

ДОКЛАД
«А была ли реформа?
Некоторые моменты проведения
реформы железнодорожной
отрасли»

ОПИСАНИЕ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ОТРАСЛИ

Сегодня существуют три фактора, определяющие состояние железнодорожного транспорта.

Во-первых, стала падать престижность труда железнодорожников, многие годы составлявших элиту индустриального сектора экономики. Связано это и с плохо поставленной подготовкой кадров, и с низким уровнем организации труда, перекосами в его оплате. Грузооборот железнодорожного транспорта, интенсивность труда все возрастают, а степень автоматизации производства явно отстает: мало что меняется в работе локомотивных бригад, составителей поездов, ремонтников подвижного состава.

Во-вторых, отсутствуют эффективные рычаги и стимулы, перевод на новые методы хозяйствования осуществлен половинчато и остался фактически незавершенным. Экономические методы переносились с промышленности на транспорт без учета его специфики, что дало лишь формальные результаты.

В-третьих, усилилось отставание в развитии материально-технической базы железнодорожного транспорта — отсюда снижение темпов наращивания пропускной способности на важнейших направлениях сети, дефицит подвижного состава.

Вышеуказанное описание состояния дел в отрасли, актуальное и в наши дни, было высказано 5 декабря 1989 года Председателем Совета Министров СССР Николаем Рыжковым на Всесоюзном совещании железнодорожников.

Этому высказыванию без малого 30 лет. А проблемы отрасли остались теми же, несмотря на 15 лет ее реформирования.

Рассмотрим более подробно источники такого застоя.

**ОПИСАНИЕ
МОДЕЛИ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
ОТРАСЛИ**

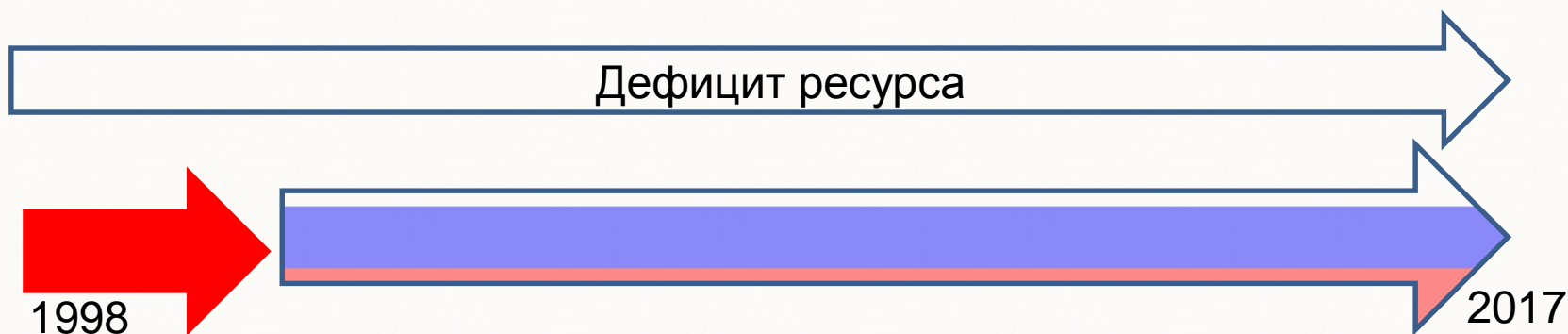
Железнодорожный транспорт, как сегодня модно говорить, является отражением экономики страны.

В советское время преобладала экономика дефицита, и МПС СССР естественным образом эту экономику копировало.

Основная задача железнодорожного транспорта состоит в удовлетворении потребностей населения и промышленности в железнодорожных перевозках.

Но для решения данной задачи нужны вагоны, а вагонов не хватало. Таким образом, МПС СССР создало ресурс, который необходимо было выбивать, **инвентарный вагон.**

Распределение порожних вагонов под погрузку превращалось в бизнес, хотя тогда про бизнес еще никто не слышал.



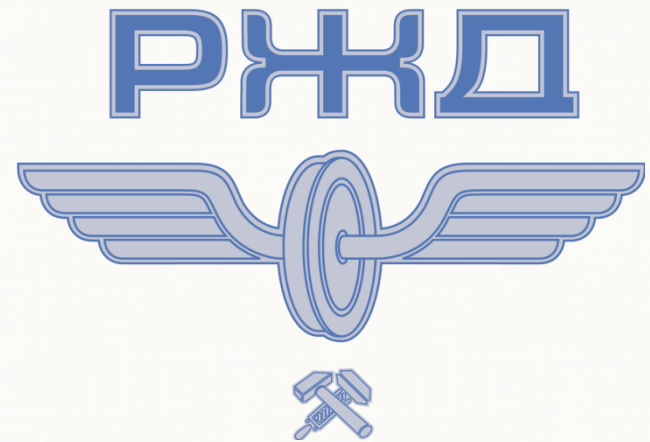


Задача для железнодорожников - кому подать порожний вагон и в каком количестве?

Задача для пользователей - обеспечивать планирование с учетом коэффициента неподачи, соблюдая принцип «планируй больше, может получишь сколько надо»

Приз победителю - вагоны получают только те, кто научился их «выбивать»!

