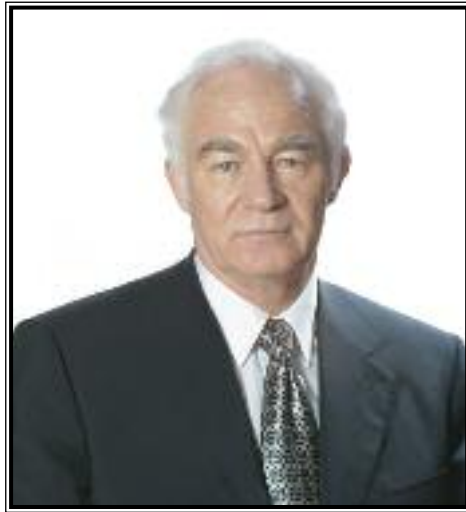


КУРСОМ РЕФОРМ И МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



МИНИСТР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Геннадий Матвеевич Фадеев

Для Российского государства, обладающего огромной территорией, многонациональным населением, развивающейся промышленностью и экономикой, роль и значение железных дорог чрезвычайно велики. Транспорт имеет существенное влияние в становлении устойчивых хозяйственных связей, укреплении обороноспособности страны, в развитии социальных отношений и культуры России.

Географические, исторические и экономические условия нашего государства таковы, что стальные магистрали стали своего рода символом страны. Железная дорога раскинулась с запада на восток по восьми часовым поясам, а с севера на юг простирается от Заполярья до зоны субтропиков.

Транзитный потенциал стальных магистралей, учитывая уникальное расположение государства, как связующего звена между Европой и Азией, необычайно велик.

Эволюционный путь развития железнодорожного транспорта России – это путь развития новейших технологий, передовой техники, современных средств связи и информатики. Отрасль является одной из самых динамичных в стране, развивается под действием позитивных экономических и общественно-политических факторов, обеспечивает поступательное наращивание производства в государстве, способствует укреплению внутренних и внешних связей. Продуманная, взвешенная политика, реализуемая на железнодорожном транспорте, позволяет в новых условиях успешно решать вопросы реформирования и модернизации железных дорог.

Сдерживание и снижение железнодорожных тарифов на перевозки грузов оказали позитивное воздействие на стабилизацию социально-экономической обстановки в стране, на динамику промышленного производства, что также вызвало рост грузооборота. Развитие и модернизация железнодорожного транспорта осуществляются в соответствии с федеральными и отраслевыми программами.

К числу ведущих относятся программы реформирования отрасли, оптимизации эксплуатационной работы дорог, модернизации существующего и создания новых типов пассажирского и грузового подвижного состава, обновления и развития средств железнодорожной автоматики и телемеханики, устройств электроснабжения и электрификации, строительства цифровой оперативно-технологической связи, обновления верхнего строения пути и искусственных сооружений, механизации и автоматизации ремонта и текущего содержания пути.

Железнодорожный транспорт России располагает мощным научно-техническим потенциалом, способным совместно с промышленностью создавать транспортную технику на уровне лучших мировых образцов.

Исторический ракурс

Железная дорога, железнодорожный путь, поезд, станция, вокзал, депо – эти основные термины транспорта рождались более 150 лет тому назад. Наука и практика эксплуатации железной дороги развивались постепенно по мере изменения условий и объемов работы, возрастания роли железных дорог в экономике страны. При этом методы управления адаптировались к новым условиям, разрабатывались новые технологии, обеспечивая надежность функционирования дорог на каждом этапе их развития.

Эксплуатационная длина Российских железных дорог составляет 86,1 тыс. км:

- Восточно-Сибирская (Иркутск) – 3822 км;
- Горьковская (Нижегород) – 5355 км;
- Дальневосточная (Хабаровск) – 5987 км;
- Забайкальская (Чита) – 3408 км;
- Западно-Сибирская (Новосибирск) – 5865 км;
- Калининградская (Калининград) – 639 км;
- Красноярская (Красноярск) – 3160 км;
- Куйбышевская (Самара) – 4782 км;
- Московская (Москва) – 9107 км;
- Октябрьская (Санкт-Петербург) – 10 201 км;
- Приволжская (Саратов) – 4203 км;
- Сахалинская (Южно-Сахалинск) – 957 км;
- Свердловская (Екатеринбург) – 7128 км;
- Северная (Ярославль) – 5956 км;
- Северо-Кавказская (Ростов-на-Дону) – 6420 км;
- Юго-Восточная (Воронеж) – 4278 км;
- Южно-Уральская (Челябинск) – 4807 км.

Вместе со значительными территориями, богатыми природными ресурсами, развитыми и производительными силами, Россия в основе экономического развития содержит транспортную составляющую. На протяжении XIX–XX веков развитие железнодорожного транспорта оказывало определяющее воздействие на состояние производительных сил и структуру производственных отношений.

Огромный топливно-энергетический потенциал и запасы минерально-сырьевых ресурсов страны в основном сосредоточены на территории, отдаленной от центра. Исторически транспортными артериями России, обеспечивающими перевозку грузов, были водные пути сообщения. Они в течение тысячелетий исправно несли службу на огромных пространствах страны, удовлетворяя насущные потребности общества и государства. Стремительное вхождение России в геополитическое пространство в XIX веке обусловило приоритетность развития перспективных отечественных железнодорожных путей сообщения.



