

О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте

Постановление Правительства Российской Федерации · № 384 · от 18.05.2001 · Правительство Российской Федерации · Действует с изменениями

Постановление Правительства Российской Федерации от 18.05.2001 г. № 384 (Собрание законодательства Российской Федерации от 2001 г., № 23, ст. 2366)

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 18 мая 2001 г. № 384

МОСКВА

О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте

В целях повышения устойчивости работы железнодорожного транспорта, безопасности и качества оказываемых услуг, формирования единой эффективной транспортной системы страны, снижения совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом и удовлетворения растущего спроса на услуги, оказываемые на железнодорожном транспорте, Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте.
2. Министерству экономического развития и торговли Российской Федерации совместно с Министерством путей сообщения Российской Федерации, Министерством Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства и с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти в месячный срок разработать и представить в установленном порядке в Правительство Российской Федерации проект положения о Комиссии Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта, предложения по ее составу, предусмотрев возложение на эту Комиссию функций по координации и контролю реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте.
3. Установить, что реформирование железнодорожного транспорта проводится в три этапа:
первый этап - 2001 - 2002 годы;
второй этап - 2003 - 2005 годы;
третий этап - 2006 - 2010 годы.
4. Первый этап реформирования железнодорожного транспорта включает в себя:
 - а) реструктуризацию кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта по платежам в бюджеты всех уровней, иным обязательным платежам и договорным обязательствам;
 - б) разработку проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, необходимых для реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте;
 - в) развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе создание грузовых компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом;
 - г) создание условий для недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта пользователей услуг, оказываемых на железнодорожном транспорте;
 - д) осуществление мероприятий по обеспечению взаимного доступа организаций федерального железнодорожного транспорта и организаций, владеющих инфраструктурой железнодорожного транспорта, к инфраструктурам железнодорожного транспорта друг друга;
 - е) инвентаризацию имущества предприятий железнодорожного транспорта;
 - ж) разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и

хозяйственного управления, создание открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

з) продолжение приватизации и вывод из структуры федерального железнодорожного транспорта отдельных предприятий, не связанных с организацией движения и обеспечением аварийно-восстановительных работ и входящих в потенциально конкурентный сектор;

и) формирование в рамках открытого акционерного общества "Российские железные дороги" самостоятельных структурных подразделений для осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении, отдельных специализированных грузовых перевозок, услуг по ремонту технических средств и производству запасных частей, иных видов деятельности, не связанных с перевозками) и введение раздельного учета по этим видам деятельности;

к) разработку механизма финансовой поддержки пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте;

л) подготовку и представление в установленном порядке отраслевой подпрограммы федеральной целевой программы "Содействие занятости населения Российской Федерации на 2002 - 2005 годы" в части, касающейся железнодорожного транспорта;

м) определение механизма внешнего и внутреннего контроля проведения структурной реформы на железнодорожном транспорте, предусматривающего минимизацию риска потери активов и других возможных рисков.

5. Второй этап реформирования железнодорожного транспорта включает в себя:

а) создание акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения открытого акционерного общества "Российские железные дороги", осуществляющие отдельные виды деятельности на железнодорожном транспорте (отдельные специализированные грузовые перевозки, перевозки пассажиров в пригородном сообщении, услуги по ремонту технических средств и производству запасных частей, услуги по производству средств железнодорожной автоматики и телемеханики, а также иные виды деятельности, не связанные с перевозками) путем:

учреждения дочерних акционерных обществ открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

абзац; (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

б) поэтапное сокращение перекрестного субсидирования;

в) создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок;

г) переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах;

д) создание условий для приобретения компаниями-операторами магистральных локомотивов;

е) привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта;

ж) проработку организационно-правовых механизмов и последствий создания дочерних акционерных обществ открытого акционерного общества "Российские железные дороги", осуществляющих грузовые перевозки, и рассмотрение вопроса о целесообразности такого создания.

6. На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта необходимо продолжить привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта путем продажи пакетов акций дочерних обществ открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и других акционерных обществ, которые созданы на железнодорожном транспорте и акции которых находятся в государственной собственности.

Основной задачей третьего этапа является создание дочернего акционерного общества открытого акционерного общества "Российские железные дороги", осуществляющего деятельность в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании, на базе имущества открытого акционерного

общества "Российские железные дороги", необходимого для осуществления целевых видов деятельности в сфере железнодорожных пассажирских перевозок в дальнем следовании, и прежде всего на базе имущества, которым в установленном порядке наделено самостоятельное структурное подразделение открытого акционерного общества "Российские железные дороги", осуществляющее пассажирские перевозки в дальнем следовании. (Дополнен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

7. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, Федеральной антимонопольной службой, Федеральной службой по тарифам и с участием иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти:

обеспечить реализацию структурной реформы на железнодорожном транспорте;

ежегодно, не позднее 1 ноября, представлять в Правительство Российской Федерации информацию о ходе реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте.

8. Рекомендовать органам законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации:

а) принимать в пределах своей компетенции меры по решению задач, предусмотренных Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте;

б) провести реструктуризацию задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта в бюджеты субъектов Российской Федерации;

в) обеспечить полную компенсацию убытков от перевозок пассажиров в пригородном сообщении на федеральном железнодорожном транспорте.

