

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, управления и природопользования  
Кафедра социально-экономического планирования

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой  
\_\_\_\_\_ Е.В. Зандер  
подпись      инициалы, фамилия  
« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

Стратегические направления развития железнодорожного транспорта в  
Российской Федерации

38.03.04 «Государственное и муниципальное управление»

38.03.04.11 «Региональное управление»

Руководитель \_\_\_\_\_  
подпись, дата

канд. экон. наук, доцент  
должность, ученая степень

М.Б. Двинский  
инициалы, фамилия

Выпускник \_\_\_\_\_  
подпись, дата

А.А. Боярчук  
инициалы, фамилия

Красноярск 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
1 Государственное управление развитием железнодорожного транспорта в рыночной экономике.....	5
1.1 Значение и подходы к управлению развитием железнодорожного транспорта в экономике.....	5
1.2 Международный опыт управления железнодорожным транспортом .....	15
1.3 Нормативно-правовая база управления железнодорожным транспортом....	24
2 Государственное управление развитием железнодорожного транспорта в Российской Федерации .....	29
2.1 Анализ основных показателей деятельности и развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации .....	29
2.2 Государственное управление развитием железнодорожного транспорта в Российской Федерации .....	42
2.3 Современные проблемы и ограничения развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации .....	46
3 Направления стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации .....	50
3.1 Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года .....	50
3.2 Обоснование экономической целесообразности развития скоростных железных дорог.....	58
3.3 Совершенствование тарифной политики на железнодорожном транспорте .....	68
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	75
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	77

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования роли государства в развитии железнодорожного транспорта в Российской Федерации определяется тем, что современный железнодорожный транспорт не только способствует решению хозяйственных, экономических и стратегических задач государства, но и влияет на другие стороны общественной жизни страны, принимает активное участие в межрегиональных связях в области культуры, социальных преобразований, в международном сотрудничестве и т.д. В этом аспекте при рассмотрении значения железнодорожной инфраструктуры в глобальном масштабе нужно отметить, что в ее функционировании задействовано множество государственных органов, должностных и юридических лиц, миллионы людей. Деятельность железнодорожного транспорта осуществляется непрерывно, в нем используются разные дорогостоящие материальные, финансовые и интеллектуальные ресурсы, обширная информация. Ежедневная организация пассажиропотока и грузооборота в необходимом русле невозможна без системности управления. Только системность может дать управленческим процессам требуемую согласованность, координацию, субординацию, целеустремленность, рациональность, эффективность.

В данной работе поставлена цель анализа роли государства в развитии железнодорожного транспорта в Российской Федерации. В соответствии с поставленной целью в работе были выделены следующие задачи:

- изучить подходы к управлению железнодорожным транспортом;
- рассмотреть нормативно-правовую базу управления железнодорожным транспортом;
- исследовать международный опыт в области управления железнодорожным транспортом;

- дать анализ и характеристику основных технических и экономических показателей деятельности ОАО «РЖД»;
- выявить современные проблемы железнодорожного комплекса;
- разработать направления совершенствования управления железнодорожным транспортом в России.

Объектом исследования являются роль государства в развитии железнодорожного транспорта в Российской Федерации.

Предметом исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере управления железнодорожным транспортом в России.

Исследования основаны на анализе научной литературы в области государственного управления, транспорта, других специализированных монографических и публицистических изданий; нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта в России.

Методологическую базу исследования составили методы анализа, синтеза, системно-структурного, формально-юридического.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

# **1 Государственное управление развитием железнодорожного транспорта в рыночной экономике**

## **1.1 Значение и подходы к управлению развитием железнодорожного транспорта в экономике**

Транспорт представляет собой самостоятельную отрасль сферы материального производства, которая существует и работает наравне с сельским хозяйством и промышленностью. Экономической особенностью транспорта является отсутствие создания материальных объектов, но обеспечение их перемещения в пространстве. Транспорт является связующим звеном для всех отраслей общественного производства продукции в сфере обращения, обеспечивая доставку продукции к местам ее потребления. Продукцией транспорта является сам процесс перевозки, который выражается в транспортировке груза и людей. Разные виды магистрального транспорта общего пользования, например, морской, железнодорожный, воздушный, речной, трубопроводный, автомобильный составляют единую транспортную систему РФ.

Итак, единая транспортная система Российской Федерации представляет собой совокупность конкурирующих или взаимодействующих видов транспорта, организаций в сфере перевозок грузов и пассажиров для наиболее полного удовлетворения спроса на транспортные услуги населения и грузовладельцев и получения экономической выгоды или социального эффекта. Единство транспортной системы обеспечивает общая концепция государственной транспортной политики развития транспортно-дорожного комплекса страны и регионов, предусматривающей полное, своевременное и качественное обслуживание пользователей транспорта и его эффективное функционирование.

Важное место в транспортной системе России занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 12% общего объема

грузовых перевозок и 82% общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного).

Эксплуатационная длина Российских железных дорог составляет 85,5 тыс. км. Доля ОАО «Российские железные дороги» в грузообороте транспортной системы Российской Федерации составляет 44,5%, а в пассажирообороте – 30,6%.

Железнодорожный транспорт в РФ имеет очень важное значение в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики и реализации социально значимых услуг по перевозке грузов, грузобагажа, багажа и пассажиров. Это можно объяснить его универсальностью, то есть наличием возможности обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках. Выполнение этих функций не зависит от погодных условий. Это является причиной большого спроса на железнодорожный транспорт для перевозок большого количества пассажиров и грузов, несмотря на то что в последнее время очень хорошо развиваются и другие виды транспорта, например, автомобильный.

Кроме этого, безусловными преимуществами железнодорожного транспорта являются довольно большие скорости, надежность и безопасность, низкая себестоимость перевозок.

Железнодорожный транспорт представляет собой отдельный вид транспорта, который выполняет перевозки грузов и пассажиров с использованием рельсовых путей с помощью локомотивной или моторвагонной тяги. Железнодорожный вид транспорта представляет собой универсальный транспорт, который пригоден для перевозок самых различных видов груза; имеет высокие провозные характеристики, а делает его особенно эффективным при перевозках массовых грузов на средние и большие расстояния.

Основываясь на современных надежных перевозочных емкостях, видах тяги, мощном рельсовом основании, привлекая прогрессивные

средства компьютеризации и сигнализации, железнодорожный транспорт, как и прочие отрасли промышленного производства, включен в экономический потенциал Российской Федерации.

Железнодорожный транспорт не только помогает решению хозяйственных, экономических и стратегических задач государства, но также влияет на другие стороны общественной жизни страны. Железнодорожный транспорт участвует в межрегиональных связях в области культуры, социальных преобразований, в международном туристическом сотрудничестве и т.д.

Железные дороги, являясь основным видом транспорта РФ, связывая экономические районы и отрасли производства и потребления между собой, имеют очень важное значение для жизни всего государства в целом.

Железнодорожный транспорт в России состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, который предназначен для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций.

Конкурентная борьба с другими видами транспорта за привлечение новых грузопотоков вынуждает железные дороги непрерывно улучшать транспортное обслуживание грузовладельцев и пассажиров, повышать уровень обслуживания и сервиса, расширять перечень предлагаемых услуг. Доступность железнодорожного транспорта представляет собой высокий уровень доступности по времени перемещения, надежности и стоимости перемещения. Общими для всех предприятий железнодорожного транспорта показателями качества являются отсутствие брака, аварий и крушений, выполнение технических условий в установленные сроки, правил и норм технологических процессов, графиков и расписаний движения, высокий

уровень производительности и охраны труда. Основной задачей всех работников железнодорожного комплекса является способствование улучшению качества перевозок пассажиров и грузов, а также повышению эффективности обслуживания производства и населения РФ.

Одними из основных задач, которые решаются Законом, являются развитие конкуренции и становление развитого рынка услуг железнодорожного транспорта. В этой связи вместо закрепления монопольного положения железных дорог Законом условно предусмотрены две сферы:

- конкурентная (железнодорожные перевозки);
- монополия (предоставление инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования).

Конкуренция на транспорте, то есть соперничество между транспортными предприятиями, направленное на применение наиболее выгодных условий осуществления перевозок и получение максимальной прибыли, заставляет транспортные предприятия переходить на эффективные технологии производства и таким образом способствует научно-техническому прогрессу. Благодаря этому происходит развитие услуг железнодорожного транспорта.

Согласованность функционирования единой транспортной системы Российской Федерации. Железнодорожный транспорт - это многоотраслевое хозяйство с большим количеством различных предприятий. В состав железнодорожного транспорта входят железные дороги, отделения железных дорог, железнодорожные станции, депо, дистанции, предприятия, занятые в перевозочном процессе, а также промышленные, строительные, автотранспортные, научно-исследовательские, технологические, снабженческие, торговые предприятия, учреждения народного образования, здравоохранения, культуры и т.д.



Управление как общественный процесс состоит из массы управленческих решений и действий и как организованная целостность должен быть адекватно осмыслен управленцами. Поэтому необходимо начать рассмотрение системы управления железнодорожным транспортом в России с теоретико-правовых основ.

Система управления железнодорожным комплексом в России является одной из подсистем социального управления, которая имеет определенную внутреннюю организацию и функции, связь с другими системами и перспективы дальнейшего развития. Она представляет собой комплекс подсистем более низкого класса, элементов управления и их отношений, закономерно связанных в единое целое, которое имеет свойства, отсутствующие у его частей. Она характеризуется следующими признаками:

- представляет собой цельный комплекс взаимосвязанных элементов;
- является подсистемой более сложной системы управления единым транспортным комплексом страны, которая способствует выполнению функции установления необходимой связи потребителей транспортных услуг с их производителями;
- находится в единстве с окружающей средой и в то же время относительно самостоятельна по отношению к ней, так что они влияют друг на друга;
- имеет внутренние и внешние связи; иерархическую структуру, которая определяется составом элементов, подсистем и их связей и состоящую из ряда уровней управления - относительно обособленных структурных образований, различающихся по своему статусу;
- обладает устойчивыми свойствами;
- способна изменяться в соответствие с изменившейся действительностью, то есть способна к развитию и самосовершенствованию;

Управление этим сложным комплексным механизмом производится централизованно, по четырехступенчатой системе и относится к исключительной компетенции федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта - Министерства транспорта РФ (Минтранс РФ). В составе Минтранса РФ имеются федеральная служба и агентство, которые руководят деятельностью железных дорог соответствующей отрасли. Основной структурной организацией на железнодорожном транспорте является функциональный филиал ОАО «Российские железные дороги» - железная дорога либо дирекция. В состав филиалов входят структурные подразделения по отраслям хозяйства.

Среди основных задач железнодорожного транспорта можно назвать:

— качественное и своевременное обеспечение потребности физических и юридических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом;

— создание условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории РФ.

В силу своего экономико-стратегического значения, универсальности железнодорожный транспорт остается в ведении государства, регулирование и контроль деятельности федерального железнодорожного транспорта осуществляются государством.

В целях реализации единой технической политики в отрасли и установления общих правил функционирования железнодорожного транспорта Законом предусмотрено, что правовое регулирование в области железнодорожного транспорта находится в ведении Российской Федерации. Это значит, что субъекты РФ и муниципальные образования не имеют права издавать нормативные акты по вопросам функционирования железнодорожного транспорта. Указанные нормативные правовые акты в своем большинстве должны утверждаться федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Государственное управление, являясь формой реализации функций государства при помощи деятельности его органов и должностных лиц в общей системе социального публичного управления, представляет собой основную сферу применения и действия норм административного права. В широком значении государственное управление представляет собой деятельность государственных органов всех ветвей государственной власти, так как единой целью и содержанием деятельности как всего государства в целом, так и отдельных его органов, является упорядочение или организация общественных отношений. В узком организационно-правовом значении государственное управление представляет собой всего лишь один специфический вид государственной деятельности, который связан с реализацией исполнительной государственной власти как одной из ветвей государственной власти, которая осуществляется системой специальных государственных органов исполнительной власти либо органов государственного управления.

Государственное управление в узком, организационно-правовом смысле и является основным объектом административно-правового регулирования и сферой действия норм административного права.

По отношению к железнодорожному транспорту нужно отметить, что система государственного управления в этой сфере в целом имеет свои особенности. Так, Федеральный закон от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» в ч. 1 ст. 4 относит железнодорожные перевозки к естественным монополиям. Таким образом, на рассматриваемый вид транспорта распространяется законодательство, посвященное государственному управлению естественными монополиями. В этом аспекте Н.А. Петрусева и А.Н. Кайль отмечают, что монополия деятельности по железнодорожным перевозкам, с одной стороны, необходима, с другой - злоупотребление субъектом естественной монополии своими возможностями невозможно. В свою очередь, А.А. Анчугин указывает, что

формально железнодорожный транспорт можно отнести к категории государственных монополий, но, в то же время, действующее законодательство не дает понятия железнодорожных перевозок. Поэтому субъекты транспортной деятельности в данном случае - оценочная категория. В нормативных актах нет прямых ссылок на требующие конкретизации виды железнодорожного транспорта применительно к естественным монополиям, законодатель не определяет, какие из них такими являются или могут являться. Из этого следует, что процедурные аспекты, которые связаны с отнесением управления железнодорожным транспортом, инфраструктуры железнодорожного транспорта к категории, подпадающей под правовое регулирование естественных монополий, полностью не решены.

Однако, нужно отметить, что невозможно однозначно трактовать соотношение ч. ст. 4 Закона «О естественных монополиях» с ч. 2 ст. 4, в которой отражено, что в соответствии с реализуемой по решению Правительства Российской Федерации 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. Этот нормативный акт, четко закрепляя устойчивую юридическую связь рассматриваемого вида транспорта с естественными монополиями, указывает на процесс демонополизации значительной части этой сферы.