Не прост был процесс становления и развития железных дорог в России. Долгие годы шли споры о целесообразности строительства дорог, о климатических условиях России, даже вопросы этики и морали имели отражение в спорах и дискуссиях о прокладке железных дорог.

В 1851 году была проложена первая магистральная железная дорога Санкт-Петербург – Москва, и сегодня никто не сомневается в исторической значимости этого события.

Транссиб – величайшая магистраль России

В эпоху глобализации не менее важным становится значение железных дорог как надежного транспортного коридора, связывающего страны Азиатско-Тихоокеанского региона с Западной Европой.

Транссиб – это уникальный транзитный мост, потенциал которого будет постоянно возрастать в исторической перспективе. Приоритеты этого рукотворного творения наших предшественников очевидны в сравнении с другими видами путей сообщения, в том числе с естественными – морскими. Перспективы масштабного развития Транссиба в XXI веке как приоритетного вида транзитных перевозок из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу, в том числе его возможного соединения с Транскорейской железной дорогой, были подтверждены Президентом России В.В. Путиным на встрече 23 августа 2002 года во Владивостоке с лидером Корейской Народно-Демократической Республики Ким Чен Иром.

После поездки Президента Российской Федерации В.В. Путина на Дальний Восток были определены стратегические направления реализации договоренности по железнодорожному транспорту, которые будут приоритетными в нашей отрасли. Необходимо усилить и развить подходы к портам Дальнего Востока, решать технические и экономические проблемы соединения Транссиба с Транскорейской магистралью. Мы целенаправленно осуществляем развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, позволяющих нашей стране стать активным участником международного транспортного рынка.

Соединение железных дорог Республики Корея и КНДР позволит организовать сквозное железнодорожное сообщение по Транскорейской железной дороге с выходом на Транссиб, создаст реальную перспективу устойчивых грузопотоков из мест их зарождения до потребителей, что позволит приступить к практическому решению вопроса о полномасштабной работе естественного транспортного моста между Западной Европой и Восточной Азией.

Для реализации проекта реконструкции восточного участка Транскорейской железной дороги необходимо взаимодействие трех заинтересованных сторон: КНДР, Республики Корея и России. В связи с этим очень важным моментом является принципиальное согласие Северо-Корейской стороны на участие Южнокорейской стороны в работе трехсторонней рабочей группы.

«Транссиб – это мощный объединяющий фактор в России», – сказал Премьер-министр страны М.М. Касьянов, выступая на международной конференции, посвященной 100-летию Транссиба, высоко оценивая значение магистрали и особую ответственность железнодорожников перед государством.

Единство железных дорог СНГ

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место в транспортном комплексе государств–участников СНГ, обеспечивая основной объем перевозок грузов и значительную часть перевозок пассажиров.

Все решения, принимаемые Советом по железнодорожному транспорту государств–участников Содружества и Балтии, который был образован в 1992 году, направлены на обеспечение потребности в перевозках грузов и пассажиров, улучшение качества и организации перевозочной работы и динамики роста перевозок. Возросли перевозки грузов на железных дорогах России, Украины, Бела-



руси, Казахстана, Армении, Молдовы, Таджикистана и Туркмени. Общий объем перевозок грузов на сети дорог в 2002 году в сравнении с предыдущим увеличен на 2,8%, а грузов в контейнерах – на 12,1%.

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества особое внимание уделяет реализации Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ.

Было проведено уже 33-е заседание Совета, подготовлено и принято более 130 соглашений, правил, инструкций и других документов, регламентирующих совместную эксплуатацию подвижного состава, содержание технических средств, международные перевозки пассажиров и грузов. На примере Совета по железнодорожному транспорту можно убедиться в том, что административно-организационными методами, сочетающимися с элементами рынка, удастся обеспечить бесперебойное сообщение железнодорожного транспорта стран СНГ.

Важнейшим достижением Совета следует признать то, что ему удалось отладить и практически применить методологию согласования тарифов всеми участниками Соглашения на самые масштабные в мире перевозки, базирующиеся на рыночных принципах.

На повестке дня – структурная реформа

Одним из важных вопросов дальнейшего развития отрасли является проведение структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Представленные Правительством Российской Федерации в Государственную Думу законопроекты разработаны лучшими учеными и специалистами-практиками железнодорожного транспорта. В ходе разработки законопроектов к сотрудничеству привлекались известные российские ученые, использовался опыт реформирования естественных монополий страны и железнодорожного транспорта зарубежных стран.

Законопроекты активно обсуждались с крупнейшими пользователями услуг железнодорожного транспорта, общественностью, в коллективах предприятий железных дорог, в результате многие положения претерпели существенные изменения, направленные на удовлетворение нужд потребителей, обеспечение гарантий и условий деятельности железнодорожников, интересов государства.

