



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/10/Add.2
10 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH/RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят пятая сессия, 16-18 октября 2001 года,
пункт 4 повестки дня)

**ИЗУЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ**

Представлено правительством Российской Федерации

Примечание: На своих пятьдесят второй сессии (5-7 октября 1998 года) и пятьдесят третьей сессии (6-8 октября 1999 года) Рабочая группа по железнодорожному транспорту рассмотрела, в частности, вопрос о месте железнодорожного транспорта на рынке перевозок (TRANS/SC.2/190, пункт 18; TRANS/SC.2/192, пункт 17). В этой связи она обратилась с просьбой к правительствам представить информацию по следующим вопросам, которые имеют определенное значение для железнодорожного транспорта в странах-членах:

- a) данные о происшедших и будущих изменениях в области пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок;
- b) изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний;

- c) капиталовложения в i) железнодорожную инфраструктуру и ii) железнодорожный подвижной состав.

Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть полученный ответ, который приводится ниже.

* * *

а) Данные о происшедших и будущих изменениях в области пассажирских и грузовых перевозок

Перевозки пассажиров и грузов по сети железных дорог России

Показатели	1999	2000	2001
Отправление пассажиров (млн.)	1 337,5	1 418,8	-
Пассажирооборот (млрд. пасс.-км)	141,0	167,1	173,0
Отправление грузов (млн. тонн)	947,4	1 046,8	1 091,2
Грузооборот (млрд. тарифных тонно-км)	1 204,5	1 373,2	1 434,0

б) Изменения, которые будут происходить после реорганизации железнодорожного сектора с уделением особого внимания созданию новых железнодорожных компаний

Развитие системы железнодорожного транспорта России в ходе структурной реформы

Проведенные в период 1999-2000 годов мероприятия по реформированию федерального железнодорожного транспорта затронули часть видов деятельности железнодорожной отрасли. Наиболее существенные структурные преобразования произошли в сфере пассажирских перевозок, в непрофильной и социальной сферах, а именно:

- создание дирекций по обслуживанию пассажиров способствовало разделению видов деятельности и продвинуло достижение финансовой прозрачности отрасли;
- активно проводилась работа по реорганизации непрофильной сферы и выведению объектов социальной сферы.

В области государственного регулирования ключевая активность преобразований проявилась в области тарифного регулирования.

Другим значимым сектором государственного регулирования была нормотворческая деятельность. Подготовлен ряд проектов законодательных документов, в том числе

изменения и дополнения в федеральные законы "О федеральном железнодорожном транспорте" и "Транспортный устав железных дорог".

При создании обособленных пассажирских компаний было определено достижение следующих целей:

- решение проблем перекрестного субсидирования и четкое определение источников покрытия убытков от данного вида перевозок;
- достижение необходимой прозрачности финансовых потоков (формирование доходов, отражение расходов);
- создание системы управления данным видом деятельности как самостоятельным;
- повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности данных субъектов.

Внутренняя логика процесса реформирования сектора пассажирских перевозок подразделялась на следующие этапы:

- 1) Этап методологической проработки и организационного построения дирекций по обслуживанию пассажиров в дальнем и пригородном сообщениях.
- 2) Этап наделения пассажирских дирекций соответствующим имущественным комплексом.

Завершена работа по созданию в составе железных дорог дирекций по обслуживанию пассажиров в дальнем следовании.

На первом этапе реформирования за базовую модель создания компаний дальних и пригородных пассажирских перевозок была принята организационно-правовая форма в виде государственного унитарного предприятия (ГУП) в составе железных дорог – "Дирекции по обслуживанию пассажиров" (ДОП) с обособлением производственных фондов (локомотивных и вагонных депо, вокзалов и посадочных платформ, павильонов, помещений билетных касс и т.п.).

Преобразования в секторе пассажирских перевозок заложили основы будущей конкуренции в нем. Это позволило уже сегодня повысить качество обслуживания

пассажиров, в первую очередь за счет введения дополнительных услуг, повышения уровня исполнения расписания и т.п.

Первоначальная идея "Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта" в части реформирования сектора грузовых перевозок претерпела изменения от создания государственных грузовых компаний (т.е. разделения всего существующего подвижного состава) к созданию компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом.

Большинство действующих и организуемых компаний-операторов созданы на базе транспортных подразделений крупных промышленных предприятий. Доля подвижного состава, находящегося в настоящее время в собственности независимых перевозчиков, составляет 21% универсальных вагонов и 48% цистерн, обращающихся на сети железных дорог России.

Министерство путей сообщения Российской Федерации предъявляет следующие требования к аккредитации компании-оператора:

- гарантированный объем перевозок;
- наличие собственного (арендованного) подвижного состава;
- обязательное приобретение собственного подвижного состава в течение последующих 5-8 лет (в случае эксплуатации арендованного парка);
- предварительно оговаривается маршрутизация перевозок данной компанией-оператором.