В специальной литературе справедливо отмечается, что такой законодательный подход недопустим, так как не нацелен на перспективу и не позволяет определить единую линию государственного управления железнодорожным транспортом.

В то же время, Ф.И. Хусаинов подвергает критике возможность применения к анализируемым отношениям заложенного в ст. 3 Закона о естественных монополиях определения естественной монополии, трактуемого как состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей 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.

Автор отмечает, что деятельность железнодорожного транспорта - это предоставление услуг по перемещению пассажиров, багажа и грузов из одного населенного пункта в другой. О товарах и производстве в данном случае речь не идет. Соглашаясь с данной позицией, стоит в свою очередь отметить, что даже в случае внесения соответствующих корректировок в отмеченное определение, нерешенными останутся ряд глобальных вопросов.

К сожалению, нормативные акты не раскрывают, кто определяет и исходя из каких критериев причисление той или иной сферы к естественным монополиям вообще и отнесение к ним железнодорожных перевозок в частности. Так же неясно, какие механизмы государственного воздействия применимы к процессу образования конкуренции в данной области в условиях свободного рынка. Невозможно определить роль общества в оценке внутриуправленческих процессов, происходящих в монопольно замкнутой системе железнодорожного транспорта.

Другой немаловажной особенностью системы государственного управления железнодорожным транспортом является наличие в ней единого хозяйствующего субъекта ОАО «Российские железные дороги». В соответствии с ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 27 февраля 2003 года № 29-

ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» учредителем единого хозяйствующего субъекта является Российская Федерация, решение об учреждении единого хозяйствующего субъекта принимается Правительством Российской Федерации, этим же органом утверждается Устав ОАО «РЖД».

Анализируя полномочия указанного субъекта по организации деятельности железнодорожного транспорта, отраженные в указанном Законе, а также в Уставе, В.А. Егизаров приходит к выводу, что управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте производится централизованно и относится к исключительной компетенции ОАО «Российские железные дороги». Более верной в этом аспекте представляется мнение А.М. Гаджинского. Это законодательное решение он объясняет практической необходимостью создания единой централизованной структуры, в руках которой бы находилось ведение федерального имущественного комплекса железнодорожного транспорта. Ее образование предполагает делегирование части государственных полномочий по управлению территориальными и структурными подразделениями. Эти полномочия трансформируются во внутрикорпоративные.

Таким образом, система ОАО «РЖД» является частью системы государственного управления железнодорожным транспортом. Р.Г. Леонтьев весьма утрированно называет «Российские железные дороги» «государством в государстве», указывая на негативное неизбежное следствие организационного преобразования федеральной железнодорожной структуры в открытое акционерное общество, что выражается в фактической реализации руководящими органами единого хозяйствующего субъекта тех полномочий, которыми они не наделены.

Итак, в настоящее время выделяют следующие подходы к управлению железнодорожным комплексом страны государственное управление и управление коммерческое, которое осуществляется железнодорожным

предприятием самостоятельно. В России принята дуалистическая концепция управления железнодорожным комплексом — с одной стороны, в стране создано и действует ОАО «РЖД», которое управляет всем железнодорожным транспортом страны и всей железнодорожной инфраструктурой, с другой стороны, учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация, то есть это юридическое лицо, которое создано государством и функционирует полностью подконтрольно государству. Данная концепция управления является гарантией от произвола субъекта естественной монополии, которым является железнодорожный транспорт.

## **1.2 Международный опыт управления железнодорожным транспортом**

Российская реформа управления железнодорожным комплексом базируется на изучении международного опыта решения этого вопроса, что предполагает актуальность исследования его в рамках настоящей работы.

Следует отметить, что во всем мире, в отличие от России, преобладает частная собственность корпораций на железные дороги. Так, из 120 стран мира, имеющих железнодорожные системы, только – Индия, Шри-Ланка, Россия, Китай, Южная Корея, Северная Корея – установили государственную форму собственности на железнодорожную инфраструктуру. Страны бывшего и нынешнего соцлагеря – Россия, Южная Корея, Китай – провели приватизацию железнодорожной инфраструктуры. Государственная собственность и управление не поощряет независимость в принятии решений. Проводятся финансовые отчеты, отражающие деятельность железных дорог в целом. Управление осуществляется преимущественно административными методами. Подобная система не обладает возможностью гибко реагировать на изменение спроса на рынке

транспортных услуг и не создает достаточных стимулов для вознаграждения в случае хорошей и наказания за неудовлетворительную работу. Эти недостатки особенно бросаются в глаза в конкурирующих транспортных отраслях, где существуют частные предприятия, которые быстро реагируют на изменение ситуации на рынке и ориентированы на увеличение прибыли.

Примером могут служить Индийские железные дороги. Являясь крупнейшей железнодорожной системой транспорта, управляемой на основе принципов унитарного руководства, железные дороги Индии в последние десять лет неуклонно сдают свои позиции на рынке перевозочных услуг автомобильному транспорту. Если в 1971 году на долю железных дорог приходилось 89 % грузооборота и 68 % пассажирооборота всех видов транспорта в стране, то к 2005 году эти показатели снизились до 40 и 20 % соответственно. Пассажирские тарифы считаются самыми низкими в мире. С другой стороны, элементы путей, локомотивы, вагоны и иная железнодорожная техника во многих случаях используется вплоть до полного износа и до невозможности восстановления. Несмотря на то, что железные дороги Индии стоят на пороге финансового кризиса, возможность приватизации как железных дорог в целом, так и их жизненно важных частей в обозримом будущем исключается.

Общее коалиционное управление транспортом в США, Японии и Западной Европе, как правило, проводит единое министерство транспорта. Но оно не занимается оперативным руководством перевозками и не вмешивается в хозяйственную деятельность транспортной компании. В США в условиях многообразных форм собственности прямое государственное влияние на транспорт распространяется главным образом только на инфраструктуры. Все железнодорожные пути, за исключением железных дорог Аляски, которые выполняют пассажирские перевозки компании «Антрак», также, как и подвижной состав, находятся в частной собственности.



В странах Западной Европы в государственной собственности длительное время находились не только пути и другие постоянные сооружения, но и весь подвижной состав. Эксплуатируется он государственными и национальными компаниями. Железнодорожные системы многих стран в 60-х, 70-х годах прошлого столетия находились в состоянии длительного финансового кризиса, что привело к необходимости их структурного реформирования. Поэтому, например, реформирование железнодорожного транспорта США, где в 70-е годы работали компании, эксплуатировавшие 25% сети, потребовали дерегулировать транспортную отрасль в целом. Правительство США в 71-ом году признало права частных железных дорог и отказалось от убыточных железнодорожных перевозок, в конкуренции с автомобилем и речным транспортом, получающим субсидирование на Федеральном уровне.

Правительство Японии реорганизовало национальные железные дороги, чьи убытки на тот момент составляли до 15 млрд долларов ежегодно. Была проведена приватизация, с разделением инфраструктуры государственных железных дорог по территориальному признаку между шестью пассажирскими компаниями. Плюсом к убыточным линиям, находившимся в ведении Японских железных дорог, были созданы самостоятельные железнодорожные компании, получившие название третий сектор. Они финансируются из местных бюджетов. На данный момент в Японии действуют свыше 125 железнодорожных компаний.

Реформирование железных дорог в странах Евросоюза осуществляется в основном по трем направлениям:

- вывод железных дорог из ведения правительства и принятие обеими сторонами пересмотренного перечня задач и ответственности;
- реструктуризация железных дорог для усиления рыночной ориентации при сохранении роли правительства в содержании инфраструктуры и позиций социально необходимых видов обслуживания;

— пересмотр границ между общественным и частным сектором в предоставлении транспортных услуг.

Уже с первых лет реформ, примерно в середине срока их реализации, с середины 90-х годов, в Евросоюзе структура управления в каждой из стран оказалась оригинальной. От корпораций и холдингов до сегментного разделения единых железных дорог. От деятельности инфраструктуры и оборота, до смешивания их функционирования в составах акционерных обществ. От полной либерализации доступа пассажирских компаний к выпускным способностям железных дорог до запрета на это для иностранных компаний и жестких ограничений для местных. Продолжение финансирования двух основных функций до полного дробления по видам служб и хозяйств.

Из 15 стран Евросоюза только четыре — Великобритания, Швеция, Дания, Франция — не полностью отделили инфраструктуру от инвестиционной работы. Другие 11 стран намерены не вводить отдельное финансирование каждого вида деятельности железнодорожного транспорта и рассматриваются как единый производственный механизм.

Разделение функций железных дорог и государства может состоять в следующем: правительство ставит задачи перед транспортным сектором, формулируя требования для эффективного использования, для поддержания надлежащего состояния и эффективного использования инфраструктуры. Правительство может также проводить регулируемую политику, при которой рынок определяет структуру предоставляемых видов обслуживания без излишней монополизации. В случае существования каких-либо социальных обязательств, например, по обеспечению транспортным обслуживанием определенных групп населения, государство может компенсировать затраты структурам, эффективно предоставляющим такие услуги. Явно выраженная поддержка государства необходима, когда

железные дороги перевозят в основном пассажиров, а доходы пассажирских перевозок невелики по сравнению с доходами от грузовых.

Проводимые реформы обозначили необходимость в разработке новой законодательной базы для железнодорожного транспорта. В Японии, Великобритании, Германии разработаны законы и внесены изменения в конституцию, так как потребовалось изменить форму собственности на железной дороге. Расформирование Японских железных дорог в 1987 году, например, сопровождалось радикальным пересмотром национального законодательства, регулирующего развитие железнодорожного транспорта. Сверхрегулирование со стороны государства сокращено, тем не менее установленные компаниями тарифы по-прежнему должны предоставляться на рассмотрение министру транспорта.

Во многих странах возникает вопрос о том, на каком уровне предпочтительнее принимать решения, связанные с работой и развитием транспорта. Многие традиционные общегосударственные решения, например, в области городского пригородного транспорта, целесообразно перенести на местный или региональный орган. Так сделано во Франции и Германии. Для реализации такого подхода необходимо передать на уровень принятия решений соответствующие полномочия и ресурсы. Кроме того, государство должно взять на себя ответственность за расходы по таким позициям, как накопленная задолженность железнодорожным компаниям, изношенные основные фонды, избыток численности рабочих и служащих, и проблемы взаимодействия с окружающей средой.

В Германии реструктуризация железнодорожных сообщений проводится с 1996 года. Перевозки в региональных и местных сообщениях финансируют 33 транспортные администрации 16 земель. Власти земель могут выбирать оператора транспортных услуг. Возможно, большая часть контрактов на перевозки, которые будут заключены в ближайшие годы, будут формироваться по итогам тендеров. Следует заметить, что если

принять общий объем выполняемых на основании тендеров перевозочных работ за 100%, то в развитии Германских железных дорог приходится лишь около 55%. В абсолютных цифрах — это свыше 71 млрд поездо/километров.

Одним из первых Европейских государств к реформированию своих железных дорог приступила Швеция. В основу Шведской модели были положены финансовые и институциональные разделения структуры и эксплуатации в рамках государственной собственности на имущество железных дорог. Кроме государственной компании есть и компании, которые работают на коммерческой основе. Компания «Балтер», отвечающая за управление инфраструктурой и Шведские железные дороги, не приватизирована, но работает как самостоятельное коммерческое предприятие с извлечением прибыли из своей деятельности. Уже с 1978 года региональная сеть была отделена от основной, тем самым была разрушена монополия железных дорог Швеции.

Региональная и транспортная администрации, которая уже несли ответственность за местные региональные автобусные перевозки, получили возможность выполнять пассажирские перевозки на уровне всей страны. Они доказывают транспортное обслуживание железным дорогам Швеции, и привлекают к местным и пригородным перевозкам другие компании. Причем в качестве альтернативы железнодорожного сообщения могут организовываться автобусные сообщения.

Таким образом, создается конкуренция между транспортными предприятиями, претендующими на заказ, и поддерживается частный сектор на транспортном рынке. Частные перевозчики получают государственные дотации, которые раньше выделялись только железным дорогам Швеции. Вовлечение в пассажирские перевозки новых компаний может повысить интерес самих пассажиров железнодорожного транспорта как такового, а значит принести выгоду всем участникам рынка.

Наличие конкуренции не всегда подразумевает стремление всеми возможными способами осложнить жизнь конкурента и даже вытеснить его

с рынка перевозок. Исходя из этого, эксплуатационная компания и сеть железных дорог предлагают мелким операторам «временную агентскую помощь». Помогая им, оно получает возможность участвовать в тендерах в качестве членов такого агентства. Когда наряду с ней победителем выходит местный оператор, его рейсы включаются в общее расписание, как и собственные рейсы, что удобно и с точки зрения эксплуатации, и с точки зрения пассажиров, при этом организация управления ведением счетов остаются отдельными.

Процесс приватизационной структурной реформы, связанный с железнодорожным транспортом Великобритании. Пассажирские перевозки там были переведены на контрактную основу франшизы. Выдачей франшиз на сегодняшний день занимается управление по стратегии железнодорожного транспорта. Управление формирует и предъявляет ее потенциальному получателю в пакете требований, которые регламентируют соответствующие перевозочные услуги. При формировании пакета требований управление рассматривает два альтернативных варианта. Основным критерием выбора считается наилучшее удовлетворение спроса на железнодорожные пассажирские перевозки на обслуживаемом полигоне с обеспечением максимальных выгод и удобств для пассажиров.

Применительно к пассажирским перевозкам на некоторых европейских железных дорогах введено понятие комбинированной мобильности. Это означает взаимодействие разных видов транспорта для оптимизации перемещения конкретного пассажира из одного пункта в другой. Это система, которая интегрирует железные дороги, автомобильный и воздушный транспорт. Ее составляют общепринятые и взаимовыгодные виды общественного транспорта: железнодорожного, автобусного, городского. Организована по целевому принципу инфраструктура станций и вокзалов с простым доступом к поездам, защита от неблагоприятных погодных условий и широким кругом дополнительных услуг.