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Касьянов

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 18 мая 2001 г. № 384

ПРОГРАММА

структурной реформы на железнодорожном транспорте

I. Современное состояние железнодорожного транспорта в России и предпосылки для его реформирования

Российские железные дороги являются ключевым, а в некоторых случаях единственным способом перевозки грузов и передвижения пассажиров. Системообразующая роль железнодорожного транспорта подтверждается объемом выполняемых им перевозок: доля этого вида транспорта в 1999 году составила 81 процент всего грузооборота в России (исключая перевозки трубопроводным транспортом). В системе железнодорожного транспорта занято 1 млн. 653 тыс. человек, что составляет более 2 процентов трудоспособного населения России. В этой связи реформа железнодорожного транспорта играет важную роль в поддержании социально-экономической стабильности в стране и обеспечении роста эффективности экономики.

Системный анализ современного состояния железнодорожного транспорта в России и тенденций его развития показывает, что, несмотря на его стабильную работу, для отрасли в целом характерен ряд серьезных проблем:

1. Уровень эффективности железнодорожного транспорта, ассортимент и качество услуг, предоставляемых пользователям, не в полной мере отвечают требованиям складывающейся экономической ситуации. Это связано, в частности, с низким уровнем мотивации работников:

отсутствует четкая связь между вознаграждением сотрудников и результатами их труда, а также относительно низок уровень оплаты труда отдельных категорий работников (особенно работников нижних тарифных разрядов). Наметилась опасная тенденция оттока высококвалифицированных специалистов из отрасли.

2. Совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления сдерживает развитие рыночных отношений в отрасли и препятствует развитию конкурентной среды.

3. Система государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта недостаточно эффективна, в частности:

система регулирования тарифов недостаточно гибка и стабильна, изменения в уровне тарифов отличаются низкой прогнозируемостью;

существуют несколько тарифных центров и тарифных систем;

отсутствует дифференцированный подход к регулированию естественно-монопольных, конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности;

отсутствует согласованность государственного регулирования деятельности различных естественных монополий;

отсутствует механизм предоставления равноправного доступа к инфраструктуре независимым компаниям-перевозчикам и обеспечения благоприятной среды для их деятельности;

регулирование деятельности монопольных поставщиков ресурсов для естественных монополий практически отсутствует;

несовершенна нормативная база функционирования железнодорожного транспорта.

4. Высокая степень износа основных фондов отрасли в условиях прогнозируемого роста спроса на перевозки требует больших затрат на их текущее содержание и ремонт, создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях. В период с 1992 года ежегодный объем инвестиций в отрасль снизился более чем в три раза, а износ основных производственных фондов возрос с 36 до 55 процентов. Полная восстановительная стоимость основных средств, выбывающих в течение последующих пяти лет, превышает 780 млрд. рублей.

Основными препятствиями в решении этих проблем являются:

недостаточная финансовая прозрачность хозяйственной деятельности;

ограниченные возможности привлечения частных инвестиций в необходимом масштабе;

перекрестное субсидирование убыточных видов деятельности за счет прибыльных в рамках Министерства путей сообщения Российской Федерации в целом (по международным стандартам бухгалтерской отчетности убыток от пассажирских перевозок в 1999 году превысил 26 млрд. рублей);

низкая прибыльность системы Министерства путей сообщения Российской Федерации в целом (в том числе в связи с перегруженностью объектами социальной сферы и неосновными видами деятельности) при ограниченности административных рычагов повышения эффективности деятельности. Финансовое состояние железнодорожного транспорта также характеризуется недостаточностью собственного капитала в оборотных активах, значительными объемами кредиторской и дебиторской задолженности, задолженностью перед фискальной системой и неудовлетворительным показателем текущей платежеспособности; сокращение доли российского железнодорожного транспорта на традиционных и перспективных мировых рынках и отсутствие условий для изменения этой тенденции и интеграции России в мировые транспортные рынки.

5. В условиях экономического роста ключевыми требованиями для эффективной работы железнодорожного транспорта становятся снижение собственных затрат, повышение мотивации работников отрасли, способность удовлетворять возрастающие требования пользователей к

качеству услуг и гибко реагировать на изменения спроса. Решение этих вопросов связано в первую очередь с формированием и развитием конкуренции в сфере перевозок.

Неотложность решения данных проблем, а также наличие в настоящее время относительно благоприятных условий (экономических, социальных и политических) определяют необходимость и возможность проведения реформы на железнодорожном транспорте.

II. Основные направления структурной реформы на железнодорожном транспорте

Цели, задачи и принципы реформы

Целями структурной реформы на железнодорожном транспорте являются:

повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития;

формирование единой гармоничной транспортной системы страны;

снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;

удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Для достижения поставленных целей на первом этапе структурной реформы на железнодорожном транспорте необходимо обеспечить реализацию следующих задач и принципов:

разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности;

сохранение единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;

позэтапное прекращение перекрестного субсидирования пассажирских за счет грузовых, внутрироссийских за счет экспортно-импортных перевозок;

совершенствование тарифной политики;

формирование рынка услуг железнодорожных перевозок; (Дополнен - Постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2004 № 811)

дальнейшее развитие конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров;

недопустимость слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно-монопольного сектора;

обеспечение гарантированного недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава;

выделение из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводственных издержек;

обеспечение финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения раздельного финансового учета;

осуществление мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности системы железнодорожного транспорта;

повышение материальной заинтересованности работников железнодорожного транспорта и обеспечение им социальных гарантий.