В 2000-2001 годах образовано 15 компаний-операторов. С 1997 года в сфере перевозок работает государственная грузовая компания - ГУП "Рефсервис". Данному предприятию были переданы специализированный подвижной состав (рефрижераторные вагоны) и депо.

Объекты социальной и непрофильной сферы выводятся по одной из форм:

- передача в муниципальную собственность;
- продажа;
- ликвидация;
- репрофилирование.

Деятельность МПС России в области выведения малодеятельных и неперспективных линий в целом сводится к значительной минимизации расходов на их содержание. Так, основными мерами на этом пути являются:

- перевод данных линий на односменный режим работы;
- сокращение числа работников;
- закрытие определенных станций на данной линии и т.п.

В процессе осуществления первого этапа реформы для достижения финансовой прозрачности в отрасли были проведены следующие мероприятия.

В марте 1998 года утверждена новая Номенклатура расходов по основной деятельности железнодорожного транспорта, которая предусматривает отдельный учет затрат на перевозки грузов и пассажиров с выделением эксплуатационных расходов по пассажирским перевозкам в дальнем и пригородном сообщении.

МПС России перешло на бюджетный принцип планирования доходов и расходов железных дорог, в соответствии с которым введено централизованное регулирование финансовой деятельности железных дорог в целях повышения финансовой дисциплины, обеспечения реализации единой инвестиционной политики, выравнивания перекосов в формировании финансовых результатов железных дорог.

В 2000 году в основном завершено формирование единой расчетно-платежной системы МПС России. Созданы необходимые условия для перехода на казначейскую систему исполнения бюджета отрасли в целях обеспечения оперативного исполнения доходных и расходных статей бюджета.

Основными целями государственной политики в развитии реформирования железнодорожного транспорта являются:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития;
- формирование единой гармоничной транспортной системы страны;
- снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;

- удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Для достижения поставленных целей на первом (подготовительном) этапе (2000-2001 годы) структурной реформы намечается обеспечить реализацию следующих задач и принципов:

- разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности;
- сохранения единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;
- поэтапное прекращение перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими, внутрироссийскими и экспортно-импортными перевозками;
- совершенствование тарифной политики с передачей правительственной комиссии функций по тарифному регулированию на железнодорожном транспорте;
- дальнейшее развитие конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров;
- недопущения слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно монопольного сектора;
- обеспечение гарантированного недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава;
- выделение из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводственных издержек;
- обеспечение финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения отдельного финансового учета;

- осуществление мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;
- повышение материальной заинтересованности работников железнодорожного транспорта и обеспечение им социальных гарантий.

**с) Капиталовложения в i) железнодорожную инфраструктуру и
ii) железнодорожный подвижной состав**

млн. рублей

	1999 год оперативный отчет	% к общему объему	2000 год оперативный отчет	% к общему объему	2001 год оперативный отчет	% к общему объему
Капитальные вложения						
Всего	38 652,7	100,0	76 179,6	100,0	110 000,0	100,0
i) Инфраструктура:	27 921,7	72,2	57 021,4	74,9	89 066,6	81,0
в том числе:						
- электрификация и энергетика	4 416,3	11,4	15 053,7	19,8	20 350,0	18,5
- сигнализация, централизация и блокировка	2 095,5	5,4	2 793,6	3,7	4 393,5	4,0
- информатизация и связь	4 421,3	11,4	13 300,0	17,5	26 000,0	23,6
- пассажирское хозяйство	1 598,4	4,1	3 459,5	4,5	4 370,2	4,0
- путевое хозяйство	1 695,0	4,4	4 844,9	6,4	4 593,1	4,2
- прочие	13 695,2	35,4	17 569,7	23,1	29 359,8	26,7
ii) Подвижной состав:	4 623,0	12,0	6 711,8	8,8	9 726,9	8,8
в том числе:						
- локомотивное хозяйство	1 701,7	4,4	1 898,5	2,5	2 449,3	2,2
- вагонное хозяйство	717,5	1,9	464,2	0,6	366,8	0,3
- путевое хозяйство	853,4	2,2	1 526,5	2,0	2 505,6	2,3
- хозяйство контейнерных перевозок и коммерческой работы	133,4	0,3	243,4	0,3	288,0	0,3
- пассажирское хозяйство	1 090,8	2,8	1 984,8	2,6	3 978,2	3,6
- электрификация и энергетика	80,3	0,2	441,1	0,6	139,0	0,1
- прочие	45,9	0,1	153,3	0,2		
Капитальное строительство непроизводственного назначения:	6 108,0	15,8	12 446,4	16,3	11 206,5	10,2
в том числе:						
- жилищное строительство	2 380,1	6,2	3 137,2	4,1	2 615,2	2,4
- здравоохранение	2 729,9	7,1	6 907,8	9,1	4 669,2	4,2
- народное образование	813,1	2,1	762,4	1,0	828,2	0,8
- прочие	184,9	0,5	1 639,0	2,2	3 093,9	2,8