Инфраструктура, обеспечивающая простую пересадку пассажиров, система информирования пассажиров по всей транспортной цепочке, интегрированная система платы за проезд со справедливым распределением доходов. В обеспечении мобильности важную роль играют железные дороги в качестве основного элемента в силу длины транспортной цепочки.

Критическими этапами поездки с использованием разного вида транспорта являются те ее части, которые предшествуют железнодорожной или следуют за ней. Здесь возникают несколько вопросов: как добраться до станции отправления и где оставить частный автомобиль или велосипед. Где приобрести билет, и где и когда предстоит сделать пересадку. На Швейцарских федеральных железных дорогах для предоставления пользователям возможности совершать быструю, комфортабельную и безопасную поездку от двери до двери согласовано расписание движения поездов и городского транспорта, введены единые смарт-карты для оплаты проезда, создают общую систему информирования пассажиров.

В Швейцарии по такой системе, позволяющей пассажирам совершить поездку по единому билету, участвует более 200 транспортных компаний. Почти 250 тыс. пассажиров ежегодно приобретают так называемые сквозные сезонные билеты, позволяющие без дополнительной оплаты пользоваться почти всей сетью линий разных видов общественного транспорта. Наиболее распространенным решением организации единой транспортной системы является максимально возможное сближение остановочных пунктов, улучшения доступа на станции вокзалов и работы вокзальных комплексов. Для включения автомобильного транспорта в единую систему комбинированной мобильности в железной дороге предлагают владельцам частных легковых автомобилей ряд услуг по резервированию места на стоянках и предоставление автомобилей на прокат.

В Париже разработана концепция, которая преобразует пересадочные пункты в малые бизнес- и торговые центры, интегрируя их в окружающую городскую среду. Например, на станции имеются кибер-кафе, площадки для

проведения выставок и деловых мероприятий, конференц-залы, молодежные центры, туристические компании, информационные службы.

Железные дороги Финляндии совместно с другими видами транспорта реализуют программу по созданию центров комплексного обслуживания пассажиров. В едином терминале пассажирского центра имеются другие услуги разных видов транспорта, включая продажу билетов и информационное обслуживание пассажиров.

Опыт Европейских стран показывает, что вокзальный бизнес практически везде выделен в отдельный вид деятельности, что дает свой основной положительный экономический эффект. Отдельным лидером существуют подразделения, управляющие вокзальным комплексом в Германии, Франции, Великобритании, Финляндии. Например, во Франции насчитывается примерно 4000 железнодорожных вокзалов, из них 165 вокзалов объединены в управление вокзалов и обслуживания это 25 вокзалов национального значения, 40 вокзалов регионального значения и 100 вокзалов местного значения. Управление вокзальным обслуживанием владеет недвижимым имуществом вокзалов Франции и отвечает за весь комплекс услуг на вокзале, кроме продажи железнодорожных билетов.

Подводя итоги, следует отметить, что при всей схожести ситуаций переходные процессы во всех странах уникальны, поэтому нет общих правил реструктуризации железнодорожного транспорта. Но все же, все железные дороги сталкиваются с рядом общих проблем, в числе которых убыточность пассажирских перевозок, неудовлетворяющее клиентуру качество услуг, недостаточные инвестиции в развитие железных дорог и регулирование тарифов на государственном уровне. И каждая страна выбирает тот путь реформирования железнодорожного транспорта, который наиболее приемлем в данном государстве.

### **1.3 Нормативно-правовая база управления железнодорожным транспортом**

Железнодорожный транспорт представляет собой комплексный объект, воплощающий в себе различные общественные отношения, который регулируется правовыми актами разных отраслей права. Функционирование железнодорожного транспорта как инфраструктурного объекта экономики страны регулируется Конституцией РФ, которая устанавливает федеральную компетенцию и собственность на его объекты; нормами антимонопольного законодательства и законодательства о естественных монополиях; отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа нормами гражданского законодательства о договоре перевозки, а также законодательством о защите прав потребителей; транспортные вопросы организации движения и перевозки — положениями транспортного законодательства.

Правовую основу функционирования железнодорожного транспорта как особого экономического объекта составляют положения Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», устанавливающий правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, основы взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих услуги на железнодорожном транспорте индивидуальных предпринимателей с органами государственной власти и организациями других видов транспорта. При этом действие Закона не распространяется на функционирование технологического железнодорожного транспорта организаций, поскольку ввиду его размещения, используемого подвижного состава и особенностей работы государственного регулирования, предусмотренного законодательством, для него не требуется.



Отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, 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, установление их прав, обязанностей и ответственность регулируются Уставом железнодорожного транспорта РФ. Устав железнодорожного транспорта РФ определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации состоит из девяти глав, которые включают сто тридцать статей. В нем в отдельных главах рассматриваются:

- общие положения;
- перевозки грузов, контейнеров и повагонные отправки грузобагажа;
- взаимодействие владельца инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа;
- железнодорожные пути необщего пользования;
- перевозки грузов в прямом и смешанном сообщении;
- перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа;
- ответственность перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров;
- акты, претензии, иски;
- заключительные и переходные положения.

В России действуют Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и

грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом, которые составлены в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта и Законом РФ «О защите прав потребителей».

Перевозчикам, пассажирам, грузоотправителям, грузополучателям, владельцам инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцам железнодорожных путей необщего пользования, другим физическим и юридическим лицам при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования должна предоставляться необходимая достоверная информация об оказываемых услугах. Информация, которая указана на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, в поездах и других местах обслуживания предоставляется на русском языке, а также может предоставляться на других языках с учетом интересов местного населения.

Информация об оказываемых перевозчиком услугах должна в обязательном порядке содержать сведения, перечисленные в ст. 10 Закона РФ «О защите прав потребителей». Тарифы на перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа на территории РФ устанавливаются на основе государственной бюджетной, ценовой и тарифной политики в соответствии с ФЗ «О естественных монополиях».

Таким образом, все отношения, связанные с деятельностью железнодорожного транспорта, регулируются законодательными актами РФ и основываются на Конституции РФ. К указанным законодательным актам относятся:

- ГК РФ;
- Устав железнодорожного транспорта РФ;

- комментируемый Закон;
- Закон РФ «О защите прав потребителей»;
- ФЗ «О естественных монополиях».

Кроме этого, таковыми являются акты Президента РФ, Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти, которые устанавливают условия перевозок, пользования средствами железнодорожного транспорта, безопасности движения, охраны порядка, переезда железнодорожных путей другими видами транспорта, пожарной безопасности, санитарные правила.

Развитие международных экономических отношений привело к установлению связи между железнодорожным транспортом различных стран. Если международным договором Российской Федерации в области железнодорожного транспорта установлены иные правила, чем предусмотренные Федеральным законом, то применяются правила международного договора РФ. Так, например, действует Служебная инструкция к Соглашению о международном пассажирском сообщении, которая создана для работников железнодорожного комплекса, участвующих в Соглашении о международном пассажирском сообщении, и не регулирует взаимоотношения между пассажирами или отправителями и получателями товаробагажа, с одной стороны, и железными дорогами - с другой.

При перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа в указанном сообщении применяются:

- Соглашение о международном пассажирском сообщении;
- согласованные пассажирские тарифы;
- Служебная инструкция к Соглашению о международном пассажирском сообщении;
- Правила пользования вагонами в международном сообщении;
- пограничные железнодорожные соглашения, действующие между железными дорогами граничащих стран;

— Правила о расчетах в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщении.

При отсутствии нужных указаний в Служебной инструкции и в руководствах применяются внутренние правила, которые действуют на железных дорогах, участвующих в сообщении.

Итак, правовое регулирование железнодорожного комплекса осуществляется нормами конституционного, гражданского, предпринимательского, транспортного и иных отраслей законодательства, включая международные правовые акты.

## **2 Государственное управление развитием железнодорожного транспорта в Российской Федерации**

### **2.1 Анализ основных показателей деятельности и развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации**

ОАО «РЖД» было учреждено постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585. Создание компании стало итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384.

ОАО «РЖД» входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. Это определяют следующие факторы:

- огромные объемы грузовых и пассажирских перевозок;
- высокие финансовые рейтинги;
- квалифицированные специалисты во всех областях железнодорожного транспорта;
- большая научно-техническая база;
- проектные и строительные мощности;
- значительный опыт международного сотрудничества.

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.

Имущество компании было сформировано путем внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству.

Технические характеристики ОАО «РЖД» приведены в таблице 1.

Таблица 1 — Технические характеристики ОАО «РЖД»

Показатель	Значение, тыс.
Эксплуатационная длина железных дорог	85,5 км
Протяженность электрифицированных линий	43,7 км
Доля в грузообороте транспортной системы России	43,3%
Доля в пассажирообороте транспортной системы России	31,5%
Парк подвижного состава:	
Грузовые магистральные локомотивы (электровозы и тепловозы)	11,8
Грузовые вагоны всех типов	196,3
Маневровые локомотивы (тепловозы)	5,9
Пассажирские локомотивы (электровозы и тепловозы)	3,1
Пассажирские вагоны дальнего следования	21
Пассажирские вагоны пригородных поездов	14,3

Миссия компании состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышении эффективности деятельности, качества услуг и глубокой интеграции в евро-азиатскую транспортную систему.

Главные цели деятельности компании обеспечение потребностей государства, населения, юридических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также максимизация прибыли.

Стратегические цели компании:

- увеличение масштаба транспортного бизнеса;
- повышение производственно-экономической эффективности;
- повышение качества работы и безопасности перевозок;
- глубокая интеграция в евро-азиатскую транспортную систему;
- повышение финансовой устойчивости и эффективности.

Виды деятельности:

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении;
- предоставление услуг инфраструктуры;

- предоставление услуг локомотивной тяги;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- предоставление услуг социальной сферы

Итоги деятельности ОАО «РЖД» в 2017 году приведены в таблице 2.

Таблица 2 — Итоги деятельности ОАО «РЖД»

Показатель	Значение	Динамика, %
Пассажирские перевозки, млн человек		
В дальнем следовании	102,3	+0,8
В пригородном сообщении	1016	+8,5
ВСЕГО	1118	+7,8
Пассажиروоборот, млрд пасс.-км		
За 2017 год	122,8	-1,4
Грузовые перевозки, млн тонн		
Каменный уголь	358,5	+9,1
Кокс	11,2	-4,7
Нефть и нефтепродукты	235,5	-0,2
Руда железная и марганцевая	110,5	+0,9
Черные металлы	73	+2,8
Лом черных металлов	15,7	+4,8
Химические и минеральные удобрения	57,1	+6,8
Цемент	26,8	+0,6
Лесные грузы	43,3	+2,5
Зерно и продукты перемола	22,1	+16,4
Строительные грузы	132,9	-5,7
Руда цветная и серное сырье	20,2	-4,1
Химикаты и сода	26,1	+1,7
Промышленное сырье и формовочные материалы	36,5	+4,3
ВСЕГО	1261	+3,2
Грузооборот, млрд тарифных т-км		
За 2017 год	2491	+6,4

По итогам 2017 года погрузка грузов снизилась примерно на 1% от уровня 2016 года. При этом доля железнодорожного транспорта в грузообороте транспортной системы страны превысила 45%, увеличившись за последние 12 лет на 6%. В дальнем и пригородном сообщении отправлено более 1 млрд пассажиров. В пригородном сообщении пассажирооборот составил почти 31 млрд пасс-км.

Основные направления реформирования деятельности ОАО «РЖД» в 2018 году:

- отработка технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава;

- внесение изменений в нормативно-правовую базу железнодорожного транспорта для оптимизации условий использования инфраструктуры и регулирования деятельности операторов;

- оптимизация условий работы с привлеченным парком вагонов для обеспечения его эффективности;

- согласование порядка по созданию института локальных перевозчиков и подготовка соответствующих нормативно-правовых условий;

- взаимодействие с органами власти всех уровней и оптимизация деятельности пассажирских компаний в целях обеспечения безубыточности пассажирских перевозок;

- согласование механизма реализации « сетевого контракта » на пилотные участки, подготовка нормативно-методической и информационной базы для внедрения сетевого контракта;

- совершенствование тарифного регулирования.

В сегменте грузовых перевозок основными конкурентами являются трубопроводный, автомобильный, а также морской транспорт (в основном в сегменте транзитных контейнерных перевозок).



Риски для ОАО «РЖД», как перевозчика нефтяных грузов, в настоящее время связаны, с развитием конкурирующего вида транспорта — трубопроводного. Так, в конце 2012 г. был завершен второй этап строительства нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО) до п. Козьмино с опережением срока реализации данного проекта на 2 года. Это уже привело к значительным потерям грузовой базы железнодорожных перевозок нефтяных грузов. В 2015 году терминал Козьмино суммарно отгрузил 21,3 млн. тонн нефти, из которых 18,3 млн. тонн поступило по магистральному нефтепроводу и 3 млн. тонн — по железной дороге. В 2017 г. отгрузки по железной дороге снизились до 1,2 млн. тонн.

Кроме этого, в 2016-2017 гг. усилилась конкуренция со стороны магистральных нефтепродуктопроводов в рыночном сегменте экспортных поставок нефтепродуктов. Для ОАО «РЖД» этот рыночный сегмент является особенно чувствительным, так как на сегодняшний день большой объем дизельного топлива, потребляемого на внутреннем рынке, транспортируется преимущественно по железной дороге. Кроме трубопроводного транспорта, конкурентное давление на железнодорожные перевозки нефтяных грузов оказывает и внутренний водный транспорт.