**ОТ
ГОСПЛАНА
К
РЫНКУ**



Распад СССР и создание Российского государства **перестроило** схемы, **но не подходы**, по удовлетворению промышленности в ее необходимости доставить груз по железной дороге от производителя до получателя.



ЗАО «ПЕТРА»



Вокруг МПС России создавались транспортно–экспедиторские компании, которые имея административный ресурс в коллегии, главках и железных дорогах обеспечивали промышленность железнодорожными вагонами.



 Трансрейл

%

ЗАО «ПЕТРА»



Формирование первых капиталов вокруг железной дороги начиналось через создание компаний, по заявкам которых вагоны подавались в первую очередь. Работая через эти фирмы грузовладельцы были обеспечены вагонами. Эти компании, кроме приоритетности в подаче вагонов дополнительно имели скидку с тарифа.



В начале 90-х годов самым доходным бизнесом стала торговля нефтью и нефтепродуктами.

Бизнесмен **Михаил Литвак** одним из первых понял ценность ресурса – железнодорожной цистерны - и создал собственную операторскую компанию.

В тарифах не было вагонной составляющей, но использование частных вагонов было возможно.

Доходность бизнеса компенсировала инвестиции в приобретение подвижного состава.

ВЕХИ



1994 год

Создание системы СФТО.

1996 год

МПС России определило порядок реализации подвижного состава с истекшим сроком службы

2002 год.

Начало реформы железных дорог

2003 год.

Создание ОАО «Российские железные дороги»

2010 год.

Начало корпоративной реформы
ОАО «Российские железные дороги»

2015 год

Официальное окончание реформы

РЕФОРМАТОРЫ



Геннадий Фадеев делал попытки провести реформу собственными силами. Так в декабре 1994 года МПС России провозгласило новую политику клиентоориентированности. Знаменитое «Клиент – Король!» легло в основу Системы Фирменного Транспортного Обслуживания.

Собственных сил железнодорожникам не хватило, реформаторы от власти решительно взялись за железную дорогу.



Николай Аксененко, в 1997 году возглавивший МПС России, сумел провести мягкую подготовку отрасли к реформе. При нем были подготовлены проекты федеральных законов, которые легли в основу деятельности ОАО «РЖД».



Второй приход **Геннадия Фадеева** ознаменовал начало реформы отрасли. После выделения из МПС России хозяйствующего субъекта ОАО «Российские железные дороги», Фадеев занял кресло президента ОАО «РЖД», спокойно расставшись с министерским креслом.



Владимир Якунин является практически реализатором самой интересной части реформы – выделения дочерних обществ, их продаж и формирования новой политики экономики дефицита.

При Якунине началась внутрикорпоративная реформа. РЖД получило мощную государственную поддержку и вышло на международные рынки.

РЕФОРМА ДЕФИЦИТА

Вокруг МПС России формировались частные капиталы, которые помогали создавать сами железнодорожники. Источником этих капиталов являлся дефицит вагонов.

Именно дефицит вагонов и подвигнул сообщество к реформированию отрасли.

За время реформы были выполнены многие мероприятия:

- разработано и внедрено новое тарифное руководство, которое позволило легализовать рынок по предоставлению подвижного состава;
- разделены функции государственного управления и хозяйственного ведения;
- созданы ДЗО, часть из которых продано не аффилированным участникам рынка.

Потеряв контроль над вагоном железнодорожники очень быстро сориентировались. Теперь наличие вагона и согласованной заявки на перевозку грузов не является 100% гарантией осуществления перевозки.

Начался новый виток неудовлетворенности промышленности в железнодорожных перевозках.

Железнодорожники учли ошибки, которые привели к полной либерализации вагонного парка и потере управления ресурсом.

Поэтому любые обсуждения о либерализации тягового подвижного состава пресекаются уже на стадии научной дискуссии.

Нехватка локомотивов и ошибки в организации работы локомотивных бригад сегодня активно маскируются за повышением технологичности и маршрутизации сырьевых грузов и выборочной работой по обеспечению вагонами собственников подвижного состава.

Получается, что железнодороджники допускают на инфраструктуру выгодный и удобный для себя груз. Остальные грузы просто блокируются на стадии предъявления к перевозке.

Это и есть экономика дефицита в действии.



**ЧТО
ДАЛЬШЕ?**

Железнодорожники вкусили от плода экономики дефицита, и их зависимость от проведения такой политики сегодня пока неизлечима.

Оторвав от монополии вагоны, железнодорожники нашли новый дефицит:

- пропускных и провозных способностей, которые позволяют приоритезировать клиентов и получать дотации из госбюджета;
- локомотивной тяги и локомотивных бригад, которые позволяют приоритезировать направления перевозок;
- линейных работников, который позволяет приоритезировать точки отгрузки.

Таким образом, незаконченность реформы, невнятность внутрикорпоративной реформы, увеличение штатной численности аппарата управления за счет сокращения численности линейного персонала, излишняя бюрократизация и регламентация процессов являются зеркалом текущего состояния отрасли.

Получается, что отрасль стоит на пороге реформы?

Новой или продолжения старой?

Сегодняшнее отсутствие внятной позиции общественности может привести к катастрофе.

**СПАСИБО
ЗА
ВНИМАНИЕ!**