

ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДИРЕКЦИЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Опережающее развитие инфраструктуры железных дорог и доведение ее до уровня мировых стандартов по убеждению автора есть залог успешного социально— экономического развития страны и повышения ее конкурентоспособности в мире.

Эффективное функционирование железных дорог России в новом их качестве определяет «Транспортная стратегия страны», которая влияет на внешнеполитическую, экономическую и социальную устойчивость в стране на основе того, что пропускные способности железных дорог используются не на полную мощность. Железнодорожные перевозки осуществляются по путям, относящимся к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, которые обеспечиваются дополнительно техническим обустройствами такими как: станции, устройства электроснабжения, связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением, а также иные системы, объекты, здания, сооружения, устройства и оборудование.

Владельцем инфраструктуры в соответствии с Уставом является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющее на праве собственности или иных законных основаниях инфраструктуру и предоставляющее услуги по ее использованию на основании лицензии и договора. Переход к государственному регулированию только услуг инфраструктуры осуществляется по решению Правительства Российской Федерации о демонаполизации рынка железнодорожных перевозок.

Инфраструктура железнодорожного транспорта относится к естественно-монопольному рынку в силу своих технических и технологических особенностей, а также за счет эффективного удовлетворения спроса на железнодорожные перевозки в связи с существенным снижением затрат на перевозки при увеличении их объема.

Субъектом естественной монополии признается по Гражданскому кодексу России хозяйствующий субъект (юридическое лицо), занятый реализацией услуг по перевозке грузов и пассажиров в условиях естественной монополии.

Перевозки грузов, пассажиров, услуги по предоставлению локомотивной тяги, ремонту подвижного состава и прочие виды деятельности относятся к конкурентной среде на железнодорожном транспорте, так как выполнение всех перечисленных работ может выполняться сторонними организациями. Вид деятельности «Предоставление услуг инфраструктуры» относится к естественно-монопольному сектору и регулируется государством.

При осуществлении перевозок грузов и пассажиров компаниями-операторами необходимо обеспечить им недискриминационный доступ на железнодорожные пути общего пользования и исключить недобросовестную конкуренцию со стороны ОАО «РЖД», одновременно являющуюся компанией-владельцем инфраструктуры и оператором подвижного состава.

Независимые перевозчики имеют право доступа к инфраструктуре на конкурентной основе на основании ст. 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» №17-ФЗ от 10 января 2003 г.

Законодательством Российской Федерации установлены единые нормы и правила по осуществлению деятельности в сфере железнодорожных перевозок на конкурентной

основе для всех участников перевозочного процесса независимо от их организационно-правовой формы. В соответствии с Постановлением № 710 от 25 ноября 2003 г. «Об утверждении недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» к общим принципам доступа к инфраструктуре относятся:

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

В нашей стране железнодорожный транспорт играет ведущую роль, обеспечивая потребности в регулярных и универсальных перевозках грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа. Реформой железнодорожного транспорта предусмотрено обеспечение важнейших функций государства, таких как:

- обеспечение потребности граждан в перевозках;
- обеспечение безопасности страны и защита ее суверенитета;
- повышение уровня социального и экономического развития регионов;
- повышение конкурентоспособности транспортных услуг.

Железнодорожный транспорт, являясь основой транспортной инфраструктуры страны, играет весьма значительную роль в повышении экономического уровня развития страны и ее переходе к инновационным технологиям и завоеванию лидирующих позиций в мире.

Разветвленность сети железных дорог и их значительные пропускные способности позволяют качественно и своевременно удовлетворять спрос на перевозки на внутреннем и внешнем рынках. Устойчивая работа железнодорожного транспорта обеспечивает жизнедеятельность и эффективное развитие всех отраслей экономики страны. По своей протяженности железные дороги России занимают второе место после США (эксплуатационная длина по состоянию на 01.01.2010 г. составила в США — 226,6 тыс. км, а в России — 82,62 тыс. км). Вместе с тем Россия является мировым лидером по протяженности электрифицированных линий, которые составляют в нашей стране 42,9 тыс. км.

Железнодорожные грузовые перевозки — одна из основных частей производственной инфраструктуры, которая продолжает и завершает процесс производства в сфере обращения.

Железнодорожный транспорт выполняет более 85 % грузооборота транспортной системы страны (исключая перевозки трубопроводным транспортом). Для обеспечения эффективности грузовых перевозок массовых грузов и удовлетворения потребности общества в качественных и скоростных перевозках необходимо опережающее развитие инфраструктуры железных дорог, позволяющее организовывать специализированные маршруты для движения тяжеловесных грузовых и высокоскоростных поездов. От эффективности работы железных дорог зависит конкурентоспособность российской экономики. Устойчивая работа железнодорожного транспорта создает благоприятные условия для успешного развития бизнеса и привлечения частных инвестиций для

строительства железнодорожных линий, развития перевозочной, экспедиторской и логистической деятельности.