Автомобильный транспорт перевозит грузы на небольшие, по сравнению с другими видами транспорта, расстояния, а его удельный вес в грузообороте транспорта составляет порядка 5%, однако объемы перевозок грузов почти в 4 раза выше, чем на железнодорожном транспорте. Вместе с этим, автомобильный транспорт все более активно начинает принимать участие в доставке на дальние расстояния мелких партий высокодоходных и скоропортящихся грузов, и конкурентное давление со стороны автомобильного транспорта на железнодорожный усиливается.

В сегменте пассажирских перевозок железнодорожный транспорт испытывает большое конкурентное давление со стороны воздушного транспорта, что связано как осуществлением гибкой тарифной политики

авиакомпаний, повышением экономической активности населения, так и с проводимой государственной политикой по обеспечению ценовой доступности воздушного транспорта для населения. Доля ОАО «РЖД» на рынке пассажирских перевозок в общем транспортном балансе постепенно снижается за счет роста доли перевозок автомобильным и воздушным транспортом. В настоящее время при осуществлении пассажирских перевозок в дальнем следовании ОАО «РЖД» конкурирует на «длинных» маршрутах с авиаперевозчиками, на «коротких» с автоперевозчиками. Однако внутривидовая конкурентная позиция эмитента в сфере пассажирских перевозок железнодорожным транспортом остается практически монопольной, а его доля рынка близка к 100%.

Пассажиरोоборот железнодорожного и автомобильного транспорта остается ниже докризисного уровня. Однако, ОАО «РЖД» занимает ведущую позицию на российском рынке грузовых и пассажирских перевозок благодаря наличию уникального набора факторов конкурентоспособности, сочетание этих факторов позволяет компании успешно осуществлять свою деятельность.

Для поддержания конкурентоспособности грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок в среднесрочной и долгосрочной перспективе ОАО «РЖД» реализует стратегию, направленную, в том числе, на повышение качества предоставляемых грузоотправителям и пассажирам услуг с доведением их уровня до мировых стандартов, вывод на рынок новых услуг, гибкое ценообразование. При этом в сфере пассажирских перевозок ключевым фактором, по-прежнему остается необходимость получения 100% компенсации выпадающих доходов в результате государственного регулирования.

Для эффективного развития в будущем и повышения конкурентоспособности на рынке транспортных услуг ОАО «РЖД» реализуется комплекс мер, направленных на:

- повышение рентабельности грузоперевозок;
- рост качества обслуживания клиентов и их удовлетворенности услугами;
- повышение эффективности деятельности в условиях межвидовой конкуренции;
- географическую и продуктовую диверсификацию деятельности за счет развития логистических технологий;
- обновление и развитие активов;
- повышения качества пассажирских перевозок;
- активное продвижение проектов по модернизации инфраструктуры для увеличения объемов перевозок и выработка соответствующих инвестиционных и регуляторных решений.

Стратегический потенциал определяется осуществлением стратегических целей компании:

- сохранить лидирующие позиции в сфере грузоперевозок в Европе, повысить привлекательность железнодорожного транспорта для клиентов, увеличить перевозки грузов к 2030 году на 500—800 млн тонн;
- повысить уровень удовлетворенности клиентов за счет повышения качества услуг при сохранении конкурентоспособной стоимости перевозок;
- войти в ТОП-5 компаний Европы по объему логистического бизнеса, увеличить долю транспортно-логистических услуг в портфеле бизнеса Холдинга;
- обеспечить эффективное обслуживание глобальных цепочек поставок крупнейших российских и международных клиентов, расширить перевозочный и логистический бизнес на Евроазиатском пространстве;
- обеспечить сохранение существующей доли в пассажирообороте транспортной системы России, увеличить к 2030 году пассажирооборот в

пригородном сообщении в 1,8-2,2 раза, в дальнем и межрегиональном сообщении в 1,3-1,7 раз;

— реализовать проекты развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечить перевозку с новым уровнем скоростей до 2 % в общей структуре пассажирооборота к 2030 году;

— войти в ТОП-10 мировых компаний по инфраструктурному строительству, обеспечить формирование долгосрочного портфеля заказов и высочайший уровень реализации проектов;

— сохранить лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры;

— обеспечить планомерное обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов;

— войти в ТОП-5 наиболее привлекательных крупных компаний-работодателей России, привлекать к работе в Холдинге лучших специалистов, гарантируя конкурентоспособность заработной платы, рост производительности и улучшение условий труда, современный социальный пакет;

— отдавать приоритет экологичным технологиям, обеспечить снижение нагрузки на окружающую среду в 2 раза;

По данным Федеральной службы государственной статистики, в 2017 году грузооборот транспорта в России снизился относительно 2016 года на 0,1% и составил 5077 млрд т-км. При этом положительная динамика была отмечена лишь по железнодорожному и воздушному транспорту.

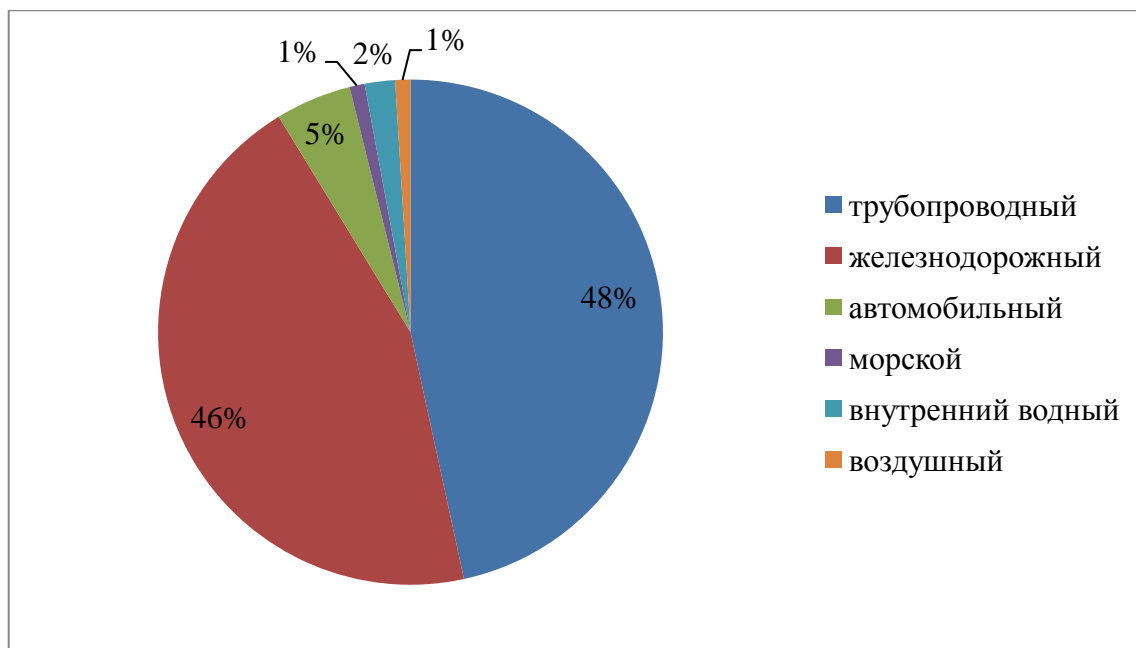


Рисунок 1 — Доля грузооборота 2017 г.

В результате данных изменений доля железнодорожного транспорта в грузообороте транспортной системы России увеличилась до 45,5 %. Без учета трубопроводного транспорта этот показатель равен 87,1%.

В целом по итогам года груженный грузооборот железнодорожного транспорта составил 1266,5 млрд т-км.

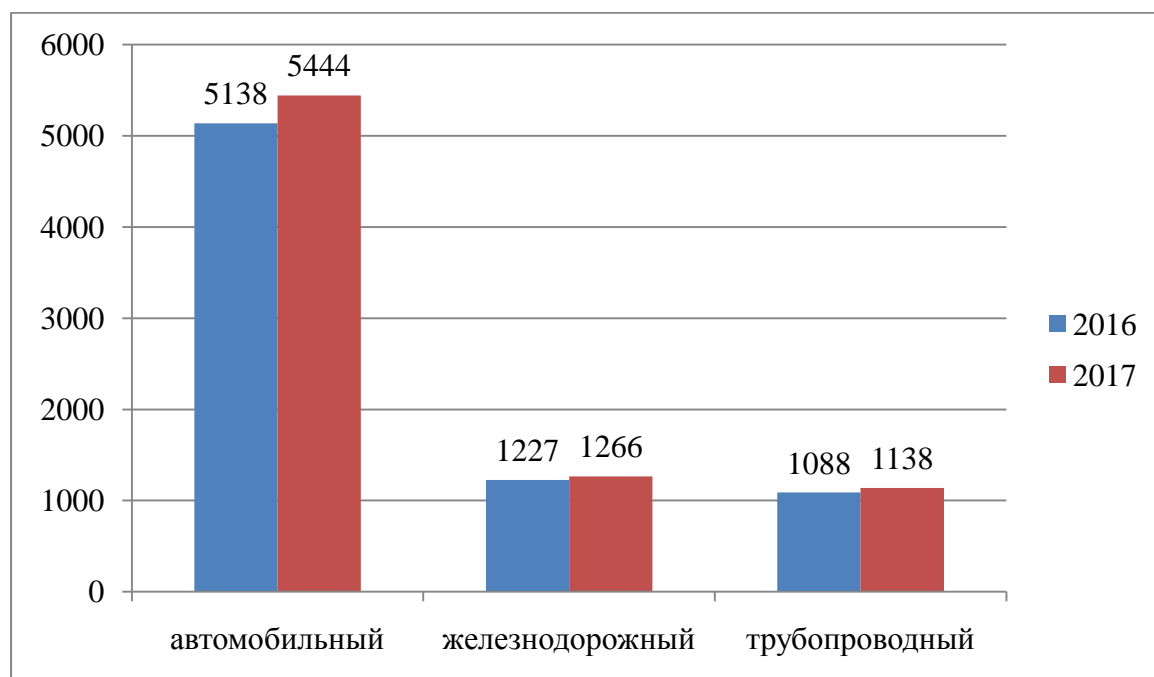


Рисунок 2 — Грузооборот по видам транспорта 2016-2017 гг.

Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2017 году, по данным Федеральной службы государственной статистики, вырос на 0,9 % по сравнению с 2016 годом и составил 487,6 млрд пасс.-км. Прирост был полностью обеспечен за счет того, что увеличился пассажиропоток на воздушном транспорте, который по итогам года составил 7,2%.

Прогнозируемый рост пассажирооборота во внутригосударственном сообщении воздушного транспорта обусловлен реализацией государством большого количества мер по поддержке авиаперевозок: от финансирования развития авиационной инфраструктуры и парка воздушных судов для региональных и местных авиаперевозок до прямого субсидирования региональных и дальнемагистральных маршрутов авиаперевозок.

Пассажирооборот железнодорожного транспорта в 2017 году сократился на 7,0 % до 124,8 млрд пасс.-км.

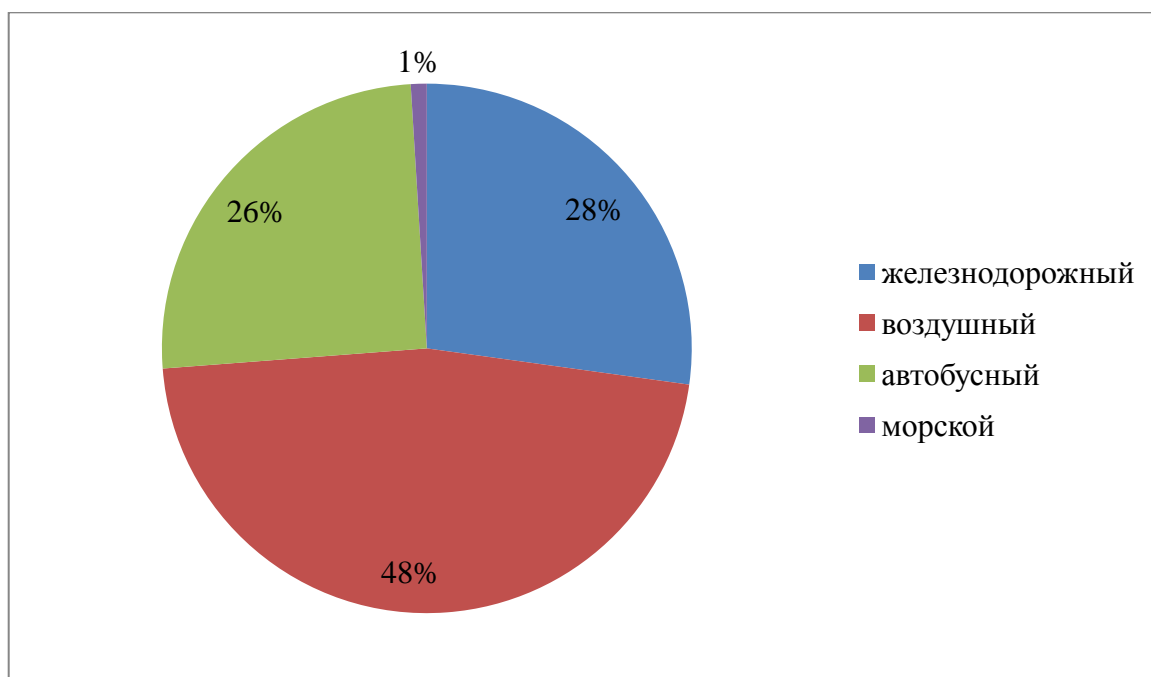


Рисунок 3 — Доля пассажирооборота 2017 г.

В общей структуре пассажирооборота удельный вес воздушного транспорта продолжает расти. За 2017 год он увеличился до 48,5% при

одновременном снижении долей железнодорожного и автомобильного транспорта.

В результате реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте конкуренция в сфере оперирования грузовым подвижным составом в последние годы усиливается.

