции национального перевозчика, выделена компания оператор вагонов АО «Казжелдортранс», на долю которой приходится 70% объемов железнодорожных перевозок. Кроме того, создана компания – оператор локомотивной тяги АО «Локомотив». Реализация новых механизмов взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса находится на стадии апробации, но уже приносит положительные результаты и отражается на доходности ж.-д. бизнеса.

Таким образом, целевые ориентиры Европейских стран в области грузовых перевозок можно охарактеризовать следующими направлениями:

- переход от предложения число перевозочных услуг к предложениям комплексных услуг;
- либерализация железнодорожного бизнеса;
- интеграция транспортных систем стран партнеров;
- более полное использование возможностей, которые предлагаются в комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозках;
- подключение к интегрированной европейской сети с целью продажи услуг в европейском масштабе;
- создание единой системы электронной обработки данных о грузовых перевозках;
- создание транспортных коридоров.

Англо-американская модель

США.

Роль железных дорог. Доминирующий вид перевозок - грузовой.

Структура до реформы. Несколько вертикально интегрированных компаний, оперирующих на своих инфраструктурах.

Проблемы, цели реформ. Концентрация со стороны других видов транспорта. Зарегулированность, навязывание перекрестного субсидирования. Понижающаяся доля рынка. Близость к банкротству в 1970 г.

Принятие меры, суть реформ:

- Разделение структуры. Международные пассажирские перевозки выделены в государственную компанию Amtrak. Многие пригородные перевозки переданы на места.
- Доступ и конкуренция. Amtrak платит за право пользования чужой инфраструктурой. Компания платит другой компании за использование её вагонов. Допускается множество видов контрактных соглашений по доступу/совместному использованию/владению частями инфраструктуры, однако компании не принуждаются к этому.
- Роль государства и регулирование. Разрешено закрывать убыточные линии. Снять часть антимонопольных ограничений. Легализация контрактных тарифных соглашений. Регуляторный орган независим от правительства, в его ведении находятся доступ новых игроков и разрешение конфликтных ситуаций.

Степень достижения целей. Производительность труда постоянно растёт, рекордная.

Великобритания.

Роль железных дорог. Доминирующий вид перевозок - пассажирский.

Структура до реформ. Государственная монополия, единая структура.

Проблемы, цели реформ. Конкуренция со стороны других видов транспорта. Чрезмерные штаты. Медленная адаптация к изменяющимся рыночным условиям. Недостаточная производительность труда. Падающая доля рынка. Возрастающий долг. Политический курс на приватизацию.

Принятые меры, суть реформ:

- Разделение структуры. Государственная компания разделена на инфраструктуру Railtrack, пассажирские перевозки (25 франшиз, оперируемых 13 компаниями), два оператора грузовых перевозок, компании - владельцы подвижного состава (сдающие в аренду) и компании, занимающиеся обслуживанием. Все компании приватизированы.
- Доступ и конкуренция. Открыт доступ к инфраструктуре (оператор должен получить лицензию). Некоторые пассажирские перевозки осуществляются через получение франшизы (даётся на 7 - 15 лет), дающей эксклюзивное право на осуществление перевозок по определенным маршрутам.
- Роль государства и регулирование. Государство регулирует цены на пользование инфраструктурой. Выдача лицензии операторам. Общая (нецеливая) политика поддержки грузовых железнодорожных перевозок. Распределение франшиз на пассажирские перевозки, определяет минимальный уровень услуг и максимально допустимые цены.

Степень достижения целей. Доля рынка и объёмы перевозок стали расти, инвестиции в инфраструктуру удвоились за 10 лет, цены растут медленнее, чем инфляция, производительность труда удвоилась. Пунктуальность повысилась, однако ещё не до-

стигла уровня, ожидаемого потребителями. Количество аварий на поезд-км снизилось в три раза, однако, произошло несколько очень крупных аварий. Большое количество игроков сильно усложнило и запутало процесс принятия решений. Некоторые смогли заработать капитал на спекуляциях.

Ключевые участники. В число участников англо-американской модели корпоративных отношений входят акционеры, директора, менеджеры.

Состав акционеров. За послевоенный период прошлого столетия в Великобритании и США наметился сдвиг в сторону увеличения числа институциональных акционеров (юридических лиц) корпораций. В 1990 году в Великобритании институциональные акционеры составляли 61 % от общего числа участников рынка ценных бумаг, а индивидуальные акционеры (физические лица) - только 21% (в 1981 году 38 %), в США институциональные акционеры составляли 53,3 %.

Состав совета директоров. Англо-американская модель предусматривает включение в состав совета директоров как лиц, работающих в корпорации или тесно связанных с управлением ею (insiders - инсайдеров), так и независимых директоров (outsiders - аутсайдеров). И хотя английские и американские корпорации тяготеют к увеличению доли независимых директоров, председателем совета директоров и генеральным управляющим чаще всего оказывается одно и то же лицо.

Законодательная база. В США взаимоотношения между акционерами, директорами и менеджерами регулируются Федеральным законодательным агентством и Комиссией по ценным бумагам и фондовым биржам; корпорации регистрируются и учреждаются в каком-то определенном штате, а законы этого штата составляют основу законодательной базы по правам и обязанностям корпорации. В Великобритании законодательные рамки корпоративных отношений устанавливаются парламентом и могут регулироваться нормативными актами таких организаций.

Японская модель

Роль железных дорог. Доминирующий вид перевозок - пассажирский.

Структура до реформ. Единая структура.

Проблемы, цели реформ. Отсутствие фокуса на финансовые показатели. Неспособность отреагировать на изменения в экономике. Конкуренция других видов транспорта. Недостаточная производительность труда. Ухудшающееся качество. Близость к банкротству.

Принятые меры и решения:

- Разделение структуры. JNR состоит из шести географически разделенных вертикально интегрированных пассажирских компаний и грузового оператора, покупающего право пользования инфраструктурами (1987 г.). Часть компаний была приватизирована. Образован Shinkansen Holding, владеющий скоростными линиями, выкупленный позже компаниями.

- Доступ и конкуренция. Конкуренция между франшизами за вид оказываемых услуг. Плата за доступ на чужую инфраструктуру оговаривается участниками сделки.

- Роль государства и регулирование. Регулирует тарифы.

Степень достижения целей. Объем перевозок падали до реформ, стали расти на 4 - 5% в год после реформ. Производительность труда утроилась за пять лет, субсидии сократились, уменьшилось число аварий и время в пути.

Японская модель характеризуется процентом аффилированных компаний в составе акционеров. Законодательство и общественное мнение в Японии поддерживают создание "кейрецу" корпорации, то есть группы компаний, объединенных совместным владением и управлением ею. Процент неаффилированных акционеров в японских корпорациях сравнительно низок, что вызывает определенные сложности для принятия важных для них решений путем голосования.

Государственная экономическая политика также играет ключевую роль в японских корпоративных отношениях. Участниками японской модели являются: *ключевой банк, аффилированная компания как акционер корпорации, менеджеры корпорации, правительство* (ключевые участники), а также неаффилированные акционеры и независимые директора. Взаимодействие между ключевыми участниками направлено, главным образом, на установление деловых контактов, а не на установление баланса сил, как в англоамериканской модели. В отличие от англо-американской модели неаффилированные акционеры и независимые директора практически не в состоянии существенным образом повлиять на деятельность корпорации, что вызывает у них отсутствие определенного интереса к взаимодействию с ключевыми участниками корпорации.

Состав акционеров. В Японии рынок акций целиком находится в руках финансовых организаций и корпораций. В 1990 году финансовые организации (страховые компании и банки) владели примерно 43% японского фондового рынка, корпорации (кроме финансовых организаций) - 25 %, индивидуальные акционеры - 23 % и иностранные инвесторы - 3 %.

Состав совета директоров является лучшей демонстрацией различий между японской и англо-американской моделями. Совет директоров японских корпораций почти полностью состоит из аффилированных лиц: менеджеров крупных отделов и высших руководителей (правления) компании. Довольно частое явление в Японии - назначение отставных министерских чиновников представителем правительства в состав советов директоров корпораций. В противоположность англо-американской модели, представители "аутсайдеров" редко встречаются в составе совета директоров японских корпораций.

Законодательная база. Правительство Японии имеет огромное влияние на развитие промышленной политики страны, хотя в последние годы это влияние уменьшается.

Действия корпорации, требующие одобрения акционеров. При Японской модели корпоративных отношений в обычный круг вопросов, требующих согласия акционеров, также включаются: выплаты дивидендов, распределение средств, выбор совета директоров и назначение аудитора.

Германская модель

Роль железных дорог. Доминирующий вид перевозок - не выражен.

Структура до реформ. Государственная монополия, единая структура.

Проблемы, цели реформ. Конкуренция со стороны других видов транспорта. Неспособность быстро адаптироваться к изменяющимся рыночным условиям. Недостаточная производительность труда, убыточность и растущий долг. Падающая доля рынка. Необходимость привести железнодорожную структуру в соответствие директивам ЕС и объединить системы Восточной и Западной Германии.

Принятые меры, суть реформ:

- Разделение структуры. Разделена на 5 отделений (грузовые, дальнего следования пассажирские, региональные пассажирские, станции и инфраструктура) единого холдинга DA AG, работающего на коммерческой основе, но принадлежащего государству. В будущем возможна ликвидация холдинга и образование независимых компаний.

- Доступ и конкуренция. Свободный доступ к инфраструктуре для всех операторов, прошедших техническую квалификацию, включая доступ к терминалам. Инфраструктура DA Netz AG берёт плату со всех операторов, включая операторов, входящих в DB AG.

- Роль государства и регулирования. Были списаны долги железных дорог. Пригородные перевозки субсидируются местными властями через франшизы. Государство регулирует тарифы инфраструктуры и даёт беспроцентный кредит DB AG для строительства новых линий и терминалов. Регулирование по безопасности и экономике осуществляется независимыми федеральными органом.

Степень достижения целей. Доля рынка перестала уменьшаться, инвестиции возросли с 3,9 млрд. долл. США в год в 80-х гг. до 6,8 млрд. долл. США в год к концу 90-х гг. Значительно возрос объём перевозок, сократились субсидии и повысилась безопасность.

Германская модель корпоративных отношений существенно отличается от англо-американской и японской моделей и обладает *специфическими особенностями*. Такowymi являются ее следующие атрибуты:

- двухпалатное правление, состоящее из исполнительного совета (менеджеры корпорации) и наблюдательного совета (акционеры, рабочие и служащие компании);

- узаконенные ограничения прав акционеров в части голосования, когда устав организации ограничивает число голосов, которое акционер имеет на общем годовом собрании и которое может не совпадать с имеющимся у него числом акций;

-сложная структура владения акциями, при которой банки имеют крупные и долгосрочные пакеты и поэтому в наблюдательных советах корпораций преобладают их представители.

Большинство немецких корпораций предпочитают банковское финансирование акционерному инвестированию, поэтому капитализация внутреннего рынка страны невелика в сравнении с мощностью её экономики. Процент индивидуальных акционеров относительно невелик, что отражает общий консерватизм инвестиционной политики немецкого государства. Однако процент иностранных акционеров достаточно велик (в 1990 году - 19 %), чтобы успешно защищать их интересы.

Ключевые участники германской модели — это *банки и институциональные (корпоративные) акционеры*. Как и в японской модели, банк одновременно выступает как акционер и как кредитор. Однако немецкие корпорации могут иметь долгосрочные владения в других неаффилированных корпорациях, то есть не принадлежащих определенной группе связанных между собой компаний. Подобный тип владения является одним из факторов более широкого и неформального альянса между компаниями.

Состав акционеров. В Германии основными акционерами являются банки и корпорации. В 1990 году они владели соответственно 27 % и 41 % акций немецкого фондового рынка. Тогда, как институциональные акционеры (например, пенсионные фонды) имели на руках примерно 3 %, а индивидуальные акционеры - 4 %.

Состав правления. Двухпалатное правление - специфическая черта германской модели. В исполнительный совет правления входят только сотрудники корпорации. Наблюдательный совет состоит из представителей акционеров и представителей рабочих и служащих компании. На первый взгляд он состоит исключительно из независимых членов, поскольку в нем должны формально отсутствовать непосредственно аффилированные лица.

Законодательная база. В Германии корпоративные отношения регулируются федеральными и местными (земельными) законами. Уставы корпораций и фондовых бирж, перечисленные выше правила, оговаривающие состав правления, определяются федеральным законодательством, а регулирование деятельности фондовых бирж является прерогативой земель.

Для выработки стратегий управления корпорациями, отвечающих специфике конкретной страны, необходимы анализ зарождающихся в этой стране корпоративных отношений и предложения по их совершенствованию на основе мирового опыта.

Способ приватизации является тем фактором который помогает предугадать, как впоследствии будут развиваться зарождающиеся корпоративные отношения. Так, корпоративные отношения, развивающиеся в Центральной и Восточной Европе, включают многие элементы немецкой модели корпоративного управления, в которой интересы "инсайдеров" и аффилированных акционеров учтены в полном объеме, тогда как на права "аутсайдеров" налагается ряд ограничений.

Несмотря на некоторые своеобразные черты российской экономики переходного периода, возникающая в стране система корпоративных отношений включает некоторые элементы англо-американской модели, отвечающие российским условиям. Для российских участников корпораций наиболее важным элементом является процессуальная защита мелких акционеров, включая кумулятивное голосование и унифицированные бюллетени для голосования на общем годовом собрании акционеров.

В случае Американской модели, когда компания находилась в частном владении, достаточно было ослабить тарифное регулирование и снять с грузовых операторов обязанности нести неоправданные расходы, например на убыточные пассажирские перевозки и поддержку нерентабельных линий. Успех реформ обеспечило наличие хорошо сбалансированной системы конкурирующих компаний с сетью инфраструктур с параллельными ходами.

Разработчики Европейской реформы руководствовались следующим:

1. Отделить инфраструктуру от перевозчиков, чтобы, помимо создания условий для конкуренции операторов, обеспечить единое европейское железнодорожное пространство.

2. Преобразование структуры управления в корпоративную модель и выработки чётких финансовых ориентиров для обеспечения роста эффективности и улучшения качества услуг даже при отставшем участии государства. Учитывалось стремление поддержать железнодорожный транспорт по социальным и экологическим соображениям. Поэтому, государство, стремилось сократить субсидии (пассажирских перевозок, но зачастую и инфраструктуры).

В целом, европейские дороги ввиду относительно не большой величины сети испытывают гораздо более серьёзную конкуренцию со стороны автотранспорта, чем США и тем более Россия.

Заключение

Опираясь на специфику российских железных дорог и их роли в экономике страны заимствовать из международного опыта только то, что наилучшим образом решит поставленные задачи. Учитывая различия между подходом к реформам и опытом реформирования в разных странах, можно сформулировать несколько общих выводов, которые подтверждаются обобщенным мировым опытом реформирования железнодорожного транспорта. Вывод не основных видов деятельности (например, социальной сферы, ремонтных предприятий и т.д.) из состава железнодорожных предприятий приносит положительный результат. Экономия на масштабе не распространяется на эти виды деятельности. Более того, их организационно-правовое выделение из системы железнодорожного транспорта будет способствовать их присоединению к предприятиям, для которых данный вид деятельности является основным, что приведёт к возникновению экономии на масштабе.

Большинство успешных реформ проводилось поэтапно и осуществлялось на протяжении многих лет. Поспешные изменения или экспериментальный подход могут привести к отрицательным последствиям.

Конкурентная модель рынка грузовых перевозок не может сформироваться прежде всего в связи с отсутствием - наряду с ОАО «РЖД» - иных полноценных перевозчиков, которые бы также работали на условиях публичного договора. Операторские и экспедиторские фирмы сегодня оказывают услуги по доставке грузов либо себе (если являются транспортными подразделениями базовых компаний), либо узкому кругу потребителей на географически замкнутых маршрутах и перевозят при этом отдельные виды грузов в определенном подвижном составе и, как правило, с достаточно высокой доходностью.

Главным условием для предпринимателей является извлечение прибыли. И поэтому операторы-экспедиторы, обладающие собственным вагонным парком, не работают себе в убыток и всегда выбирают привлекательные сегменты перевозочного рынка. Очевидно, что все остальное, менее интересное или совсем неинтересное, остается единственному настоящему публичному перевозчику - компании «РЖД».

Из этого можно сделать вывод, что альтернативный перевозчик не появляется, как минимум, по следующим причинам:

1. Из-за недостаточности нормативно-правовой базы, а также отсутствия экономических условий для развития данного вида предпринимательской деятельности. Основным недостатком нормативно-правовой деятельности являются неопределенность терминологии, расплывчатость признаков и критериев деятельности перевозчика. Как следствие - предлагаемые целевые модели функциониро-

вания рынка железнодорожных перевозок при ближайшем рассмотрении базируются на различных трактовках данного термина. Отсюда возникает часто наблюдающееся непонимание при их обсуждении.

2. Основным экономическим препятствием для развития предпринимательства является система ценообразования на грузовые перевозки, особенно в части разделения грузов на тарифные классы и при определении уровня оплаты порожнего пробега. Изменение системы ценообразования на железнодорожном транспорте является критическим фактором для возникновения иных перевозчиков. Ценообразование в условиях конкуренции между перевозчиками должно опираться не на классность груза, а на технологию транспортировки и платежеспособный спрос. Вопрос развития конкуренции должен сопровождаться пересмотром всей системы тарифного регулирования железнодорожных грузовых перевозок.

3. Необходимо дополнить существующие тарифные решения заключением Соглашений об инвестиционных тарифах с целью реализации проектов строительства или модернизации инфраструктуры; Договоров - фиксирующих тарифы или тарифную формулу на долгосрочную перспективу под гарантии дополнительных объемов; а также обеспечением возможности устанавливать в определенных пределах понижающий и повышающий коэффициенты в зависимости от факторов сезонности перевозок, обратной загрузки и т.д.

4. существуют определенные технологические препятствия такие как система расчетов и система оформления грузов; оперативное регулирование подвижного состава; организация собственного подвижного перевозочного процесса отдельными участниками рынка.

Литература

1. «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте», утвержденная Постановлением Правительства России от 18 мая 2001 г. № 384.
2. Журнал ОАО РЖД-ПАРТНЕР №6 (130) март 2008 г
3. Журнал ОАО РЖД-ПАРТНЕР №4 (127) февраль 2007 г
4. Журнал ОАО РЖД-ПАРТНЕР №3 (127) февраль 2008 г
5. Журнал ОАО РЖД-ПАРТНЕР №15(139) август 2008 г.
6. Журнал ОАО РЖД-ПАРТНЕР №1-2 (125-126) январь 2008 г
7. Сфера услуг: экономика : учебное пособие / Т.Д. Бурменко, Н.н. Даниленко, Т.А. Туренко; под ред. Т.Д. Бурменко. – М.:КНОРУС, 2007.-328 с.
8. О.В. Ефимова. Корпоративное управление активами ремонтных заводов железнодорожного транспорта. Журнал Экономика железных дорог.№2 2004 г.
9. Резер С.М. Логистика экспедирования грузовых перевозок. – М.:ВИНИТИ РАН.2002. – 472 с., илл.
10. Шапкин И.Н., Щелоков А.И. Технология и управление перевозками на железнодорожном транспорте(опыт, теория и практика переходного периода). – М.: Желдориздат, 2003. – 523 с.
11. *Railway Gazette International*, 2005, № 1, p. 25 – 29
12. Железные дороги мира – 2008, №9
13. Официальный Internet-сайт ОАО «Рфсервис»: <http://refservice.ru/>
14. Официальный Internet-сайт ОАО «РЖД»: <http://www.rzd.ru>
15. Железные дороги мира – 2007, №6
16. Журнал ОАО РЖД-ПАРТНЕР №10 октябрь 2006 г
17. Орехов С.А., Селезнев В.А. Основы корпоративного управления. – М.: Маркет ДС, 2006- 408 с.
18. Лозовский Л.Ш., Райзберг Б.А. Словарь по экономике и праву. – М.: Омега, 2001 – 608 с.
19. Филатов А.А., Краченко К.А. Современная практика корпоративного управления в российских компаниях- М.: Альпина бизнес букс, 2007 – 296 с.
20. Ежеквартальный научно - технический журнал «Гильдия Экспедиторов». – М.: «Экспедирование и логистика», 2007.
21. журнал «ОАО «РЖД»-Партнер» №16 (140) август 2008
22. «Об утверждении плана - графика разработки проекта федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Уста в железнодорожного транспорта Российской Федерации"» РАСПОРЯЖЕНИЕ ОАО "РЖД" от 31 ноября 2006 г. №2165р

Приложение 1 Таблица разногласий Министерства транспорта РФ с ОАО «РЖД»

№ статьи	Содержание разногласия	Позиции Минтранса России	Позиция ОАО «РЖД»
<u>Локомотивная тяга</u>			
п.1, 3 ст. 13 ²	Включение в законопроект понятия оказания услуг локомотивной тяги как самостоятельного вида бизнеса на железнодорожном транспорте	<p>Необходимо включение в законопроект понятия «локомотивная тяга», имея в виду, что с учетом реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте, развития различных видов услуг, появляется необходимость доступа к услугам локомотивной тяги.</p> <p>На сегодняшний день реальная конкуренция сложилась в сфере оперирования грузовыми вагонами.</p> <p>Вместе с тем, конечной целью реформы является развитие конкуренции среди перевозчиков.</p> <p>Учитывая отсутствие у таких операторов тягового подвижного состава и в целях создания благоприятных условий для перевозок собственными поездными формированиями, представляется целесообразным законодательно предусмотреть возможность оказания услуг локомотивной тяги любыми заинтересованными организациями, имеющими желание и возможность вкладывать средства в приобретение локомотивов.</p>	Не поддерживает включение понятия «локомотивная тяга»
<u>Инфраструктура</u>			
Ст.2 (понятийный аппарат)	является ли оказание услуг маневровых локомотивов составной частью услуг инфраструктуры, самостоятельным видом бизнеса, либо неотъемлемой услугой, оказываемой перевозчиком;	<p>Маневровые работы являются начально – конечными операциями перевозочного процесса и, по мнению Минтранса России, должны оказываться не только перевозчиком, но, в первую очередь, владельцем инфраструктуры. Задача перевозчика – доставить груз из пункта отправления в пункт назначения, что выполняется с использованием магистральных локомотивов.</p> <p>Дальнейшие операции по доставке вагонов к местам погрузки и выгрузки осуществляются с использованием маневровых локомотивов, возможность содержания которых на железнодорожных станциях в условиях реформирования будет, в первую очередь, у владельца инфраструктуры.</p>	Маневровые локомотивы не могут входить в объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта
Ст.11 ³ , п.1 ст.11 ⁴	разграничение услуг инфраструктуры на услуги для осуществления перевозок и иные услуги;	Инфраструктура предназначена для выполнения всех стадий перевозочного процесса, а не только процесса доставки (функция перевозчика).	Услуги инфраструктуры могут оказываться только перевозчикам для осуществления перевозок.
п.1 ст. 11 ⁴	публичность только договора оказания услуг по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок;	Договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок и об оказании услуг по использованию инфраструктуры и (или) объектов инфраструктуры являются публичными договорами.	Публичным является только договор оказания услуг инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа желез-

№ статьи	Содержание разногласия	Позиции Минтранса России	Позиция ОАО «РЖД»
			но дорожным транспортом общего пользования и только для перевозчика
Вопросы государственной поддержки железнодорожного транспорта			
п.3, 4 ст. 11 ²	Порядок участия государства в финансировании содержания железнодорожных путей общего пользования, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, по которым принято решение о недопущении вывода из эксплуатации	Необходимо сохранить действующий принцип финансирования содержания объектов, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, по которым принято решение о недопущении вывода из эксплуатации, указав, что Правительством РФ и (или) органом государственной власти соответствующего субъекта РФ в случае невозможности выведения из эксплуатации инфраструктур, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, определяется источник финансирования только убытков, возникающих при содержании и эксплуатации этих инфраструктур.	Финансирование содержания объектов, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, по которым принято решение о недопущении вывода из эксплуатации, должно осуществляться в полном объеме. При этом должен быть определен механизм финансирования содержания
п. 4 ст. 11 ²		Необходимо сохранить действующий принцип финансирования содержания объектов, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, по которым принято решение о недопущении вывода из эксплуатации, указав, что в случае невозможности выведения из эксплуатации или перепрофилирования объектов инфраструктуры, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, а также объектов инфраструктуры, непосредственно связанных с обеспечением движения на железнодорожном транспорте общего пользования, определяется источник финансирования убытков, возникающих при содержании и эксплуатации этих объектов инфраструктуры.	
п.5 ст.15, п.6 ст. 15		Необходимо сохранить действующий принцип финансирования содержания объектов, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, по которым принято решение о недопущении вывода из эксплуатации, указав, что Правительством РФ и (или) органом государственной власти соответствующего субъекта РФ в случае невозможности закрытия железнодорожных путей общего пользования, имеющих государственное, оборонное или социальное значение, определяется источник и порядок финансирования убытков, возникающих при содержании и эксплуатации этих железнодорожных путей.	
Вопросы технического регулирования на железнодорожном транспорте			
Ст.6, п.1 ст.20	Включение в законопроект положений, устанавливающих особенности технического регулирования на железнодорожном транспорте	Необходимо в законопроекте установить особенности технического регулирования на железнодорожном транспорте, в том числе в отношении вопросов оценки соответствия и сертификации на железнодорожном транспорте	Техническое регулирование на железнодорожном транспорте должно осуществляться в соответствии с законодательством РФ о техническом регулировании, без каких-либо особенностей

Приложение 2 Таблица разногласий Министерства транспорта РФ с ОАО «РЖД и Федеральной службой по тарифам

Тарифное регулирование

По мнению ФСТ России, предлагаемая редакция статьи 8 противоречит законодательству Российской Федерации «О естественных монополиях» как в части компетенции по определению основ ценообразования и правил государственного регулирования тарифов, так и в части основных принципов и сфер государственного регулирования, закрепленных в Федеральном законе «О естественных монополиях». ФСТ России возражает против включения в законопроект положений, предусматривающих, что установление указанных тарифов, сборов и плат на уровне ниже экономически обоснованных тарифов, сборов и плат допускается при условии обязательного возмещения в полном объеме возникающих в результате такого установления потерь в доходах организации железнодорожного транспорта. ФСТ России полагает необходимым в целом сохранить действующий порядок регулирования тарифов на железнодорожном транспорте.

№ статьи	Позиция Минтранса России	Позиция ОАО «РЖД»	Позиция ФСТ
Ст. 8	Указанные тарифы, сборы и платы устанавливаются на основе себестоимости услуг с учетом возмещения всех экономически обоснованных затрат, связанных с оказанием таких услуг и принятого федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий уровня рентабельности. При этом обеспечивается экономически обоснованный уровень доходности инвестированного капитала, используемого в сферах деятельности по оказанию таких услуг, в соответствии с методикой, утверждаемой федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий (далее – экономически обоснованные тарифы, сборы и платы).		Предлагаемая редакция статьи 8 не может быть согласована ФСТ России, так как противоречит законодательству РФ о естественных монополиях как в части компетенции по определению основ ценообразования и правил государственного регулирования тарифов, так и в части основных принципов и сфер государственного регулирования, закрепленных в Федеральном законе «О естественных монополиях»
	В отношении вновь построенных инфраструктур и (или) объектов инфраструктуры государственное регулирование в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях тарифов, сборов и плат, связанных с оказанием услуг по использованию инфраструктуры и (или) объектов инфраструктуры, может вводиться не ранее, чем через пять лет с даты ввода в эксплуатацию законченных строительством инфраструктур и (или) объектов инфраструктуры. До истечения указанного срока такие тарифы, сборы и платы, устанавливаются владельцем инфраструктуры и (или) объекта инфраструктуры и перевозчиком самостоятельно, с учетом требований законодательства РФ.		Предлагаемое прекращение государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры, оказываемые на вновь построенных железнодорожных путях общего пользования, означает изменение сфер регулирования, установленных законом о естественных монополиях, что вступает в прямое противоречие с действующим законодательством
	При наличии конкуренции в сфере оказания услуг по использованию инфраструктуры и (или) объектов инфраструктуры федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий по согласованию с федеральным органом по выработке государственной	При возникновении конкуренции в сфере оказания услуг по использованию инфраструктуры, в том числе на отдельных участках инфраструктуры, и на товарном рынке определенных услуг, выполняемых в сфере оказания услуг по использованию инфраструктуры, федеральный орган исполнительной	Отношение к прекращению государственного

№ статьи	Позиции Минтранса России	Позиция ОАО «РЖД»	Позиция ФСТ
	<p>политики в сфере железнодорожного транспорта может быть принято решение о прекращении (полном или частичном) государственного регулирования тарифов, сборов и плат в отношении услуг, оказываемых на отдельных объектах инфраструктуры. Тарифы, сборы и платы, связанные с оказанием услуг по использованию данных объектов инфраструктуры, устанавливаются владельцем объекта инфраструктуры самостоятельно, с учетом требований законодательства РФ.</p>	<p>власти по регулированию естественных монополий принимает решение о прекращении (полном или частичном) государственного регулирования тарифов, сборов и плат на такие услуги. В этом случае тарифы, сборы и платы на такие услуги устанавливаются владельцем инфраструктуры самостоятельно с учетом требований законодательства Российской Федерации.</p>	<p>регулирования тарифов как к основному механизму обеспечения инвестиционной активности частного капитала является упрощенным и ошибочным .</p> <p>По мере реализации третьего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта общего пользования, из естественно-монопольного сегмента деятельности железнодорожного транспорта будут выделяться отдельные виды деятельности, на которые не распространяется законодательство о естественных монополиях, но которые на этапе перехода в состояние полноценной конкуренции должны подлежать государственному регулированию с применением прямых и косвенных методов регулирования</p>
	<p>При наличии конкуренции в сфере перевозок пассажиров и багажа в дальнем следовании, грузов, грузобагажа, а также в сфере непосредственно связанных с перевозкой работ (услуг) в местах общего и необщего пользования федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий по согласованию с федеральным органом по выработке государственной политики в сфере железнодорожного транспорта может быть принято решение о прекращении (полном или частичном) государственного регулирования тарифов, сборов и плат в отношении отдельных работ (услуг) относящихся или непосредственно связанных с перевозками. Тарифы, сборы и платы, на данные работы (услуги) устанавливаются перевозчиками и иными субъектами, выполняющими такие работы (услуги), самостоятельно, с учетом требований антимонопольного законодательства РФ</p>	<p>При возникновении конкуренции в сфере перевозок железнодорожным транспортом общего пользования пассажиров и багажа в дальнем следовании, грузов, грузобагажа и непосредственно связанных с такими перевозками работ (услуг) в местах общего пользования, в том числе на соответствующих товарных рынках перевозок, а также на соответствующих товарных рынках используемого железнодорожного подвижного состава (контейнеров) и выполняемых работ (услуг) в сфере перевозок, федеральный орган исполнительной власти по регулированию естественных монополий принимает решение о прекращении (полном или частичном) государственного регулирования тарифов, сборов и плат на такие перевозки и (или) непосредственно связанные с такими перевозками работы (услуги) в местах общего пользования. В этом случае тарифы, сборы и платы на такие перевозки и (или) работы (услуги) устанавливаются перевозчиками самостоятельно с учетом требований законодательства РФ.</p>	
2.	<p>Тарифы, сборы и платы на железнодорожном транспорте, не регулируемые в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, устанавливаются на договорной основе.</p>	<p>2. Тарифы, сборы и платы на железнодорожном транспорте, не регулируемые в соответствии с п. 1 настоящей статьи, устанавливаются самостоятельно организациями железнодорожного транспорта в соответствии с законодательством РФ.</p> <p>Предлагается дополнить новым абзацем: Перевозчики вправе самостоятельно с соблюдением требований антимонопольного законодательства</p>	<p>Отношение к прекращению государственного регулирования тарифов как к основному механизму обеспечения инвестиционной активности частного капитала является упрощенным и ошибочным</p> <p>По мере реализации третьего этапа структурной реформы железнодорожного транспорта общего пользования, из естественно-монопольного сегмента</p>

№ статьи	Позиции Минтранса России	Позиция ОАО «РЖД»	Позиция ФСТ
		Российской Федерации устанавливать тарифы, сборы и платы на выполняемые ими перевозки и непосредственно связанные с перевозками работы (услуги), относящиеся к сфере государственного регулирования, в отношении которых тарифы, сборы и платы в соответствии с пунктом первым настоящей статьи не установлены.	мента деятельности железнодорожного транспорта будут выделяться отдельные виды деятельности, на которые не распространяется законодательство о естественных монополиях, но которые на этапе перехода в состояние полноценной конкуренции должны подлежать государственному регулированию с применением прямых и косвенных методов регулирования
	3. Потери в доходах организаций железнодорожного транспорта, возникшие в результате установления льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте на основании федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов субъектов Российской Федерации, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы Российской Федерации.	3. Потери в доходах организаций железнодорожного транспорта, возникающие при государственном регулировании тарифов, сборов и плат в результате установления тарифов, сборов и плат ниже экономически обоснованных без определения источников и механизмов возмещения в полном объеме возникающих потерь в доходах организации железнодорожного транспорта, а также возникающие в результате установления льгот и преимуществ по тарифам, сборам и платам на железнодорожном транспорте, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы Российской Федерации.	Потери в доходах владельца инфраструктуры, перевозчика, возникшие в результате государственного тарифного регулирования при установлении тарифов на уровне, не обеспечивающем компенсацию экономически обоснованных расходов перевозчиков, владельцев инфраструктур и без определения источников и механизмов возмещения, а также при установлении льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте общего пользования, на основании федеральных законов, иных нормативных правовых актов РФ, законов субъектов РФ, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы РФ.
	4. С учетом условий перевозок, состояния рынков товаров и услуг, необходимости обеспечения конкурентоспособности транспортной системы, стимулирования развития новых технологий на железнодорожном транспорте и обеспечения равных условий предоставления услуг всем потребителям на отдельные виды перевозок могут устанавливаться исключительные или локальные тарифы, предусматривающие особые условия тарификации, на железнодорожные перевозки и услуги по использованию инфраструктуры и (или) объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.	4. С учетом условий перевозок, состояния рынков товаров и услуг, необходимости обеспечения конкурентоспособности транспортной системы, стимулирования развития новых технологий на железнодорожном транспорте на перевозки железнодорожным транспортом общего пользования и услуги по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок государством с согласия соответственно перевозчика и (или) владельца инфраструктуры могут устанавливаться тарифы или их предельные уровни, предусматривающие особые условия тарификации.	По мнению ФСТ России, в данном законопроекте необходимо отразить норму, касающуюся компетенции Правительства утверждению Правил формирования исключительных и локальных тарифов железнодорожном транспорте.
Участие государства в деятельности железнодорожного транспорта			
Рассмотрение разногласий и выдача заключений по вопросам взаимодействия субъектов отношений на железнодорожном транспорте			

№ статьи	Позиции Минтранса России	Позиция ОАО «РЖД»	Позиция ФСТ
п.5 ст.10	Рассмотрение разногласий по проектной документации или техническим условиям на строительство или реконструкцию объекта инфраструктуры, и выдача заключений по ним;	Выдача заключений по технологическим вопросам работы железнодорожного транспорта может осуществляться специалистами в данной области. В этой связи рассмотрение таких разногласий должно осуществляться Росжелдором. Следует иметь в виду, что споры по технологическим вопросам функционирования железнодорожного транспорта не подведомственными арбитражным судам. Данный порядок не отменяет возможность сторон на обращение в суд	Участие государства в рассмотрении разногласий по технологическим вопросам функционирования железнодорожного транспорта избыточно
п.5 ст. 11 ⁴	рассмотрение разногласий, относящихся к технологии организации перевозочного процесса или технологии организации выполнения работ (услуг) по использованию инфраструктуры и (или) объекта инфраструктуры, и выдача заключений по ним		
п.6 ст. 15	рассмотрение разногласий, связанных с техническими возможностями железнодорожной станции по приему или отправлению грузов, железнодорожного подвижного состава, операции с которыми будут проводиться на железнодорожном пути необщего пользования, и выдача заключений по ним		
п. 2 ст. 16	рассмотрение разногласий, связанных с техническими возможностями примыкания железнодорожных путей необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, и выдача заключений по ним		
п.1 ст. 11 ⁵	рассмотрение разногласий, относящихся к технологии работы по договору о технологии взаимодействия при организации перевозочного процесса с использованием двух и более инфраструктуры, и выдача заключений по ним		
Принятие государством решений по отдельным вопросам функционирования железнодорожного транспорта			
п.2 ст. 11 ²	принятия решений об отнесении к объектам инфраструктуры вновь построенных либо существующих объектов;	Необходимость закрепления за государством возможности принятия решений обусловлена публично – правовым характером услуг, оказываемых с использованием инфраструктуры	Принятие решений по данным вопросам может осуществляться организациями железнодорожного транспорта – владельцами инфраструктуры и (или) объектов инфраструктуры самостоятельно
п.3 ст. 11 ²	принятие Правительством Российской Федерации решений о выведении из эксплуатации инфраструктур (за исключением ремонта инфраструктур);		

№ статьи	Позиции Минтранса России	Позиция ОАО «РЖД»	Позиция ФСТ
п.4 ст. 11 ²	принятие федеральным органом исполнительной власти по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта решений о выведении из эксплуатации объектов инфраструктуры (за исключением железнодорожных путей общего пользования и железнодорожных станций, расположенных на таких путях), их перепрофилировании		
п.6 ст.15	принятие решений об открытии железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях общего пользования, для выполнения всех или некоторых операций (определение возможности выполнения на железнодорожных станциях всех или некоторых операций, связанных с приемом и отправлением поездов, обслуживанием пассажиров, приемом, выдачей, погрузкой, выгрузкой, сортировкой, хранением грузов (в том числе в контейнерах), багажа и грузобагажа, иных операций)		
п. 6 ст. 15	принятие решений о закрытии железнодорожных станций для выполнения всех или некоторых операций		
п.4 ст.16	принятие решений об открытии железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, для выполнения всех или некоторых операций		

Учебно-методическое издание

Кожевникова Алла Николаевна

КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Часть 2

Учебное пособие
для студентов специальности 080301 «Коммерция (торговое дело)»

Подписано в печать	Тираж	экз.	
Усл. печ. л.	Заказ	Изд. №	Формат

127994, Москва, ул. Образцова, 15. Типография МИИТа