Выбор оптимальной модели организации железнодорожного транспорта в России

Выбор оптимальной модели организации железнодорожного транспорта в России осуществлялся с учетом состояния железнодорожного транспорта в России, а также опыта реформирования железных дорог за рубежом и российского опыта реформирования естественных монополий.

Принципиальными для успешной реализации выбранной организационной модели железнодорожного транспорта в России являются следующие основные положения:

- поэтапное реформирование и минимизация риска необратимых действий;
- разделение функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью;
- разделение основных и неосновных видов деятельности;
- переход от монопольного состояния отрасли к конкурентному;
- формирование организационной структуры по основным видам деятельности;
- сохранение государственного регулирования и контроля над монопольным сектором (инфраструктурой);
- сохранение интеграции инфраструктуры с частью грузовых перевозок, по крайней мере в течение первых лет реформирования, с поэтапным увеличением доли подвижного состава, принадлежащего независимым компаниям-операторам.

Постепенность процесса реформирования

Постепенность (поэтапность) реформирования системы железнодорожного транспорта определяется необходимостью обеспечить:

- устойчивость, стабильность и бесперебойность работы системы железнодорожного транспорта;
- контроль и возможность корректировки действий на основе анализа промежуточных результатов.

Разделение функций государственного регулирования и организации хозяйственной деятельности

При переходе к новой модели организации железнодорожного транспорта ключевым моментом является полное отделение функций государственного регулирования от хозяйственных функций уже на начальном этапе реформирования. Это разделение необходимо для внедрения конкуренции в системе железнодорожного транспорта и является одним из условий обеспечения равноправного доступа независимых операторов к сетевой инфраструктуре и справедливого тарифообразования.

Разделение основных и неосновных видов деятельности

Виды деятельности, непосредственно не связанные с перевозками, должны быть обособлены с последующим их выведением из системы железнодорожного транспорта, поскольку они могут быть ориентированы на других потребителей услуг и предоставлять иные возможности для специализации. Окончательное решение об обособлении указанных видов деятельности принимается в соответствии с утверждаемым Правительством Российской Федерации планом мероприятий и с учетом результатов комплексного анализа экономического эффекта, достигаемого в результате такого обособления.

Переход от монопольного состояния к конкурентному

Основой для принятия решений о разделении существующих видов деятельности является их классификация на естественно-монопольные, временно-монопольные (потенциально конкурентные) и конкурентные.

Временно-монопольные (потенциально конкурентные) и конкурентные виды деятельности должны быть открыты для конкуренции с целью повышения эффективности и уровня качества услуг, внедрения инноваций. В отношении предприятий, осуществляющих конкурентные и временно-монопольные (по мере их демополизации) виды деятельности, будет решаться вопрос о приватизации. Государственное регулирование будет постепенно заменено рыночными механизмами регулирования во временно-монопольном и конкурентном секторах.

Формирование организационной структуры по основным видам деятельности

При переходе к новой модели организации железнодорожного транспорта его территориально-функциональная организация будет преобразована в организацию по видам деятельности (грузовые

перевозки, пассажирские перевозки и т.п.).

Разделение грузовых, пассажирских пригородных перевозок и пассажирских перевозок в дальнейшем в результате реформирования обусловлено различиями между соответствующими рынками, основными фондами и техническими средствами, используемыми в этих видах деятельности. Данное разделение позволит более точно и своевременно определять прямые и общие затраты по видам деятельности.

Прозрачность деятельности предприятий железнодорожного транспорта, достигнутая вследствие их разделения, принесет ряд следующих преимуществ:

станет прозрачным механизм перекрестного субсидирования, что создаст основу для принятия решений относительно убыточных видов деятельности;

будут выявлены области сокращения эксплуатационных затрат;

будет сформирована основа для эффективного государственного регулирования, в том числе тарифов.

Интермодальные и рефрижераторные грузовые перевозки также обособляются в отдельные направления деятельности, так как по сравнению с перевозками основных категорий грузов эти перевозки в наибольшей степени конкурируют с другими видами транспорта.

Интеграция инфраструктуры и части грузовых перевозок. Сохранение государственного регулирования и контроля над инфраструктурой

Интеграция инфраструктуры большей части локомотивного парка и части грузовых вагонов является целесообразной (при поэтапном увеличении доли организационно-обособленного вагонного парка), по крайней мере в течение нескольких первых лет реформирования, по следующим причинам: грузовые перевозки обеспечивают основную часть загрузки производственных мощностей инфраструктуры;

указанная интеграция позволит сохранить рост экономической эффективности при увеличении масштабов хозяйственной деятельности (экономия масштаба), избежать дополнительных затрат на управление критичными "стыками", в результате чего возможно минимизировать издержки на:

а) управление движением поездов, в том числе составление графиков движения;

б) управление пропускной способностью инфраструктуры в случае возникновения непредвиденных осложнений, например, отставания от предусмотренного графика движения, накопления поездов и т.д.;

в) технологическую координацию взаимосвязанных видов деятельности.