При подготовке законопроектов ставились сложные задачи:

- во-первых, обеспечить постепенную «бархатную» реализацию структурной реформы в отрасли, поднять ее потенциал и обеспечить всестороннее развитие, создать конкурентную среду;
- во-вторых, предусмотреть новый подход к системе государственного регулирования на железнодорожном транспорте, обеспечивающий эффективную, надежную, безопасную и качественную работу железнодорожного транспорта в условиях его реформирования;
- в-третьих, обеспечить баланс интересов государства, перевозчиков и пользователей услуг железнодорожного транспорта.

В результате принятия представленного пакета, состоящего из четырех законопроектов, создается базовое правовое поле реформы федерального железнодорожного транспорта, обеспечивающее процесс реформирования отрасли, который гарантирует эффективную, безопасную и качественную работу железнодорожного транспорта. Законопроекты в полной мере удовлетворяют интересам государства как с точки зрения обеспечения стабильной, эффективной и безопасной работы железнодорожного транспорта, так и с позиций национальной безопасности и обеспечения обороноспособности государства.

Направления совершенствования тарифообразования и государственной тарифной политики определены Правительством Российской Федерации и отражены в решениях по структурному реформированию железнодорожного транспорта, протоколах заседаний Правительства Российской Федерации, а также в решениях Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте. Основными из них являются:



- разработка и ввод в действие в 2003 году нового прейскуранта на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, отражающего происходящие структурные преобразования в отрасли и экономике государства;
- совершенствование нормативной правовой базы (в том числе разработка и согласование проектов постановлений Правительства Российской Федерации «Основы ценообразования на железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Об упорядочении правил предоставления пользователям услуг железнодорожного транспорта исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки»);
- создание условий для перехода от жесткого государственного регулирования железнодорожных тарифов к принципам рыночного ценообразования – оценка состояния конкурентной среды на рынке транспортных услуг и выделение конкурентных сегментов рынка из сферы естественной монополии на транспорте с последующей либерализацией тарифов;
- разработка порядка и методики рассмотрения финансово-экономического состояния субъектов естественных монополий и планирования их деятельности.

По всем перечисленным направлениям проводится работа, при этом в условиях реформирования отрасли приоритетным направлением является стимулирование развития конкуренции при условии обеспечения равнодоступности.

Основные направления инвестиционной политики железнодорожной отрасли

По завершении формирования законодательной базы наступит этап реформы железнодорожного транспорта, в ходе которого произойдут следующие изменения:

- первое – разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности между МПС России и созданным хозяйствующим субъектом ОАО «РЖД»;
- второе – начнется процесс выделения из монопольной структуры конкурентных видов деятельности, создания дочерних предприятий во временно монопольных и конкурентных секторах, обособление структурных подразделений, непосредственно не связанных с перевозками;
- третье – будет сохранена единая государственная сетевая производственная инфраструктура железных дорог и система централизованного диспетчерского управления перевозками;
- четвертое – будут практически реализованы законодательно определенные механизмы обеспечения недискриминационного доступа к инфраструктуре;
- пятое – за счет разделения учета по видам деятельности и перехода на международные стандарты финансовой отчетности будет обеспечена прозрачность финансово-экономической деятельности железнодорожного транспорта.

Реализация указанных мероприятий будет во многом способствовать инвестиционной привлекательности отрасли. Однако использовать эти предпосылки практически будет возможно только за счет проведения предсказуемой, экономически оправданной и последовательной тарифной политики, которая осуществляется МГТС России в тесном взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти.

Инвестиционная политика федерального железнодорожного транспорта является неотъемлемой частью программы стратегического развития отрасли и тесно связана со всеми аспектами текущей и прогнозируемой финансово-экономической деятельности. Обновление основных фондов, техническое переоснащение железных дорог в результате реализации эффективной инвестиционной политики являются важной составляющей частью мероприятий по структурному реформированию федерального железнодорожного транспорта. В конечном итоге способствует экономическому развитию Российской Федерации и ее интеграции в мировую экономику.

Реформа отрасли позволит решить часть из накопившихся в инвестиционной сфере проблем за счет развития традиционных для предприятий рыночной экономики механизмов



привлечения акционерного финансирования, формирования конкурентного сектора и последовательного снижения степени государственного регулирования, создания институциональной базы для привлечения частных инвестиций и защиты прав инвесторов.

Значительным потенциалом привлечения инвестиций обладают предприятия и организации, осуществляющие поставку продукции и услуг федеральному железнодорожному транспорту.

Учитывая тот факт, что для развития федерального железнодорожного транспорта и увеличения его конкурентоспособности на евразийском рынке перевозок за счет повышения транзитного потенциала России ежегодно необходимо 150–200 млрд. рублей инвестиций в текущих ценах, решение вопросов полномасштабного обеспечения отрасли в ресурсах возможно только за счет координации усилий федеральных и региональных органов государственной власти, предприятий федерального железнодорожного транспорта и промышленности, инвестиционно-финансовых институтов.

Одна из важнейших отраслей народного хозяйства страны – железнодорожный транспорт – курсом реформ и модернизации входит в XXI век, гарантируя стабильную, надежную и своевременную перевозку грузов и пассажиров на современном уровне.