По объемам грузооборота доля ОАО «РЖД» на рынке оперирования грузовыми вагонами сократилась с 1,4% в 2016 году до 1,2 % в 2017 году.

Таким образом, начиная с 2013 года, рынок оперирования грузовыми вагонами перестал быть рынком оператора с конкуренцией за вагоны среди грузоотправителей, а стал рынком клиента с ростом реальной конкуренции за грузы между операторами.

По итогам 2017 года, доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в структуре пассажирооборота в дальнем следовании снизилась на 0,3 п. п. и составила 96,9%. Доля частных перевозчиков осталась на уровне 2016 года, а доля пассажирооборота, осуществляемого высокоскоростными поездами, увеличилась на 0,3 п. п. до 2,2%.

В пригородном сообщении на ОАО «РЖД» приходится всего лишь 0,1% от общего пассажирооборота в пригородном сообщении, а на дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД» — 99,7%. Доля частных перевозчиков составляет 0,2%. В течение последних нескольких лет данное соотношение долей на рынке пригородных пассажирских перевозок остается без изменений.

В области грузовых перевозок значительные конкурентные преимущества по сравнению с железными дорогами имеет автомобильный транспорт, доля которого в общем грузообороте страны за последние годы возросла. Эти преимущества связаны с уменьшением финансовой нагрузки на автомобильный транспорт, отсутствием государственного регулирования тарифов, высокой доступностью и простотой получения транспортных услуг у автоперевозчиков.

Помимо этого, развитие трубопроводного транспорта приводит к сокращению объемов перевозок сырой нефти по железной дороге.

В то же время у железнодорожного транспорта есть особые преимущества, которые создают возможности для ориентации на грузоотправителей, которым требуется перевозка крупнотоннажного груза на дальние расстояния:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;

- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий, отсутствие сезонности;

- универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;

- возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;

- относительно низкая себестоимость перевозки тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта.

Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

С данными конкурентными преимуществами железнодорожного транспорта может поспорить только внутренний водный транспорт. Однако конкуренция между внутренним водным и железнодорожным видами транспорта носит сезонный характер, присутствуя только в летний период при перевозке массовых грузов в меридиональном направлении в районах, прилегающих к бассейну реки Волги, а также по системе каналов, рек и озер Волго-Балтийского водного пути. По данным Федеральной службы



государственной статистики, грузооборот железнодорожного транспорта в России более чем в 27 раз превышает аналогичный показатель внутреннего водного транспорта.

Основным конкурентным преимуществом речного транспорта перед железнодорожным является существенно более низкий уровень себестоимости перевозок, обусловленный отсутствием затрат на содержание инфраструктуры, а также небольшой долей энергозатрат на перемещение 1 тонны груза.

Наибольшую конкуренцию в сфере пассажирских перевозок железнодорожному транспорту как в России, так и во все мире составляют авиационные перевозки. Основными конкурентными преимуществами авиакомпаний являются скорость и, как следствие, время доставки пассажиров, отсутствие ценового регулирования и более высокая ценовая, коммерческая и маркетинговая гибкость авиакомпаний.

Не менее существенной для железнодорожных пассажирских перевозок является конкуренция со стороны междугородних автобусных перевозок. Автобусные перевозки оказывают сопоставимый или даже более высокий уровень комфорта при более низких ценах, чем в плацкартных вагонах железнодорожного сообщения при сравнимой длительности поездки.

Вместе с тем потенциал роста объемов и рентабельности пассажирского блока очень значимый. Холдинг «РЖД» крупнейший пассажирский перевозчик в стране с доступной железнодорожной инфраструктурой. Закрепить позиции железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок обеспечит, в частности, повышение качества предоставляемых услуг, развитие высокоскоростного и интермодального пассажирского сообщения и международного сегмента пассажирских перевозок.

## **2.2 Государственное управление развитием железнодорожного транспорта в Российской Федерации**

Органами управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Поскольку единственным акционером общества является Российская Федерация и от ее имени полномочия осуществляются Правительством РФ, то решения собраний акционеров принимаются Правительством единолично и оформляются письменно.

Филиалы ОАО «РЖД»: филиалы — железные дороги; функциональные филиалы; филиалы перевозочные компании; филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения; филиалы в области капитального строительства; филиалы в области ремонта подвижного состава; филиалы в области путевого хозяйства; филиалы в области информатизации и связи; филиалы в области социальной сферы; филиалы — проектные бюро; иные филиалы.

Представительства ОАО «РЖД»: Венгрия (г. Будапешт), Германия (г. Берлин), Китай (г. Пекин), Северная Корея (г. Пхеньян), Польша (г. Варшава), Словакия (г. Братислава), Украина (г. Киев), Финляндия (г. Хельсинки), Белоруссия (г. Минск), Эстония (г. Таллин), Франция (г. Париж).

Положения государственной транспортной политики реализуются с помощью механизмов государственного управления транспортом. Такими механизмами являются:

— разработка и реализация государственных программ развития транспортной системы, направленных на развитие транспортной инфраструктуры, повышение безопасности и экологичность транспортной деятельности, инновационное развитие и другие стратегические цели. При реализации таких программ государственное финансирование из

бюджетов различных уровней может сочетаться с привлечением средств бизнеса, в том числе на основе государственно-частного партнерства;

— совершенствование структуры транспортной отрасли. В частности, может проводиться приватизация государственных транспортных предприятий, изменение правового статуса транспортных операторов, создание или ликвидация регулирующих органов и т.д. Примером подобных структурных преобразований является масштабное реформирование железнодорожного транспорта, которое с конца XX в. ведется в десятках стран мира;

— разработка системы экономических, технических, экологических и иных требований к организациям, осуществляющим транспортную деятельность, и обеспечение их соблюдения как при допуске в транспортный бизнес, так и в текущей деятельности транспорта. Основным инструментом, применяемым для этого в мировой практике, является лицензирование транспортных операторов;

— регулирование конкуренции транспортных операторов: недопущение демпинга, неоправданной дискриминации пользователей услуг, vendor lock-in<sup>1</sup>, рыночных сговоров, недобросовестной конкуренции;

— регулирование деятельности естественных транспортных монополий;

— регулирование тарифов на услуги транспортных операторов. Общей мировой тенденцией является переход к применению свободных транспортных тарифов при всемерном развитии конкуренции на транспорте, но необходимость в тарифном регулировании все еще сохраняется, прежде всего — в отношении субъектов транспортных монополий;

— государственная поддержка отдельных транспортных операторов или потребителей. Необходимость в такой поддержке возникает, когда

рыночные факторы не способны обеспечить достаточного предложения необходимых с социально-экономической точки зрения транспортных услуг. Примером является транспортное обслуживание отдаленных малонаселенных территорий, где платежеспособный спрос на транспортные услуги недостаточен для рентабельной работы перевозчиков. Государственная поддержка в подобных случаях может предоставляться в форме целевого субсидирования операторов, введения налоговых преференций или выплаты соответствующих компенсаций пользователям;

— создание системы мониторинга транспортной деятельности, контроля и надзора на транспорте.

Механизмы государственного управления реализуются на основе соответствующих нормативных правовых актов, система которых постоянно совершенствуется с учетом текущего состояния экономики, а также приоритетов государственной транспортной политики.

Государственное управление транспортом осуществляется уполномоченными на это органами. В большинстве стран для этой цели в системе исполнительной власти создается единое министерство транспорта. В структуре транспортных министерств обычно действуют:

— функциональные подразделения, задачами которых являются выработка положений транспортной политики и общее руководство ее реализацией, определение пропорций бюджета транспортной отрасли, разработка и управление реализацией общетранспортных программ, координация развития отдельных видов транспорта, взаимодействие с органами управления других отраслей экономики и т.п.;

— отраслевые подразделения, которые осуществляют реализацию функций государственного управления на отдельных видах транспорта с учетом их особенностей.

В системе министерства транспорта могут также создаваться подведомственные ему агентства или иные структуры, выполняющие особые функции (надзор и контроль, допуск к осуществлению транспортной деятельности).

В странах федеративного устройства могут создаваться органы управления транспортом отдельных субъектов федеративного государства. В своей деятельности они не подчиняются федеральному транспортному министерству, а взаимодействуют с ним в рамках установленного конституцией страны распределения полномочий между уровнями государственного управления.

В качестве инструментов государственного управления в развитии железнодорожного транспорта можно выделить: цены, прибыль, рентабельность, кредит, субсидии, которые являются рычагами повышения эффективности.

Инвестиционные программы ОАО «РЖД» положительно влияют на экономику страны в целом, включая загрузку строительных мощностей, создание новых рабочих мест. В 2018 году будут продолжены работы по проектам модернизации БАМа и Транссиба, комплексной реконструкции участка Междуреченск – Тайшет, строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

Всего в 2018 г. государственных инвестиций утверждено в объеме 549,6 млн рублей. Структура капитальных вложений ОАО «РЖД» по направлениям инвестирования представлена в рисунке 4.

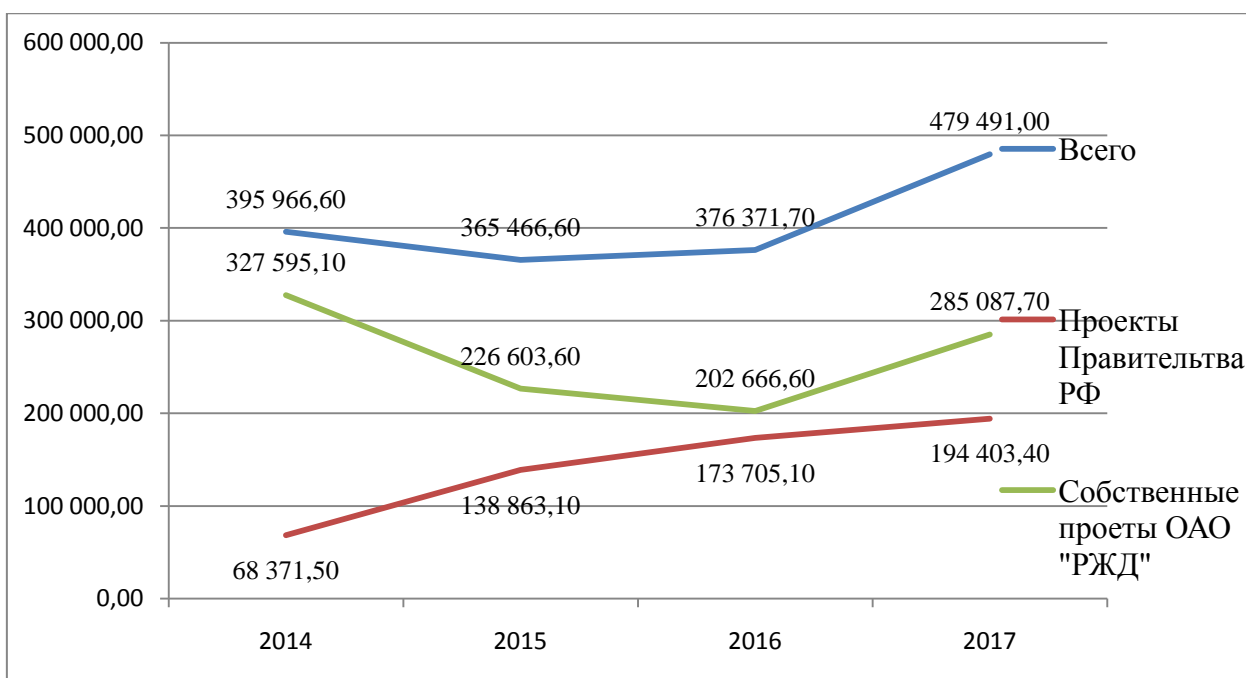


Рисунок 4 – Структура капитальных вложений по направлениям инвестирования (млн рублей)

В России разработано большое количество федеральных и региональных целевых программ, посвященных развитию железнодорожного транспорта. Они позволяют проанализировать тенденции развития отрасли, основные направления инвестиций, их общую динамику, а также оценить приоритеты и статус крупных проектов. Это такие программы, как:

- федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России»;
- Транспортная стратегия до 2030 г.;
- расходы федерального бюджета на 2017 и плановый год;
- инвестиционные программы естественных монополий, а именно транспортного холдинга ОАО «РЖД»

### **2.3 Современные проблемы и ограничения развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации**

Развитие транспортной системы страны с 2002 года осуществлялось в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация

транспортной системы России», с 2010 года в соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России», в том числе выполнялся комплекс мероприятий, обеспечивающих подготовку к XXI Чемпионату миру по футболу 2018 года в России и реализацию подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

В указанный период на железнодорожном транспорте осуществлялось развитие инфраструктуры на основных направлениях грузовых и пассажирских перевозок, в том числе усиление подходов к крупнейшим портам России, реализация проектов «Кузбасс – Азово – Черноморский транспортный узел», «Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел», «Кузбасс – Северо-Запад», строительство линии Беркакит – Томмот – Якутск и др. Вместе с тем протяженность участков железных дорог общего пользования с ограничениями пропускной способности превысила 6,5 тыс. км.

Активно осуществляется приобретение современных локомотивов и пассажирского подвижного состава. Привлечение частных инвестиций позволило решить проблему недостатка грузовых вагонов.

Транспортная система в целом и ряд ее ключевых сегментов постоянно нуждаются в инвестициях и не обладают резервами «долговременной устойчивости».

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;
- недостаточно высокое качество транспортных услуг;

- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;
- усиление негативного влияния транспорта на экологию;

Среди основных проблем особо выделяются низкий технический уровень российского транспорта и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Недостаточные объемы реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпы пополнения и обновления парков подвижных транспортных средств и другой транспортной техники привели в последние годы к существенному ухудшению их технического состояния и работоспособности.