Интеграция позволит более эффективно управлять инфраструктурой при одновременном обеспечении устойчивости, поскольку основным источником финансирования инфраструктуры и основным ее пользователем являются компании, осуществляющие грузовые перевозки.

По мере создания необходимых условий начиная со второго этапа реформы будет развиваться частная собственность на локомотивы (за счет покупки новых локомотивов грузовыми операторскими и пассажирскими компаниями, а не продажи существующего локомотивного парка владельца инфраструктуры). Постепенное увеличение доли парка грузовых вагонов, находящейся в частной собственности, целесообразно по следующим причинам:

будет повышен уровень конкуренции в грузовых перевозках, стимулирующий рост их эффективности и качества;

будут привлекаться частные инвестиции и обеспечиваться доступ к финансовым ресурсам третьих сторон;

за счет принадлежащей владельцу инфраструктуры части вагонного парка будут обеспечиваться перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки (эти перевозки могут при необходимости осуществляться и частными компаниями).

Основные условия, необходимые для развития частной собственности на подвижной состав, в настоящее время фактически созданы, поскольку значительное количество вагонов, прежде всего

специализированных, уже принадлежит частным владельцам.

Вместе с тем сохранение единства инфраструктуры и перевозочной деятельности не гарантирует равноправного доступа независимых, частных перевозчиков к инфраструктуре. Эта проблема будет решена с помощью создания механизмов регулирования доступа. Необходимо также предусмотреть сохранение полного государственного контроля над инфраструктурой.

По мере развития структурной реформы на железнодорожном транспорте могут складываться условия, при которых возможно полное организационное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности. Решение о полном организационном отделении инфраструктуры может быть принято с учетом международного опыта при выполнении ряда условий, в результате которых будут:

полностью завершена внутренняя реструктуризация по видам деятельности, организационно

обособлены пассажирские, интермодальные и рефрижераторные перевозки, за счет чего создана основа для апробации механизмов взаимодействия компании - владельца инфраструктуры с компаниями-перевозчиками;

разработаны и протестированы технические стандарты и правила технологической координации деятельности перевозчиков и владельца инфраструктуры;

созданы и протестированы регуляторные механизмы обеспечения равноправного доступа компаний-перевозчиков к инфраструктуре, в частности, механизмы обеспечения соблюдения технических стандартов инфраструктурной компанией и всеми пользователями инфраструктуры;

разработан механизм финансирования инфраструктуры за счет средств, взимаемых по тарифам с компаний-перевозчиков, а при недостаточности этих средств также за счет федерального бюджета;

разработаны и протестированы механизмы мотивации будущей инфраструктурной компании для сокращения издержек, оптимизации инвестиционной деятельности и совершенствования набора и качества предоставляемых услуг;

разработан механизм обеспечения перевозок для нужд государства.

В целом доказана устойчивым функционированием пассажирских компаний, компаний по транзитным, интермодальным и рефрижераторным перевозкам и независимых компаний-операторов в течение трех лет технологическая возможность отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности без нарушения устойчивости и безопасности системы. В частности:

а) разработан и протестирован механизм управления пропускной (провозной) способностью сети при сбоях графика, ограничениях пропускной (провозной) способности и других осложнениях;

б) разработана, протестирована и введена в действие единая система управления движением поездов, предусматривающая автоматизированное составление графика движения и плана формирования поездов при взаимодействии многих компаний-перевозчиков;

в) действует система сигнализации, обеспечивающая безопасность движения и оптимальное использование мощностей инфраструктуры при наличии многих компаний-перевозчиков.

Необходимость формирования единого хозяйствующего субъекта

На первом (подготовительном) этапе реформирования функции хозяйственного управления, осуществляемые Министерством путей сообщения Российской Федерации, будут выделены из ведения этого Министерства и переданы единому хозяйствующему субъекту - открытому акционерному обществу "Российские железные дороги", 100 процентов акций которого будет принадлежать государству. Его создание позволит обеспечить:

устойчивость и управляемость системы железнодорожного транспорта в период реформирования, в частности, сведение к минимуму риска необратимых действий, которые могут привести к потере экономической и/или технологической устойчивости;

формирование и усиление управленческих связей между структурными образованиями, осуществляющими однородные виды деятельности, при сохранении территориальной организации

системы;

сведение к минимуму возможностей роста транзакционных издержек, сопровождающих изменение структуры управления;

ликвидацию механизма расчетных цен между элементами системы (железными дорогами и Министерством путей сообщения Российской Федерации) с целью повышения ее прозрачности: лишение железных дорог статуса юридических лиц и переход на бюджетно-сметный принцип финансирования позволит отказаться от механизма использования расчетных цен и обеспечит большую объективность формирования финансовых результатов по структурным подразделениям и видам деятельности;

использование эффекта масштаба.