Вместе с тем важно отметить, что железнодорожный транспорт выполняет целый ряд общегосударственных и социальных функций. Основными из них являются:

- содержание сезонных и географических резервов пропускных способностей подвижного состава (для того чтобы в случае изменения мировой и внутренней рыночной конъюнктуры отечественная промышленность могла оперативно отреагировать);
- содержание мобилизационных объектов и резервов, выполнение мероприятий, связанных с прикрытием железных дорог и обеспечением их устойчивой работы в чрезвычайных ситуациях;
- осуществление специальных и воинских перевозок;
- межотраслевое регулирование и субсидирование отдельных отраслей экономики;
- обеспечение для граждан равных возможностей в перевозках;
- субсидирование необходимого объема и качества социально значимых пассажирских перевозок за счет общего финансового результата деятельности.

Транзитный потенциал российских железных дорог в настоящее время недостаточно используется. Необходимо более эффективно использовать уникальное географическое положение России и интегрировать железнодорожный транспорт страны в мировую транспортную систему. За счет роста транзитных перевозок экспорт транспортных услуг может возрасти в 3,6 раза. Стратегически важное значение имеет обеспечение объектов инфраструктуры самыми современными технологиями с точки зрения повышения их качественной значимости. Практическая реализация этой сложнейшей функции обеспечивается решением следующих задач:

- совершенствованием нормативно-правовой и технико-технологическими системами обеспечения;
- разработкой системы требований по обеспечению безопасности перевозимых грузов и пассажиров с учетом категорий и уязвимости объекта;
- разработкой и реализацией мероприятий, ориентированных на повышение комплексной технологической оснащенности;
- категорированием опасных и критически важных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В настоящее время из организационной структуры ОАО «РЖД» выделяются отдельные обособленные структуры, осуществляющие различные виды деятельности, в том числе и непрофильные. При этом инфраструктура является одним из видов деятельности ОАО «РЖД» и может быть отнесена к категории особых материальных услуг. Одной из важнейших функций ОАО «РЖД» является обеспечение недискриминационного доступа пользователей к инфраструктуре железнодорожного транспорта и поддержание ее в эксплуатационном состоянии.

В современных экономических условиях инфраструктура железнодорожного транспорта играет роль катализатора экономического роста в стране. В связи с этим требуется своевременное решение существующих транспортных проблем на основе внедрения инновационного подхода на железнодорожном транспорте.

Качество составляет основу конкурентоспособности перевозок, однако конкурентоспособность определяется совокупностью только тех конкретных свойств, которые представляют несомненный интерес для конкретного потребителя, а прочие характеристики стандартизируются с позиций минимизации издержек.

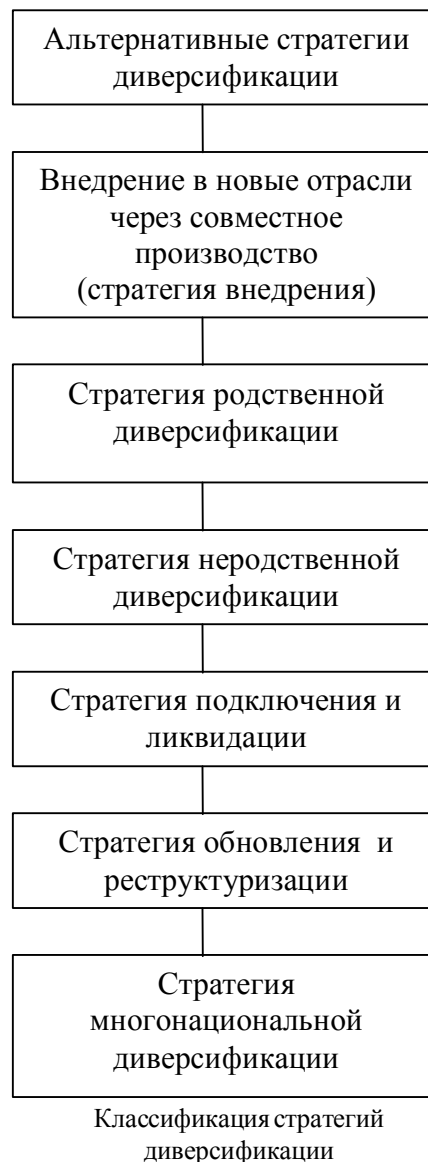
В общем случае качество перевозочного процесса определяет его конкурентоспособность и измеряется отношением интегрального показателя качества (U) к цене потребления товара, которая складывается из отпускной цены ($Ц$) и эксплуатационных затрат потребителя товара за объявленный ресурс работы $З_{эк}^n$ а конкурентоспособность исчисляется по формуле:

$$E_{и} = U / (Ц + З_{эк}^n)$$

Рейтинг конкурентоспособности услуг компаний-перевозчиков с позиции грузо-владельца определяется, прежде всего, ценой услуги, а также некоторой совокупностью показателей качества транспортного обслуживания, среди которых основным является срок доставки. Приоритетное значение срока доставки объясняется действующим порядком оплаты услуг по перевозке до её реализации. Таким образом, скорость доставки напрямую влияет на скорость оборачиваемости капиталов не только в рамках отдельной фирмы, но и в народнохозяйственном масштабе, в связи с чем важнейшей задачей реформирования является повышение качества транспортного обслуживания клиентов, прежде всего, в части повышения скорости и надежности в доставке грузов. Реализация стратегии развития железнодорожного транспорта позволит решить ряд важнейших задач по развитию инфраструктуры железных дорог и создать условия для ускорения роста экономики страны, а также обеспечить приток инвестиций в развитие железнодорожного транспорта и снизить совокупные транспортные затраты в экономике страны в рамках развития диверсификации ее деятельности по альтернативным стратегиям их развития (рисунок).

Создание и функционирование независимых железнодорожных перевозочных компаний в условиях конкуренции призвано решить задачу сокращения продолжительности производственного цикла железнодорожного транспорта не только по внутри-транспортным операциям, а более полно «от двери поставщика к двери потребителя», а также по агрегированному процессу «производство — транспорт — склад -рынок». Признание показателя «скорость доставки» определяющим при расчете рейтинга конкурентоспособности компании-перевозчика, сопряжено с определенными трудностями введения на рынок железнодорожных перевозок через обеспечение равных условий доступа к инфраструктуре, чему должно способствовать отделение перевозочной деятельности от инфраструктуры, с сохранением полного государственного контроля над последней.

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования, как естественно-монопольный вид деятельности, является объектом, на который в наибольшей степени распространяется государственное регулирование. Государство, как экономический



субъект, заинтересовано в повышении эффективности использования инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В данном контексте задачей государственного регулирования является стимулирование более полного использования мощностей инфраструктуры путем наращивания объема перевозок, повышения качества эксплуатации подвижного состава, использования прогрессивных технологий в перевозочном процессе, что приводит к снижению эксплуатационных расходов, положительно влияет на себестоимость железнодорожных перевозок и, как следствие, ведет к снижению транспортной составляющей в структуре валового национального продукта. Для стимулирования более полной загрузки мощностей инфраструктуры целесообразным, на наш взгляд, является применение методов ценовой дискриминации в виде дифференцированной системы оплаты услуг инфраструктуры.

Использование системы скидок с инфраструктурной составляющей тарифа призвано способствовать повышению спроса, привлечению грузов с других видов транспорта, повышению эффективности использования транспортных средств. Применение дифференцированной тарифной схемы создаст необходимые условия для развития конкуренции за счет оптимизации издержек.

В рамках данного подхода в качестве основы для предоставления экономически обоснованных скидок с инфраструктурной составляющей тарифа мы предлагаем использовать рейтинг эффективности технологического процесса, который будет являться инструментом регулирования взаимоотношений владельца инфраструктуры с перевозчиками на основе мониторинга их деятельности.

Присвоение перевозочной компании определенной категории или класса по результатам расчета рейтинга будет определять величину тарифа за пользование услугами инфраструктуры, которую предлагается исчислять при помощи системы понижающих коэффициентов, индивидуальное значение которых будет увязано с принадлежностью перевозочной компании к той или иной категории. Можно с уверенностью утверждать, что эффект от использования предлагаемого механизма государственного тарифного регулирования будет иметь системный характер. В частности, получение перевозочной компанией скидок будет влиять на уровень конкурентоспособности её услуг за счет снижения цены потребления транспортной продукции в части её тарифной составляющей.

Начиная с 1991–2006 гг. динамика индексации грузовых железнодорожных тарифов отставала от динамики роста цен в промышленности, в связи с чем снизились возможности железнодорожного транспорта по обновлению основных средств инфраструктуры, а также были увеличены сроки инфраструктурных проектов до 20–30 лет. Согласно генеральной схеме развития российских железных дорог потребность ОАО «РЖД» в инвестициях в 2007–2009 гг. составила 1 072 млрд р., из которых 625 млрд р. было необходимо на развитие железнодорожной инфраструктуры. При этом совокупные инвестиционные ресурсы Компании на тот же период оценивались в объеме 790,7 млрд р., или 74 % от потребности. Железнодорожный транспорт был и остается базовой инфраструктурной отраслью, играя ведущую роль в освоении объемов перевозок грузов и пассажиров.