Нагрузка на железнодорожную инфраструктуру продолжала возрастать при отсутствии существенного улучшения уровня ее развития и технической вооруженности, при практически постоянной протяженности железнодорожной сети растет грузонапряженность на км эксплуатационной длины железных дорог, которая превысила 24,9 млн т-км/км, что существенно выше уровня нагрузки на железнодорожную инфраструктуру других стран. В результате протяженность проблемных в отношении пропускной способности участков транспортной инфраструктуры составляет 7,6 тыс. км, или более 16% протяженности основных железнодорожных направлений. Уровень кустоты железнодорожной сети остается достаточно низким, особенно в регионах Полярного Урала, Сибири и Дальнего Востока, что сдерживает развитие экономики и промышленности отдельных регионов.

На сети железных дорог продолжают эксплуатироваться инфраструктурные объекты с истекшим сроком службы, а также объекты, построенные по устаревшим техническим нормативам в начале XIX века.



Из-за дефицита средств своевременно не проведен капитальный ремонт железнодорожного пути протяженностью около 20 тыс. км.

Недостаточными темпами развивается скоростное и высокоскоростное рельсовое сообщение в рамках крупнейших агломераций и межрегиональных связей.

Важнейшей проблемой является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Она не готова к повсеместному применению современных технологий, в первую очередь контейнерных. Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики.

Остается на низком уровне инновационная составляющая в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок. Существенно отставание работы транспорта и по экологическим параметрам.

### **3 Направления стратегического развития железнодорожного транспорта Российской Федерации**

#### **3.1 Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года**

Советом директоров ОАО «РЖД» 20 декабря 2014 года утверждена Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, определяющая цели и задачи холдинга «РЖД», его ключевые приоритеты и проекты долгосрочного развития. ДПР ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года одобрена советом директоров ОАО «РЖД» 1 декабря 2015 года.

Целевая бизнес-модель определяет сбалансированное и взаимосвязанное инвестиционное развитие холдинга «РЖД» по пяти ключевым блокам.

- транспортно-логистический бизнес-блок;
- бизнес-блок «Пассажирские перевозки»;
- бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»;
- бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство»;
- социальный блок;

План реализации инвестиционной стратегии.

1. Транспортно-логистический бизнес-блок. Стратегический приоритет — формирование диверсифицированной продуктовой корзины холдинга «РЖД» с переходом от оказания преимущественно услуг по перевозкам к предоставлению грузовладельцам комплексных интегрированных услуг по принципу «от двери до двери», с последовательным расширением спектра с 2PL до 3PL, 4PL услуг, формирование глобальных логистических цепочек.

В рамках бизнес-блока деятельность осуществляется ДЗО и подразделениями ОАО «РЖД», среди которых крупными операторами грузовых перевозок являются:

— компания АО «ФГК»;

— АО «ОТЛК» (включая ПАО «ТрансКонтейнер» и АО «РЖД Логистика»);

— компания GEFCO.

2. Бизнес-блок «Пассажирские перевозки». Стратегический приоритет — расширение предложения потребителям современных транспортных услуг, предусматривающих ускорение и увеличение мультимодальности перевозок, повышение качества традиционного сервиса в поездах и сопутствующих перевозке сферах.

Функциями железнодорожного комплекса являются оказание услуг в области перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа, а также обслуживание пассажиров, содержание пассажирского подвижного состава.

Одним из ключевых направлений является расширение полигона скоростных и высокоскоростных перевозок между крупнейшими агломерациями страны на основе современных эффективных решений.

Перевозочную деятельность в рамках бизнес-блока осуществляют:

— в пригородном сообщении — 25 пассажирских пригородных компаний и ОАО «РЖД»;

— в дальнем следовании основным перевозчиком выступает дочернее общество ОАО «РЖД» - АО «ФТС».

3. Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура». Стратегические приоритеты развития блока определяются его естественно монопольным характером и заключаются в снижении издержек инфраструктуры, повышении возможностей для создания новых перевозочных и логистических продуктов (скорость, надежность оказания

услуг инфраструктуры, повышение провозных способностей), модернизации сети и строительства окупаемых дополнительных главных путей под возрастающие объемы перевозок.

Деятельность в рамках бизнес-блока осуществляется структурными подразделениями ОАО «РЖД»:

- Центральной дирекцией инфраструктуры;
- Дирекцией тяги;
- Центральной дирекцией управления движением;
- Центральной дирекцией по ремонту пути;
- Дирекцией по ремонту тягового подвижного состава.

4. Бизнес-блок «Международный инжиниринг и транспортное строительство». Стратегический приоритет укрепление и расширение присутствия Холдинга на рынке международного железнодорожного инжиниринга и инфраструктурного транспортного строительства, создание заделов для расширения других видов бизнеса Холдинга на рынках присутствия в качестве подрядчика при сооружении инфраструктурных объектов.

Функция предоставление услуг по проектированию, строительству, поставке необходимого оборудования для содержания и эксплуатации создаваемых объектов инфраструктуры.

В рамках бизнес-блока деятельность осуществляется подразделениями и компаниями холдинга «РЖД», среди которых:

- ООО «РЖД Интернешнл»;
- СП «РасонКонТранс».

5. Социальный блок. Развитие социального блока строится на основе объективной оценки добавленной стоимости, создаваемой за счет социальной поддержки коллектива и эффективного использования активов этого блока для оказания рыночных услуг. Неотъемлемым элементом блока

является социальная и общественная политика Холдинга, проводимая вне трудового коллектива.

Функция проведение политики социальной ответственности перед работниками, обществом и государством.

Деятельность в рамках социального блока осуществляется структурными подразделениями ОАО «РЖД»:

- Департаментом социального развития;
- Департаментом управления персоналом;
- Департаментом по организации, оплате и мотивации труда;
- ОАО «РЖД Здоровье».

Перевозочным и логистическим бизнес-блоком на горизонте до 2020 года предусмотрена реализация стратегических инициатив по увеличению удовлетворенности клиентов, повышению маржинальности на тонну груза при традиционных перевозках, расширению бизнеса Холдинга за пределы Российской Федерации, в т. ч.:

— реализация проектов создания транспортно-логистических центров («Кунцево-2», «Северянин», «Люблино», «Белый Раст»);

— развитие транзитных перевозок, включая синергию от АО «ОТЛК»; эффективное взаимодействие с пограничными и таможенными органами; продажи транзитных перевозок через расширяющуюся логистическую сеть; развитие партнерских отношений со смежными железными дорогами, унификация транспортного права, сближение тарифов;

— экспедирование, комплексная логистика (включая 3PL, 4PL), повышение клиентоориентированности, проактивные продажи услуг и подготовка предложений по оптимизации цепочек поставок; трансформация операционной модели взаимодействия ОАО «РЖД», GEFCO и иных дочерних компаний на рынке логистики; унификация процессов, создание единого информационного пространства, развитие IT-решений; активное

продвижение услуг на «пространстве 1520», смежных рынках; трансфер и развитие логистических технологий GEFCO в Холдинге; тесная координация с развитием терминально-складского бизнеса;

— развитие контейнерных перевозок, расширение приобретения инновационного подвижного состава, консолидация парка универсальных вагонов.

Среди реализуемых стратегических инициатив бизнес-блока «Пассажирыские перевозки и сервис»:

— начало проектирования железнодорожной высокоскоростной магистрали Москва — Казань, также развитие проекта перевозок высокоскоростными поездами «Сапсан» на маршрутах Москва — Санкт-Петербург и Москва — Нижний Новгород, в рамках которого с 1 августа 2015 года между Санкт-Петербургом и Москвой начали курсировать вдвоенные составы высокоскоростных поездов «Сапсан», что позволяет увеличить провозную способность без увеличения числа пар поездов. Вместе с этим реализуются маркетинговые мероприятия, действует программа лояльности «РЖД Бонус»;

— проект развития Московского транспортного узла.

На железнодорожном транспорте необходимо совершенствование тарифной политики, адаптированной к условиям рыночной экономики, в соответствии с принятой Правительством Российской Федерации Программой реформирования железнодорожного транспорта.

В соответствии с осуществляемой по решению Правительства Российской Федерации демополизацией рынка железнодорожных перевозок необходим постепенный 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.

На пассажирских железнодорожных перевозках должно осуществляться постепенное сокращение внутреннего перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. По мере развития конкуренции и снижения издержек на пассажирские перевозки будет проводиться дальнейшее дерегулирование тарифов на эти перевозки. Постепенный переход к свободным тарифам будет осуществляться по мере роста благосостояния населения. В первую очередь свободные тарифы должны устанавливаться на наиболее дорогие категории услуг.

Для основных грузопотоков экспортных грузов, доставляемых в смешанном сообщении, необходима разработка методов комплексного регулирования тарифов различных видов транспорта. Сокращение сферы регулирования тарифов на грузовые перевозки будет возможно по мере развития конкуренции на отдельных видах перевозок.

На железнодорожном транспорте следует проводить регулирование тарифов на федеральном уровне по методикам, учитывающим необходимость сокращения транспортной составляющей в себестоимости продукции. Железнодорожный транспорт общего пользования остается ведущим звеном транспортной системы России. В долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки останутся самым экономически эффективным способом транспортировки значительных по объемам стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния.

Российские железные дороги имеют возможность обеспечить значительный прирост перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов и эффективно использовать транзитный потенциал страны.

При выполнении грузовых перевозок на средние расстояния железнодорожный транспорт конкурирует с автомобильным и речным

транспортом. Перевозка нефтеналивных грузов является сферой конкуренции с трубопроводным, морским и речным транспортом.

При выполнении пассажирских перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт общего пользования конкурирует с авиационным транспортом, при осуществлении пригородных и межобластных перевозок - с автомобильным и в некоторых случаях - с речным транспортом.

Эффективность железнодорожного транспорта будет определяться динамикой обновления основных производственных фондов отрасли, темпами роста спроса на железнодорожные перевозки, результатами реализации структурной реформы отрасли, эффективностью тарифной политики в регулируемых государством естественно-монопольных секторах деятельности, интенсивностью использования российских участков международных транспортных коридоров.

ОАО «РЖД» должна выступать на рынке транспортных услуг не только как ведущий общенациональный железнодорожный перевозчик, интегрированный в евроазиатскую транспортную систему, но и как партнер других транспортных компаний, обеспечивающий им недискриминационный доступ к инфраструктуре.

В процессе структурного реформирования железнодорожного транспорта на рынке перевозок будут улучшаться условия для развития компаний-операторов, владеющих собственным парком грузовых вагонов. Из состава ОАО «РЖД» будут выделяться дочерние и зависимые компании, осуществляющие дальние пассажирские и пригородные перевозки, грузовые перевозки специальным подвижным составом, услуги по ремонту технических средств и некоторые другие виды деятельности.

Стабильность взаимодействия железнодорожного транспорта общего пользования с грузовладельцами, ускорение грузодвижения и снижение транспортных издержек во многом будут зависеть от эффективности



деятельности организаций железнодорожного транспорта необщего пользования. Это требует согласованного государственного регулирования тарифов, условий перевозок и требований к безопасности перевозочного процесса со стороны государственных регулирующих органов.

Ключевым вопросом развития железнодорожного транспорта остается повышение его инвестиционной привлекательности и разработка принципиально новых механизмов привлечения средств для строительства и реконструкции объектов инфраструктуры общего пользования. Особое внимание должно быть уделено привлечению инвестиций для опережающего развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в Азиатской части страны для обеспечения, освоения ресурсной базы и активизации экономического роста.

При привлечении частных инвестиционных ресурсов в развитие железнодорожного транспорта необходимо учитывать необходимость адекватного развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

Продолжение структурной реформы железнодорожного транспорта ведется на основе положений программа структурной реформы на железнодорожном транспорте, которая предусматривает поэтапное дерегулирование деятельности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг, совершенствование государственного регулирования естественно-монопольного сектора на железнодорожном транспорте и обеспечение недискриминационного доступа пользователей к его инфраструктуре.

Реформирование федерального железнодорожного транспорта предусматривает поэтапное вхождение железнодорожного транспорта в рынок транспортных услуг, коммерциализацию отрасли, сокращение определенного законодательством естественно-монопольного сектора на железнодорожном транспорте. Целями структурной реформы 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 затрат на перевозки грузов; удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Реформа осуществляется на принципах сохранения единой государственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления, государственного контроля за деятельностью железнодорожного транспорта, обеспечения управляемости, бесперебойности, устойчивости функционирования железнодорожного транспорта, безопасности движения поездов и экологической безопасности.

При проведении реформы будет обеспечено дальнейшее сохранение централизованного диспетчерского управления, государственного регулирования развития железнодорожной инфраструктуры общего пользования, в первую очередь международных и национальных транспортных коридоров, предусмотрена недопустимость выполнения одним хозяйствующим субъектом деятельности в естественно-монопольном и потенциально конкурентом секторах.

### **3.2 Обоснование экономической целесообразности развития скоростных железных дорог**

Высокоскоростной наземный транспорт (ВСНТ) наземный железнодорожный транспорт, обеспечивающий движение скоростных поездов со скоростью свыше 200 км/ч. Движение таких поездов, как

правило, осуществляется по специально выделенным железнодорожным путям — высокоскоростной магистрали (ВСМ), либо на магнитном подвесе (Маглев).

Первой в мире «высокоскоростной железной дорогой» стала «Токаидо Shinkansen», официально открытая в октябре 1964. Поезда Shinkansen нулевой серии, построенные Кавасаки, достигали скорости в 200 км/ч на маршруте «Токио - Нагоя Киото - Осака».

— В 1979 году во Франции представлены поезда TGV, они перемещаются со средней скоростью 213 км/ч и с максимальной скоростью в 300 км/ч.

— В 1990 году во Франции TGV поставил мировой рекорд скорости для электровозов, скорость составила 515 км/ч.