Сфера деятельности, функции и имущественный комплекс открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" на первом (подготовительном) этапе реформы осуществляет следующие основные виды деятельности и выполняет следующие функции:

- 1) предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта (в том числе независимым собственникам подвижного состава) и ее поддержание в эксплуатационном состоянии. К инфраструктуре железнодорожного транспорта относятся: путь и искусственные сооружения, подразделения по обеспечению их содержания и ремонта, станции, системы электрификации и технологической связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы управления движением и система управления перевозками, здания и сооружения, использованные для обеспечения перевозочного процесса;
- 2) эксплуатация локомотивного парка и предоставление услуг локомотивной тяги;
- 3) осуществление грузовых перевозок собственным грузовым вагонным парком;
- 4) грузовые перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки;
- 5) эксплуатация парка пассажирских вагонов локомотивной тяги и осуществление дальних пассажирских перевозок;
- 6) эксплуатация моторвагонного парка пригородного сообщения и предоставление услуг пригородных пассажирских перевозок (возможно, с участием субъектов Российской Федерации);
- 7) эксплуатация иных технических средств, связанных с перевозочным процессом;
- 8) оперативное управление перевозочным процессом (формирование графика движения, диспетчеризация и другие функции управления технологическим процессом перевозки);
- 9) организация и контроль обеспечения безопасности движения, эксплуатации транспортных и иных технических средств, связанных с перевозочным процессом, а также осуществление аварийно-восстановительных работ;
- 10) производство, строительство и ремонт инфраструктуры, подвижного состава и технических средств предприятиями, входящими в структуру федерального железнодорожного транспорта;
- 11) выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на обеспечение безопасности движения и повышение эффективности железнодорожного транспорта, проведение единой научно-технической и инновационной политики;
- 12) эксплуатация объектов социальной сферы, входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта;
- 13) финансовое планирование, формирование и исполнение бюджета и корпоративное управление;
- 14) разработка и реализация инвестиционной стратегии;
- 15) управление информационными ресурсами;
- 16) выработка предложений по совершенствованию нормативных актов по эксплуатации железных дорог и технических средств, безопасности перевозок и охране труда, экологической безопасности,

обеспечению охраны объектов, сохранности перевозимых грузов и имущества, пожарной безопасности;

- 17) разработка проектов единых технических и технологических правил и требований к перевозочному процессу;
- 18) проведение мероприятий по предотвращению чрезвычайных ситуаций, а также обеспечение движения поездов в условиях чрезвычайных ситуаций;
- 19) обеспечение выполнения мероприятий по гражданской обороне и защите от чрезвычайных ситуаций;
- 20) обеспечение в пределах своей компетенции защиты государственной тайны;
- 21) создание, развитие и сохранение мобилизационных мощностей и объектов для производства продукции, необходимой для удовлетворения потребностей государства, Вооруженных Сил Российской Федерации в интересах обороноспособности и национальной безопасности Российской Федерации;
- 22) накопление, сохранение и обновление запасов материальных ценностей мобилизационного резерва;
- 23) создание и подготовка специальных формирований;
- 24) выработка мер по защите объектов, работников и пассажиров железнодорожного транспорта от террористических проявлений;
- 25) участие в проведении единой согласованной социальной политики на железнодорожном транспорте;
- 26) другие функции и виды деятельности, направленные на обеспечение устойчивой работы железнодорожного транспорта.

Для обеспечения выполнения перечисленных видов деятельности открытое акционерное общество "Российские железные дороги" наделяется имуществом федерального железнодорожного транспорта по следующим основным группам:

- 1) инфраструктура железнодорожного транспорта;
- 2) локомотивный парк Министерства путей сообщения Российской Федерации, локомотивные депо, пункты технического обслуживания локомотивов;
- 3) грузовой вагонный парк Министерства путей сообщения Российской Федерации, вагонные депо, пункты технического обслуживания грузовых вагонов;
- 4) парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, пассажирские депо обслуживания и ремонта вагонов локомотивной тяги, пункты технического обслуживания вагонов;
- 5) моторвагонный парк пригородного сообщения, моторвагонные пассажирские депо, пункты технического обслуживания моторвагонного подвижного состава;
- 6) имущество предприятий, входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта и обеспечивающих производство, строительство и ремонт инфраструктуры, подвижного состава и технических средств железнодорожного транспорта (за исключением предприятий, выводимых из структуры федерального железнодорожного транспорта);
- 7) имущество предприятий, входящих в структуру федерального железнодорожного транспорта и обеспечивающих проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
- 8) объекты социальной сферы (за исключением образовательных учреждений, учреждений культуры и отдельных объектов социальной сферы, сохраняющих статус государственных учреждений либо передаваемых на баланс муниципальных образований);
- 9) недвижимое и прочее имущество, необходимое для осуществления административно-управленческих функций.

Вопрос о наделении открытого акционерного общества "Российские железные дороги" имуществом перечисленных основных групп решается исходя из следующего:

- 1) в отношении имущества инфраструктуры законодательством вводится режим ограничения его

оборота, предусматривающий особый порядок распоряжения данным имуществом (возможности его отчуждения);

2) законодательством определяется перечень имущества предприятий железнодорожного транспорта, не подлежащего приватизации, и порядок приватизации остального имущества;

3) промышленные, ремонтные и строительные предприятия, непосредственно не связанные с организацией движения и обеспечением аварийно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте, а также предприятия общественного питания и торговли могут не включаться в имущественный комплекс хозяйствующего субъекта, если соблюдены следующие условия:

а) предприятие не является единственным поставщиком товаров и услуг для системы федерального железнодорожного транспорта;

б) предприятие имеет стабильный рынок сбыта своей продукции помимо федерального железнодорожного транспорта;

в) предприятие обладает конкурентоспособной технологией;

г) немедленное выделение предприятия не приведет к существенному росту транзакционных издержек для системы железнодорожного транспорта в целом.

Процедура приватизации таких предприятий может быть организована одним из следующих способов:

1) закрепление 100 процентов акций в государственной собственности с последующей их передачей единому хозяйствующему субъекту;

2) вывод предприятий из структуры федерального железнодорожного транспорта с реализацией акций в установленном законодательством порядке;

3) включение имущества предприятий в состав имущественного комплекса единого хозяйствующего субъекта с последующим созданием на базе этого имущества соответствующих акционерных обществ.

Конкретный способ приватизации каждого такого предприятия будет определен комиссией по приватизации в порядке, установленном законодательством.

Перечень передаваемого имущества и реорганизуемых предприятий уточняется в период осуществления мероприятий по созданию открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Функции Министерства путей сообщения Российской Федерации

После исключения из Министерства путей сообщения Российской Федерации функций организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте оно сохраняется как федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и выполняет следующие функции:

1) проведение государственной политики в области железнодорожного транспорта, исходя из требований экономики, обороноспособности и безопасности страны, потребностей населения;

2) разработка, утверждение и надзор за исполнением нормативных документов в области: технической эксплуатации железных дорог, иных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, безопасности перевозок и экологии, обеспечения охраны объектов, сохранности перевозимых грузов и имущества, пожарной безопасности, а также охраны труда; установления обязательных требований к техническим средствам, используемым на железнодорожном транспорте, а также услугам, предоставляемым при перевозках грузов и пассажиров (технических регламентов и стандартов);

3) лицензирование, сертификация и стандартизация на железнодорожном транспорте в пределах своих полномочий;

4) надзор за соблюдением метрологических правил и норм;

5) руководство мобилизационной подготовкой и гражданской обороной;

- 6) обеспечение защиты государственной тайны;
- 7) участие в осуществлении государственной политики в области борьбы с террористическими проявлениями на железнодорожном транспорте, координация и взаимодействие по данному вопросу с компетентными органами;
- 8) регулирование в области перевозок для государственных нужд и социально значимых перевозок пассажиров;
- 9) другие функции государственного регулирования в области железнодорожного транспорта.

Организационная структура открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

В процессе реформирования будет осуществляться постепенный переход от преимущественно функционально-территориального принципа организации деятельности федерального железнодорожного транспорта к функциональному принципу, имея в виду ее классификацию по следующим видам деятельности:

- грузовые перевозки;
- содержание и эксплуатация инфраструктуры;
- предоставление услуг локомотивной тяги (в пассажирском и грузовом движении);
- пассажирские перевозки в дальнем следовании;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- содержание социальной сферы;
- прочие виды деятельности.

По каждому из перечисленных видов деятельности в рамках бухгалтерского баланса открытого акционерного общества "Российские железные дороги" формируется отдельный бухгалтерский баланс. Методика раздельного учета доходов, затрат и результатов финансово-хозяйственной деятельности будет определяться органами государственного регулирования в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

Территориальные подразделения открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (железные дороги и их отделения) будут осуществлять налоговые платежи в бюджеты субъектов Российской Федерации в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации.

Поступление налоговых платежей в бюджеты субъектов Российской Федерации после создания открытого акционерного общества "Российские железные дороги" не изменится.

При формировании открытого акционерного общества "Российские железные дороги" будут продолжены работы по совершенствованию системы управления движением, будет вестись отработка новой структуры управления перевозками, включающей в себя:

- главный центр управления перевозками;
- региональные центры управления перевозками;
- опорные центры;
- станции.

В структуре открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на всех этапах реформы сохраняются и на постоянной основе работают органы управления и структурные подразделения, ведающие вопросами обеспечения обороноспособности и национальной безопасности государства, которые в своей деятельности руководствуются специальной подпрограммой данной Программы.

Первый (подготовительный) этап реформ (2001 - 2002 годы)

Цели первого (подготовительного) этапа реформы

Первый этап, продолжительность которого составит 1,5 - 2 года - подготовительный. Его основными целями являются:

создание эффективного механизма государственного регулирования, стимулирующего развитие конкуренции в области грузовых и пассажирских перевозок и в неосновных видах деятельности; разделение функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью на федеральном железнодорожном транспорте; подготовка к формированию на базе отдельных видов хозяйственной деятельности самостоятельных структурных образований; управленческое и финансовое структурирование хозяйственной деятельности по видам деятельности; организационное отделение некоторых предприятий неосновных видов деятельности, имеющих сформировавшийся рыночный потенциал.

Содержание первого (подготовительного) этапа реформы

Будет осуществлена передача функций, связанных с хозяйственной деятельностью, выполняемых Министерством путей сообщения Российской Федерации открытому акционерному обществу "Российские железные дороги". Организационно-правовое обособление самостоятельных структурных образований на базе отдельных видов деятельности будет осуществляться на втором этапе реформы на основе создания на первом этапе условий, включающих: формирование управления по видам деятельности, внедрение системы сегментарного учета по видам деятельности и структурным подразделениям хозяйствующего субъекта, а также системы управленческого учета;

формирование самостоятельных бухгалтерских балансов по видам хозяйственной деятельности; подготовка к созданию акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения открытого акционерного общества "Российские железные дороги", осуществляющие отдельные виды деятельности (включая создание отдельных подразделений, специализирующихся на интермодальных и рефрижераторных перевозках); реформирование системы управления движением.

Будут созданы механизмы, обеспечивающие внутренний и внешний контроль и управление ходом реформы, включая создание Комиссии Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта.

Будет осуществлена подготовка законодательных и иных нормативных и методических документов, необходимых для реализации структурной реформы, включая:

проекты федеральных законов о внесении изменений в федеральные законы "О федеральном железнодорожном транспорте", "Транспортный устав железных дорог Российской Федерации", "О естественных монополиях" и проект федерального закона "Об особенностях приватизации на федеральном железнодорожном транспорте";

разработку основных принципов и механизмов государственного регулирования в естественно-монопольном, временно-монопольном и конкурентном секторах, в том числе направленных на: либерализацию тарифов на железнодорожные перевозки в конкурентном и временно-монопольном секторах (в том числе на пассажирские перевозки в дальнем следовании в вагонах "СВ" и купейных вагонах);

введение механизма индексации тарифов на железнодорожные перевозки в условиях изменения макроэкономических показателей;

обеспечение недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых транспортных организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере железнодорожных перевозок (компаний-операторов, в том числе владеющих

инфраструктурой, не входящей в состав федерального железнодорожного транспорта);
формирование условий, обеспечивающих создание и функционирование операторских грузовых компаний;
определение видов деятельности и имущества, относящихся к монопольным и конкурентным секторам, и ограничение хозяйственного оборота отдельных видов имущества в естественно-монопольном секторе;
разработку порядка и условий приватизации предприятий и имущества федерального железнодорожного транспорта;
определение и реализацию конкурсных принципов обеспечения доступа частных производителей к заказам на ремонт и обслуживание подвижного состава, а также инфраструктуры железных дорог. Будет сформирован механизм финансовой поддержки убыточных видов деятельности, в частности пассажирских перевозок, упорядочены функции федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, а также функции тарифного регулирования на железнодорожном транспорте и обеспечена его координация с тарифным регулированием, осуществляемым в других естественных монополиях.
Будет проведена реструктуризация кредиторской задолженности государственных предприятий железнодорожного транспорта по платежам в бюджеты всех уровней и иным обязательным платежам.
Будет сформировано открытое акционерное общество "Российские железные дороги" и его имущественный комплекс.
Будут разработаны и внедрены механизмы обеспечения сохранности активов федерального железнодорожного транспорта в ходе подготовительного этапа реформы, в том числе:
разработана и внедрена система отчетности и контрольных показателей, позволяющая Комиссии Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта отслеживать темпы и эффективность осуществления реформы;
обеспечено соблюдение установленного порядка при совершении сделок с имуществом железнодорожного транспорта, имеющим непосредственное отношение к перевозочной деятельности;
проведение инвентаризации (в том числе технической) имущества предприятий, подведомственных Министерству путей сообщения Российской Федерации, в целях определения реальной стоимости их активов, а также проведение аудита их финансово-хозяйственной деятельности;
разработка по мере необходимости нормативных актов, позволяющих Комиссии Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта в полной мере осуществлять контроль над проведением реформы, и в частности, над сделками с имуществом железнодорожного транспорта.
Будут осуществлены передача отдельных малолетельных железнодорожных линий и участков в собственность субъектов Российской Федерации, муниципальную собственность и собственность организаций, приватизация и вывод из структуры федерального железнодорожного транспорта отдельных предприятий, не связанных с организацией движения и обеспечением аварийно-восстановительных и мобилизационных работ и входящих в потенциально конкурентный сектор. Будет реализована программа обновления производственно-технической базы железнодорожного транспорта.
Предусматривается осуществление мер по обеспечению социальной стабильности в отрасли, в частности, разработка проекта отраслевой подпрограммы федеральной целевой программы "Содействие занятости населения Российской Федерации на 2002 - 2005 годы".

Механизм поддержки убыточных видов деятельности (пассажирских перевозок)

Механизм поддержки пассажирских перевозок определяется Правительством Российской Федерации

на первом этапе реформы с целью обеспечения прозрачности при компенсации их убытков и поэтапного прекращения их перекрестного субсидирования за счет грузовых перевозок.

В целях минимизации расходов, относимых на пассажирские перевозки, на первом этапе уточняются нормативы отнесения условно-постоянных затрат железнодорожного транспорта (в первую очередь естественно-монопольного сектора) на себестоимость пассажирских перевозок.

На первом и втором этапах тарифы на перевозки в дальнем следовании и перевозки в пригородном сообщении должны устанавливаться не ниже уровня переменных затрат.

Тарифная политика в области пассажирских перевозок будет проводиться с учетом платежеспособного спроса населения и при постепенном сокращении перекрестного субсидирования за счет грузовых перевозок.

На втором этапе объем необходимого дотирования определяется на каждый год отдельно для перевозок в дальнем следовании и в пригородном сообщении с учетом возможности дерегулирования тарифов на отдельные виды пассажирских перевозок и совершенствования механизма бюджетного финансирования перевозок пассажиров, имеющих льготы по оплате проезда на железнодорожном транспорте.

Необходимые субсидии для покрытия убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении предусматриваются в федеральном бюджете, от перевозок в пригородном сообщении - в бюджетах субъектов Российской Федерации. Субсидии будут предоставляться как компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, так и льготным категориям населения в форме адресной поддержки. Адресное субсидирование населения позволит, с одной стороны, устанавливать тарифы на пассажирские перевозки на экономически обоснованном уровне, а с другой создаст предпосылки для сокращения расходов на дотирование по сравнению с вариантом дотирования компаний. Поэтапное прекращение перекрестного субсидирования обеспечивается путем постепенного увеличения доли федерального бюджета и соответствующего уменьшения доли доходов от грузовых перевозок, направляемых на покрытие убытков от пассажирских перевозок.

Механизмы управления реформой при переходе от первого (подготовительного) этапа ко второму этапу

Для обеспечения своевременности, полноты и правильности выполнения мероприятий различных этапов реформирования предлагаются следующие механизмы контроля и управления ходом реформы:

Правительство Российской Федерации, выполняя функции общего собрания акционеров, по согласованию с Президентом Российской Федерации назначает руководителя открытого акционерного общества "Российские железные дороги", по представлению открытого акционерного общества "Российские железные дороги" ежегодно утверждает инвестиционную программу на очередной год;

Комиссия Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта осуществляет координацию и контроль за реализацией реформы (в том числе периодический анализ возможности организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности в соответствии с установленными критериями), включая контроль за соответствием хода реформирования требованиям обороноспособности и национальной безопасности государства, принимает решение об изменении состава видов деятельности временно-монопольного и конкурентного секторов (перевод отдельных видов деятельности, где сформированы условия для эффективной конкуренции, в режим регулирования конкурентного сектора);

Министерство путей сообщения Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства и другие федеральные органы исполнительной власти, а также открытое акционерное общество "Российские железные дороги" в рамках своих полномочий

осуществляют мероприятия по реформированию в соответствии с настоящей Программой; комиссия по приватизации, формирующая состав имущественного комплекса открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и состоящая из представителей министерств и ведомств, определяет перечень имущества и предприятий, не подлежащих включению в состав этого акционерного общества.

Представители государства в органах управления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" контролируют соблюдение основных принципов и направлений реформирования, а также полноту и своевременность выполнения им мероприятий соответствующих этапов.

Осуществляется отделение функции сбора денежных средств за перевозки от функции перевозки и от функции отражения операций в бухгалтерском учете.

Создается система ключевых контрольных показателей экономической эффективности деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги", которая при отказе от механизма расчетных цен и ослаблении финансовой самостоятельности железных дорог станет основой для формирования инструментов мотивации труда.

Второй этап реформы (2003 - 2005 годы)

Организационно-правовое обособление самостоятельных структурных образований, осуществляющих отдельные виды деятельности

Целью второго этапа реформы является создание акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения открытого акционерного общества "Российские железные дороги", осуществляющие те виды деятельности, которые могут осуществляться другими хозяйственными обществами и/или открыты для конкуренции.

На втором этапе реформирования федерального железнодорожного транспорта необходимо обеспечить:

рост конкуренции в грузовых перевозках;

завершение оптимизации структуры управления открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (в том числе усиление роли организации управления по видам деятельности);

эффективное функционирование систем учета, сформированных на первом (подготовительном) этапе реформирования;

сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок с помощью созданного на первом (подготовительном) этапе реформирования механизма поддержки пассажирских перевозок;

упорядочение функций федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих государственное регулирование в области транспорта;

создание акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения открытого акционерного общества "Российские железные дороги", осуществляющие пригородные пассажирские перевозки, ремонт технических средств для железнодорожного транспорта и производство запасных частей, интермодальные и рефрижераторные перевозки, неосновные виды деятельности, не связанные с перевозками, с последующей продажей акций.

Одновременно с решением об учреждении акционерных обществ, созданных на втором этапе, принимается решение о сроках и способах продажи акций этих обществ.

В учредительных документах открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и акционерных обществ, созданных путем учреждения, предусматривается порядок, обеспечивающий контроль совета директоров открытого акционерного общества "Российские железные дороги" за сделками с имуществом дочерних и зависимых акционерных обществ, за избранием и прекращением полномочий членов совета директоров, ревизионной комиссии и единоличного исполнительного органа дочерних и зависимых акционерных обществ. (Дополнен - