

Информация о ходе реформирования железнодорожного транспорта Российской Федерации

Реформа в России длится более 15 лет. Отправной точкой структурных преобразований железнодорожной отрасли в России стало принятие постановления Правительства Российской Федерации о Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте (утверждено 18.05.2001 №384), в котором определена основная цель изменений – повышение эффективности работы железнодорожного транспорта за счёт перехода от монопольного состояния отрасли к конкурентному в ряде сегментов рынка, а также структурное реформирование рынка в целях создания условий для привлечения инвестиций.

Первоначально предполагалось провести реформу в три этапа (первый этап – 2001-2002 годы, второй этап – 2003-2005 годы; третий этап – 2006-2010 годы).

Четвертый этап реформы, начавшийся по решению Правительства Российской Федерации в 2011 году, призван довести до совершенства рыночные механизмы там, где они уже заработали и создать сбалансированную систему взаимодействия участников рынка железнодорожных транспортных услуг.

Ориентиры реализации четвертого этапа были заложены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, одобренной в январе 2011 года.

По сути, к настоящему времени основные структурные преобразования железнодорожной отрасли России завершены.

До 2003 года железнодорожный транспорт России был под полным управлением Министерства путей сообщения, которое совмещало в себе как хозяйственные функции, так и государственное регулирование.

В октябре 2003 года с созданием открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и передачей функций государственного регулирования Минтранс России произошло разделение хозяйственной деятельности и функций государственного регулирования.

В рамках мероприятий структурной реформы из структуры ОАО «РЖД» выделены потенциально конкурентные и конкурентные виды деятельности в различных сферах: оперирование грузовыми вагонами, деятельность по перевозкам пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, вагоноремонтная деятельность и деятельность по капитальному ремонту локомотивов, строительство и проектирование, промышленное производство, научные и конструкторские работы, торговля и общественное питание, санаторно-курортные услуги, др. Всего за время реформирования

было создано 85 дочерних и зависимых обществ.

Создание дочерних обществ позволило сформировать собственный план развития для каждого рыночного сегмента, повысить их финансово-экономическую эффективность, заинтересовать в бизнесе сторонних инвесторов. Эффективность деятельности дочерних обществ стабильно возрастает.

В соответствии с решениями Правительства РФ с целью дальнейшего развития конкурентных отношений на рынке и формирования дополнительных инвестиционных источников развития железнодорожной инфраструктуры на протяжении нескольких лет осуществляется продажа акций созданных дочерних обществ.

В сфере пассажирских перевозок в ходе реформирования произошли следующие изменения.

В результате выделения данного вида деятельности из ОАО «РЖД» и введения механизма субсидирования пассажирских перевозок, как и предусматривалось Программой структурной реформы, ликвидировано перекрестное субсидирование между грузовыми и пассажирскими перевозками.

После решения Правительства Российской Федерации о полной компенсации убытков от перевозок пассажиров в дальнейшем следовании было создано в 2010 году дочернее общество ОАО «РЖД» – ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК), которое в настоящее время является общесетевым национальным пассажирским перевозчиком.

На рынке появились и частные пассажирские перевозчики (ЗАО «ТрансКлассСервис», ООО «Тверской экспресс», ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс»), однако их доля в общем объеме перевозок пассажиров пока незначительна. Это обусловлено отсутствием полноценных законодательно закрепленных механизмов госзаказа на пассажирские перевозки, а, следовательно, гарантированного механизма финансирования социально значимых перевозок, в связи с этим частные инвесторы не стремятся освоить данный сегмент рынка. Конкуренция развивается лишь на наиболее перспективных направлениях с большим объемом пассажиропотока, средней дальностью (до 1 тыс. км.) и гарантированным наличием платежеспособного спроса (самое востребованное направление Москва - Санкт-Петербург).

Для осуществления пригородных пассажирских перевозок в регионах ОАО «РЖД» на паритетных условиях с субъектами Российской Федерации создано 25 пригородных пассажирских компаний, которые осуществляют все пригородные перевозки в стране, а ОАО «РЖД» только оказывает для них услуги по предоставлению инфраструктуры и при необходимости

предоставляют в аренду моторвагонный подвижной состав.

Для определения ключевых принципов организации, регулирования и финансирования деятельности комплекса пригородных пассажирских перевозок, позволяющих обеспечить потребности населения в качественном пригородном сообщении и создать условия для устойчивого развития этого сегмента отрасли железнодорожного транспорта, распоряжением Правительства Российской Федерации в мае 2014 г. утверждена Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и план по ее реализации.

Основной акцент в документе и принятых в рамках его реализации нормативных актов был сделан на обеспечении общей транспортной мобильности населения в результате: утверждения маршрутной сети пригородного железнодорожного сообщения как элемента комплексного плана транспортного обслуживания региона; установления льготного коэффициента для перевозчиков при оплате услуг по использованию инфраструктуры на долгосрочной основе; установление ставки НДС на предоставление услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении в размере 0 % до конца 2017 г.

Особое место в пассажирских перевозках занимает развитие скоростного (140-200 км/ч) и высокоскоростного движения (200-400 км/ч). В июле 2006 г. советом директоров ОАО «РЖД» было одобрено создание дочернего общества «Скоростные магистрали», которое стало головным центром по строительству ВСМ. Развитие скоростных и высокоскоростных перевозок является стратегическим приоритетом для ОАО «РЖД». Запуск скоростных электропоездов «Сапсан», «Аллегро», «Ласточка», «Стриж» привлек огромный пассажиропоток на железнодорожный транспорт. В ноябре 2015 года утверждена Программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации, в соответствии с которой предусмотрена реализация 20 проектов, что позволит организовать более 50 скоростных маршрутов, по которым будет совершаться не менее 84 млн. поездок в год.

Сегмент грузовых перевозок в период структурных преобразований претерпел также существенные изменения.

Благодаря введенному в 2003 году новому Прейскуранту №10-01, в котором была выделена вагонная составляющая тарифа, появились частные операторы грузовых вагонов, которые развивали свой бизнес путем предоставления своих вагонов под перевозку грузов.

Проведение структурной реформы в части развития рынка оперирования грузовыми вагонами привело к следующим положительным изменениям в данном сегменте:

- значительное обновление парка грузовых вагонов за счет частных инвестиций;
- повышение клиентоориентированности операторов подвижного состава;
- развитие конкуренции в сегменте оперирования грузовыми вагонами.

С начала структурной реформы железнодорожного транспорта и до 2015 года наблюдался непрерывный рост парка грузовых вагонов. В феврале 2017 г. объем парка грузовых вагонов на железнодорожной сети России составил 1 млн. 64,9 тыс. ед. При этом в 2017 году доля парка вагонов независимых частных компаний достигла более 80%.

В настоящее время, в связи с ужесточением технического регулирования сферы эксплуатации и ремонта грузовых вагонов, рост вагонного парка сменился его сокращением.

Необходимо отметить, что в результате структурных преобразований была создана уникальная модель рынка грузовых железнодорожных перевозок, при которой у общесетевого перевозчика отсутствует собственный парк грузовых вагонов. Данная модель не имеет аналогов в мировой практике. Поэтому пока не удалось достичь сбалансированности модели работы рынка грузовых железнодорожных перевозок в сфере услуг по предоставлению грузовых вагонов под перевозку.

На данном этапе реформы основной задачей перед отраслью стоит выстраивание четкого механизма управления вагонными парками в условиях отсутствия инвентарного парка и работы множественности операторов.

В целях регулирования взаимоотношений субъектов рынка железнодорожных транспортных услуг и оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры принят Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ», вступивший в силу с 1 апреля 2015 г.

Данным законом закрепляется плата за простой вагонов на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, право перевозчика на перемещение порожних вагонов, особенности перевозки порожних вагонов.

В связи с этим в 2015 году разработаны, приняты и вступили в силу следующие нормативные правовые акты:

- правила перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте (вступили в силу 17 ноября 2015 г.);

- ставки платы за использование инфраструктуры ОАО «РЖД» (вступили в силу 7 июня 2015 г.);

- перечень критериев, отсутствие которых является основанием отказа в согласовании запроса-уведомления на перевозку порожних грузовых вагонов

(в ред. приказа Минтранса России от 24.11.2016 № 361);

- актуализированная редакция Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом группами вагонов по одной накладной (вступила в силу 4 июля 2015 г.).

В 2016 году приняты следующие нормативные правовые акты:

приказ Минтранса России от 13.04.2016 № 100 «Об утверждении Порядка формирования и утверждения перечня припортовых железнодорожных станций, с которых перевозчик и владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования вправе перемещать порожние грузовые вагоны, внесения в него изменений» (зарегистрирован в Минюсте России 28.04.2016 № 41966);

приказ Минтранса России от 31.03.2016 № 84 «Об утверждении Правил предъявления и рассмотрения претензий при перевозке грузов, порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, железнодорожным транспортом» (зарегистрирован в Минюсте России 23.08.2016 № 43356).

Данные нормативные акты призваны стимулировать участников перевозочного процесса более эффективно использовать потенциал инфраструктуры и подвижной состав.