— В 1990-ые годы Amtrak представляет первую и единственную систему Acela Express в США.

— В 2007 году в Испании представлены поезда со скоростью 350 км/ч.

Высокоскоростной железнодорожный транспорт более выгоден, чем обычный, не считая стоимости конструирования инфраструктуры. Причина тому: много эксплуатационных затрат имеют фиксированные расходы в час, в то время, как доход от билета основан на расстоянии. Пассажиры также платят больше за километр из-за высокой скорости. Таким образом, эксплуатационное отношение дохода/стоимости больше для высокоскоростных систем.

Современные высокоскоростные поезда в штатной эксплуатации развивают скорости до 350—400 км/ч, а в испытаниях и вовсе могут разгоняться до 560—580 км/ч. Благодаря быстрой обслуживанию и высокой скорости движения они составляют серьёзную конкуренцию другим видам транспорта, сохраняя при этом такое свойство всех поездов, как низкая себестоимость перевозок.

В России регулярная эксплуатация высокоскоростных поездов «Сапсан», по общим путям с обычными поездами, началась в конце 2009 года. И только к 2018 году ожидается завершение строительства первой в России специализированной высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург для национальной системы высокоскоростного движения при большом объёме пассажиропотока.

В основном высокоскоростные поезда перевозят пассажиров, однако существуют разновидности, предназначенные и для перевозки грузов. Так французская служба LaPoste имеет в своём распоряжении парк специальных электропоездов TGV служащих для перевозки почты и посылок.

Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения придаст дополнительный импульс научно-техническому развитию и совершенствованию технологий практически во всех смежных отраслях от машиностроения до интеллектуальных вычислительных систем, обеспечивая дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны, в первую очередь, за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

Что нужно для того, чтоб реализовать данный проект?

1. Разработка комплекса технических регламентов и национальных стандартов с учетом мирового опыта проектирования, строительства и эксплуатации скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта, позволяющих осуществлять перевозочный процесс в соответствии с мировым уровнем;

2. Разработка и реализация системы финансового обеспечения проектов с учетом возможного использования различных источников инвестиций, определение роли и форм участия государства и частных

инвесторов в реализации проектов скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей;

3. Реализация проектов создания инфраструктуры железнодорожного транспорта, предназначенной для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения;

4. Разработка и производство технических средств нового поколения для высокоскоростных магистралей, включая инфраструктуру и подвижной состав;

5. Подготовка кадров для обеспечения скоростного и высокоскоростного движения;

Нужно активнее проработать южное направление — из Москвы в Ростовна-Дону и Адлер, чтобы сократить время проезда по этому маршруту. Данный маршрут очень востребован даже сейчас, хотя ажиотаж и носит сезонный характер, однако с Сочи круглогодичного курорта значимость магистрали значительно возрастает.

Так же требует развития и создания высокоскоростных дорог Сибирь, такое движение в этом регионе будет очень востребованным, поскольку подобный вид перевозок эффективен, учитывая большие расстояния между сибирскими городами. По оценкам экспертов, реализация проекта позволит перевести пассажиропоток на высокоскоростную магистраль и освободить Транссибирскую магистраль для грузоперевозок.

По существующей сейчас инфраструктуре пассажирский поезд преодолевает расстояние от Красноярска до Новосибирска за 12 часов. В случае строительства магистрали, при скорости движения поездов до 250 км/час, время в пути сократится в 4 раза. В Сибири есть полигоны для высокоскоростного железнодорожного движения, и первым из них может стать ветка Красноярск-Кемерово-Новосибирск.

На сегодняшний день маршрут Красноярск-Новосибирск поезд проходит примерно за 10 часов и 7 минут. За это время он преодолевает

около 798 тысяч километров. Стоимость билета в среднем 2000 рублей. Если сравнить с авиатранспортом, то цифры значительно разнятся:

- время в пути — час и 30 минут;
- стоимость билета в среднем — 6000 рублей;

Высокоскоростные поезда могут развивать скорость до 400 км/ч, когда обычный поезд максимально развивает скорость до 120 км/ч. Таким образом, создав ВСМ для маршрута Красноярск-Новосибирск, мы можем сократить время в пути до двух часов. За счет этого есть возможность увеличить пассажиропоток на этом маршруте и увеличить экономическую прибыль. Пассажиры, которые ранее выбирали авиатранспорт, могут перейти на железнодорожный транспорт в связи с большей безопасностью, и, возможно, чуть менее низкой стоимостью проезда.

Примерная стоимость одного километра строительства высокоскоростной дороги Красноярск-Новосибирск составит 1,2 миллиарда рублей. Таким образом, строительство всей ВСМ обойдется примерно в 960 млрд. рублей. Ранее схема финансирования строительства ВСМ (на примере магистрали Москва - Казань) выглядела следующим образом:

- 50% средства государства (невозвратные средства и ФНБ);
- 28% негосударственные инвестиции (инвестпрограмма РЖД, частные инвесторы, коммерчески кредит);
- 22% квазигосударственное финансирование (облигации, выкупаемые за счет ПФР, инфраструктурные облигации);

Эта схема базировалась на мировом опыте по строительству ВСМ, на том, что значительную часть затрат составит госфинансирование. Но сложности, с которыми в последние годы столкнулась экономика страны, внесли изменения в проект. На данный момент стратегическим партнером РФ является КНР и есть возможность заместить часть средствами частным капиталом партнера, значительно снизив потребность финансирования со

стороны государства на этапе строительства. Средства могут быть выделены от Банка Развития Китая в виде двадцатилетних кредитов.

Таким образом, новая схема финансирования будет выглядеть следующим образом:

- 16% средства государства;
- 52% негосударственные инвестиции;
- 32% квазигосударственное финансирование;

Важным этапом при появлении высокоскоростных дорог является подготовка кадров для обеспечения высокоскоростного движения. В Минюсте РФ 29 декабря 2012 года был зарегистрирован приказ Министерства транспорта РФ от 5 сентября 2012 года № 338 «Об утверждении примерных программ повышения квалификации, направленных на обучение и подготовку кадров для организации и обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения». Согласно документу, обучение будут проходить руководители, квалифицированные рабочие, начальники участков, старшие дорожные мастера, мастера, специалисты дистанций пути и другие причастные к железнодорожной отрасли. Проводить обучение будут ВУЗы, имеющие соответствующую лицензию. По окончании обучения будет проводиться аттестация и экзамен.

Высокоскоростные магистрали представляют собой одну из наиболее существенных технологических инноваций в секторе пассажирского транспорта второй половины XX века. Проекты ВСМ характеризуются высокой стоимостью строительства и являются, как правило, одними из наиболее крупных инфраструктурных проектов в реализующих их странах. Такие проекты оказывают значительное долгосрочное влияние на национальную транспортную систему и ее развитие. Как показывает мировой опыт, создание сети ВСМ может вызывать существенные

социально-экономические эффекты, оправдывающие затраты на их строительство.

Положительные эффекты от реализации проектов ВСМ не ограничиваются прямыми эффектами от развития национальной транспортной системы. Внедрение этого вида рельсового транспорта не только позволит существенно повысить пропускную способность Транссибирской магистрали, а также приведет к возникновению общих экономических эффектов ввиду положительного влияния на занятость, производительность труда и темпы регионального развития.

Реализация проекта ВСМ в Сибири предположительно приведет к возникновению следующих экономических эффектов:

- эффект агломерации;
- рост занятости населения;
- эффекты регионального развития;
- эффект от занятости в строительстве;
- увеличение инвестиционной привлекательности России с точки зрения прямых иностранных инвестиций.

Масштабные инвестиции в транспортную инфраструктуру, подобные инвестициям в строительство высокоскоростных магистралей, приводят к улучшению сообщения между административными центрами и периферийными районами, что приводит к централизации рынка труда и концентрации трудовых ресурсов. Существует тесная взаимосвязь между концентрацией трудовых ресурсов, уровнем производительности и последующим экономическим ростом, объясняемая следующими основными факторами:

- увеличение размера и глубины рынка труда. Большой выбор работников для работодателя и возможность снижения расходов на заработную плату за счет конкуренции между работниками;



— увеличение числа конкурентов и потенциальных контрагентов. Создание дополнительных стимулов для развития инноваций и повышения эффективности, развитие специализации в обслуживающих отраслях;

— огромные возможности для обмена связями и знаниями (например, в области научных исследований).

Таким образом, высокоскоростные магистрали являются важным фактором, способствующим укреплению рынков за счет улучшения доступа к финансовым, земельным и трудовым ресурсам, что ведет к увеличению производительности, положительным эффектам масштаба и росту региональной экономики.

Комплексное исследование, проведенное Всемирным банком, показало, что в середине 2000-х годов экономика многих отсталых регионов России демонстрировала более быстрые темпы роста, в то время как экономика некоторых богатых природными ресурсами регионов росла существенно медленнее. Статистический анализ поддерживает гипотезу о том, что экономическому росту в Центральном, Северо-Западном и Южном регионах по сравнению с остальными частями страны способствует сильный эффект городских и региональных агломераций. Улучшение транспортной инфраструктуры, как ожидается, усилит рассматриваемый эффект для отсталых регионов страны, в том числе и расположенных вне зоны прохождения линий ВСМ.

Спрос на транспортные услуги является производным спросом, то есть люди пользуются услугами транспорта только с целью удовлетворения другой потребности. Следовательно, пассажиры осуществляют поездки только в том случае, если транспортные затраты не превышают выгод от деятельности в месте назначения. До введения в эксплуатацию ВСМ такая экономическая зона, как Новосибирск, может быть недоступна для многих работников и организаций, так как транспортные затраты являются слишком высокими и превышают выгоды

от деятельности в месте назначения. Ввод в эксплуатацию ВСМ сблизит некоторые зоны проживания трудовых ресурсов и зоны занятости путем уменьшения обобщенных транспортных затрат. Как следствие, ранее безработные станут участниками рынка труда, а также возрастет мобильность среди работающего населения, которое сможет работать в более отдаленных от места проживания зонах. Это будет способствовать повышению эффективности рынка труда и уровня экономической активности населения.

Строительство высокоскоростных магистралей приведет к присоединению обширных территорий к зонам трудовой занятости, повышению мобильности населения и, как следствие, увеличению производительности труда. С другой стороны, строительство ВСМ также с высокой вероятностью приведет к повышению привлекательности удаленных регионов, которые слабо включены в экономическую активность административных центров, что приведет к их экономическому развитию и росту стоимости земли и недвижимости.

Чистый эффект подобных процессов является неопределенным. Требуется осуществление точного анализа в отношении того, снизится ли экономическая активность в основных экономических центрах, произойдет ли перераспределение спроса на жилую недвижимость на новые регионы, вовлекаемые в экономическую активность, каким будет соотношение положительных эффектов в зонах новой активности и возможных обратных эффектов в основных экономических центрах.

Эффекты регионального развития могут быть очень существенными, и перед принятием какого-либо инвестиционного решения в отношении проектов ВСМ необходимо проведение более детального анализа.

Примером может служить город Лилль на севере Франции, который находится на пересечении маршрутов ВСМ Лондон — Париж и Лондон — Брюссель. В прошлом этот город был угасающим промышленным и

угледобывающим центром с высокими показателями безработицы. В результате строительства ВСМ Лилль к настоящему времени стал третьим по значимости торговым и финансовым центром Франции. Рост экономических выгод в данном городе привел к спаду экономики в других центрах. Тем не менее, в подобной ситуации наиболее вероятно рациональное перераспределение экономической активности из наиболее экономически благополучных центров, таких как Париж, что также следует рассматривать в качестве положительного эффекта.

В России существует ряд городов, обладающих высокой привлекательностью для прямых иностранных инвестиций. Иностранные инвесторы зачастую предпочитают развивать бизнес именно в таких городах, как Красноярск или Новосибирск, а не в Москве и Санкт-Петербурге, где стоимость проживания и ведения бизнеса очень высока. Основным недостатком региональных городов с точки зрения инвесторов является ограниченное предложение молодых специалистов и руководителей высшего звена на рынке труда. Развитие высокоскоростных магистралей и сокращение времени поездки до 1,5 часа позволит региональным городам быть менее зависимыми от местного рынка труда и местных университетов и преодолеть этот барьер.

Влияние проекта ВСМ на интересы бизнеса:

- возможности локализации технологий и производства;
- рост загрузки производственных мощностей промышленных предприятий;
- повышение квалификации российских строительных и проектных компаний;
- рост инвестиционной привлекательности регионов, прилегающих к магистрали.

Сроки окупаемости проекта высокоскоростных магистралей составит примерно 20 лет. Эффекты, получаемые государством от реализации такой

сети в 10 раз, превышают вложенные государством средства. Стоимость проезда 1 км, будет составлять примерно 4-5 рублей, таким образом, проезд обойдется около 3 500 рублей

### **3.3 Совершенствование тарифной политики на железнодорожном транспорте**

Тарифная политика и тарифы на грузовые железнодорожные перевозки имеют первостепенное значение в формировании региональных рынков товаров. Методология построения железнодорожных грузовых тарифов, система их регулирования относятся к числу сложнейших экономических вопросов, и объясняется это тем, что транспортные тарифы являются особым видом цены. Грузовые тарифы по экономической природе являются ценами продукции железнодорожного транспорта и относятся к системе оптовых цен, так как расчеты производятся между транспортными предприятиями и грузовладельцами. Система построения железнодорожных тарифов основывается на общих принципах ценообразования. В то же время, ценообразование на транспорте процесс более сложный, чем в других отраслях экономики.

При формировании тарифов на железнодорожные перевозки большое значение имеет система государственного регулирования. Государственное регулирование направлено на устранение монопольного влияния отрасли на перевозки по сети железных дорог, расширение доступности этого вида транспорта для свободного предпринимательства, а также гарантирование социальной доступности железнодорожных перевозок для всех слоев населения. На сегодняшний день система государственного регулирования основана на тотальном контроле за уровнем железнодорожных тарифов.

Железнодорожный транспорт относится к сфере естественной монополии, тарифы устанавливаются правительственными органами, исходя из следующих принципов:

— устанавливается базовый уровень тарифов, который со временем может регулироваться в зависимости от изменения цен и других факторов;

— базовый уровень тарифов определяется на основе себестоимости и определенной величины прибыли;

— тарифы дифференцируются в зависимости от технологических признаков;

— тарифы дифференцируются в зависимости от принадлежности подвижного состава (парк железной дороги, арендованный, собственный).

В условиях разделения железнодорожного транспорта на конкурентный и монопольный сектора орган государственного регулирования на железнодорожном транспорте должен, в первую очередь, выполнять координирующую и стабилизирующую функции, как в большинстве стран Европы. Одной из важнейших задач системы государственного регулирования является обеспечение недискриминационного доступа к услугам естественномонопольного и временно-монопольного сегментов рынка транспортных услуг. Кроме того, государственное регулирование должно быть направлено на минимизацию вклада естественных монополий в инфляционные процессы.

Государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте в настоящее время регламентируется федеральными законами «О естественных монополиях» и «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в части осуществления тарифного регулирования и Положением об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2004 года № 787. Положение определяет основы государственного регулирования тарифов

на перевозки грузов по территории Российской Федерации, осуществляемые субъектами естественной монополии на федеральном железнодорожном транспорте.

Государственное регулирование тарифов осуществляют:

— Федеральная служба по тарифам - на грузовые железнодорожные перевозки во внутригосударственном сообщении и международном сообщении, на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа во внутригосударственном сообщении;

— Министерство транспорта Российской Федерации - на международные транзитные железнодорожные перевозки по территории Российской Федерации.

Одной из важных задач структурного реформирования железнодорожного транспорта являются формирование адаптированной к условиям рыночной экономики эффективной тарифной политики, совершенствование государственного ценового регулирования, предусматривающее разработку и принятие новых подходов к формированию тарифов на железнодорожном транспорте общего пользования. На текущий момент необходимо отметить следующие основные проблемные вопросы в области ценового регулирования железнодорожного транспорта общего пользования.

Первое и самое главное - это то, что законодательство в области ценового регулирования на железнодорожном транспорте не носит необходимого системного характера, а так же нуждается в совершенствовании некоторых норм. Это касается, в первую очередь, правовых норм, регламентирующих общий порядок государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте общего пользования, включая основы ценообразования и правила государственного регулирования, что, в свою очередь, затрудняет подготовку необходимой нормативной базы тарифного регулирования,

которая требует постоянного совершенствования для адаптации к условиям реформирования железнодорожного транспорта общего пользования.

Второе это необходимость совершенствования систем тарифов на железнодорожные перевозки с учетом унификации методологии формирования и уровней тарифов на грузовые и железнодорожные перевозки, сокращение перекрестного субсидирования на железнодорожном транспорте и реализация мероприятий структурной реформы железнодорожного транспорта.

Третье это создание условий для перехода от жесткого государственного регулирования тарифов в сфере железнодорожных перевозок к принципам рыночного ценообразования в отдельных ее сегментах, в том числе и по вопросу дерегулирования тарифов за услуги по пользованию вагонами, так называемая вагонная составляющая в отдельных сегментах рынка железнодорожных перевозок, в которых сложились условия эффективной конкуренции.

Также следует отметить, что для реализации структурной реформы железнодорожного транспорта и повышения эффективности тарифной политики на железнодорожном транспорте требуется ведение отдельного учета расходов-доходов и финансовых результатов по естественно-монопольному и конкурентным сегментам деятельности единого хозяйствующего субъекта, а также по отдельным видам деятельности. В связи с этим принятое постановление Правительства Российской Федерации № 871 о формировании отчетности компании «Российские железные дороги» не решает в полной мере проблемы, связанные с отдельным учетом в этих сегментах деятельности единого хозяйствующего субъекта, не позволяет обеспечивать полную финансовую прозрачность деятельности компаний и основываться при осуществлении государственного ценового регулирования на результатах этого

раздельного учета. Совершенствование законодательной базы государственного ценового регулирования создаст основу для формирования единой методологии и процедуры тарифного регулирования. А это, в свою очередь, даст возможность реализовать все преимущества согласованного установления тарифов.

Самыми важными задачами тарифной политики на железнодорожном транспорте в нынешних условиях должны являться следующие:

— создание условий для достижения баланса интересов субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг;

— защита экономических интересов потребителей услуг субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте и обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта для потребителей;

— развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг;

— обеспечение устойчивого и экономически эффективного функционирования субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте;

— создание в отношении субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте экономических стимулов к снижению себестоимости перевозок и повышению качества транспортного обслуживания, а в отношении потребителей их услуг - стимулов к оптимизации транспортных связей.

Формирование тарифной политики должно строиться на соблюдении следующих принципов:

— возмещение экономически обоснованных затрат субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте с учетом ежегодно устанавливаемых Правительством Российской Федерации уровней тарифов;

— распределение эксплуатационных расходов по видам перевозок;



- обеспечение равных условий доступа пользователей к услугам железнодорожного транспорта, в том числе к его инфраструктуре;
- установление для всех пользователей услуг железнодорожного транспорта единых правил, предусматривающих особые условия тарификации на железнодорожном транспорте;
- обеспечение гласности принятия решений по вопросам государственного регулирования тарифов, в том числе по вопросам установления и изменения уровня тарифов и правил применения тарифов;
- соответствие системы построения тарифов рыночным условиям хозяйствования (переход по мере развития рыночных отношений и конкуренции от тарифов, регулируемых государством, к тарифам, определяемым на договорной основе);
- ведение отдельного учета затрат в естественно-монопольном и потенциально конкурентном секторах транспортных услуг;
- ограничение перекрестного субсидирования одних видов деятельности за счет других.

Необходимо пересмотреть действующий Прейскурант № 10-01 от 2003 г., так как его ключевые цели и задачи на данный момент не актуальны. Одна из целей Прейскуранта № 10-01 было устранение дефицита парка вагонов, с этой задачей он справился. По оценкам экспертов, средняя продолжительность «жизни» Прейскуранта оставляет 10-12 лет. С момента ввода Прейскурант № 10-01 прошло 13 лет. За это время произошли существенные изменения в конъюнктуре внутреннего и международного транспортного рынка. Разработка целевой тарифной системы требует пересмотра всех ключевых элементов тарифной системы: формулы тарифа, единицы измерения, структура тарифа.

Поэтому в качестве предложений по ее совершенствованию можно выделить следующее:

— предметом тарифного регулирования определить перевозку вагона, а не всю перевозку грузов;

— пересмотреть базовую тарификацию;

— ввести дополнительный коэффициент за направление перевозок.

Итоги изменений будут следующие:

— тариф должен обеспечивать возмещение затрат ОАО «РЖД» и получение справедливой прибыли и, в том числе, инвестиционной привлекательности;

— тариф должен обеспечивать конкурентоспособность;

— тариф должен способствовать углублению транспортно-экономических связей между регионами страны и развитию внешнеэкономической торговли.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железные дороги в настоящее время - основное звено в транспортной системе народного хозяйства. Их удельный вес в общих грузовых перевозках постоянно увеличиваются. По сравнению с другими отраслями народного хозяйства железнодорожный транспорт имеет существенные особенности. Его эффективность обусловлена общей технологией. Это позволяет координировать усилия множества участников перевозочного процесса, руководить эксплуатационной деятельностью на все железнодорожной сети.

Сегодня железные дороги - один из самых надежных и доступных видов транспорта. Надежная работа отрасли необходимое условие сохранения единого экономического пространства и целостности государства, расширения международных экономических связей.

Железнодорожный транспорт отличают универсальность (способность перевозить практически все виды грузов), высокая провозная и пропускная способность (двухпутная электрифицированная железная дорога может пропустить в сутки до 150-200 пар поездов и обеспечить перевозку более 100 млн т. грузов в каждом направлении), сравнительно невысокая себестоимость перевозок (в отличие от воздушного и автомобильного транспорта), относительно свободное размещение, то есть независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, регулярность, то есть возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта), сравнительно высокая скорость движения, надежность и др.

Анализ проблем, возникших в сфере железнодорожного транспорта, позволил выявить следующие ключевые моменты, являющиеся критическими для дальнейшего социально-экономического роста страны:

— необходимость ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта;

— преодоление технического и технологического отставания России от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники;

— необходимость снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, улучшения транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодорожных линий;

— необходимость снятия ограничений для роста объемов транзитных грузовых перевозок;

— необходимость повышения безопасности функционирования железнодорожного транспорта;

— недостаточность инвестиционных ресурсов.

Автором исследования предложено создать проект высокоскоростных дорог для пригородных перевозок, реализация проекта позволит перевести пассажиропоток на высокоскоростную магистраль и освободить Транссибирскую магистраль для грузоперевозок, таким образом мы можем увеличить и пассажиропоток, и уровень грузоперевозок. Необходимо также пересмотреть Прейскурант № 10-01 от 2003 г. Решив в первую очередь проблемы тарифной политики, мы сможем повысить инвестиционную привлекательность отрасли, улучшить транспортно-экономические связи между регионами и позволить достичь ключевых целей ОАО «РЖД» и железнодорожного транспорта в целом.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. 2) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. - № 5. - ст. 410.
2. Гречко А.В. Трансформация системы управления железнодорожным транспортом // Наука и прогресс транспорта. Вестник Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта. — 2014. - № 26.- С. 187.
3. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» // Собрание законодательства РФ. — 1996. - № 3. - Ст. 140.
4. Катунина И.В. Управление предприятиями железнодорожного транспорта в условиях стратегических изменений // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». — 2013. - № 3. — С. 192.
5. Леонтьев Р.Г. Отраслевые корпорации и региональный бизнес: интеграция интересов. - М.: ВИНТИ, 2014. - С. 28.
6. Миндагулов А.Х. Обеспечение транспортной безопасности (о Концепции законопроекта Республики Казахстан) // Российский юридический журнал. — 2012. — № 6. —С. 12 - 15.
7. Остапюк Б.Я. Принципы эффективного управления железнодорожным транспортом в системе национального хозяйства в условиях глобализации // Бизнес Информ. — 2014. - № 190.
8. Петрусева Н.А., Кайль А.Н. Комментарий к Федеральному закону от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» // СПС «КонсультантПлюс».

9. Положение о правлении открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденное распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

10. Постановление Правительства РФ от 02.03.2005 № 111 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа для личных, семейных и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности» // Собрание законодательства РФ. — 2005. - № 10. - Ст. 851.

11. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. — 2004. - № 32. - Ст. 3342.

12. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства РФ. — 2004. - № 32. - ст. 3344.

13. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» // Собрание законодательства РФ. — 2004. - № 32. - Ст. 3345.

14. Правила пользования грузовыми вагонами в международном сообщении // СПС «КонсультантПлюс».

15. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // Российская газета. — 2014. - № 172.

16. Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года» // СПС «КонсультантПлюс».

17. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. — 2008. - № 50. - Ст. 5977.

18. Савин В.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом: Справочное пособие. - М.: Издательство «Дело и Сервис», 2003 г.

19. Симонова, Л. В. Российский рынок железнодорожных перевозок РБК. Исследования рынков [Электронный ресурс].

20. Служебная инструкция к Соглашению о международном пассажирском сообщении (СИ к СМПС) (тарифное руководство № 10-В). - М.: КПФ «Планета», 2005. - С. 5-94.

21. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) (тарифное руководство № 10-А). - М.: НПФ «Планета», 2005. — С. 5-94.

22. Транспортная стратегия до 2030. Официальный сайт Министерства транспорта РФ. [Электронный ресурс].

23. Устав открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: одобрен постановлением Правительства РФ 18.09.2003.

24. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. — 2003. - № 2. - Ст. 170.

25. Федеральный закон от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. — 2003. - № 2. - Ст. 169.

26. Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» // Собрание законодательства РФ. — 1995. - № 34. - ст. 3426.

27. Федеральный закон РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17-ФЗ от 10 января 2003 г.

28. Федеральный закон РФ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ от 10 января 2003 г.

29. Цыпин, И. С. Государственное регулирование экономики [Электронный ресурс] : учебник / И. С. Цыпин, В. Р. Веснин. - Москва : ИНФРА-М, 2015. - 296 с.

30. Басовский, Л. Е. Микроэкономика [Текст] : учебник для вузов по направлению 38.03.01 (080100) "Экономика" / Л. Е. Басовский, Е. Н. Басовская. - Москва : ИНФРА-М, 2015. - 224 с.

31. Басовский, Л. Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка [Электронный ресурс] : учебное пособие / Л. Е. Басовский. - Москва : ИНФРА-М, 2014. - 260 с.

32. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ozd/rzd/ru>.

33. Электронный научный журнал «Управление экономическими системами» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uecs.ru>.

34. Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития [Текст] / В.И. Якунин. – М.: Экономика, 2006. – 432 с.



Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, управления и природопользования  
Кафедра социально-экономического планирования

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

Е.В. Зандер

подпись инициалы, фамилия

« 15 » 06 2018 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

Стратегические направления развития железнодорожного транспорта в  
Российской Федерации

38.03.04 «Государственное и муниципальное управление»

38.03.04.11 «Региональное управление»

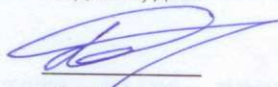
Руководитель

  
подпись, дата

канд. экон. наук, доцент  
должность, ученая степень

М.Б. Двинский  
инициалы, фамилия

Выпускник

  
подпись, дата

А.А. Боярчук  
инициалы, фамилия

Красноярск 2018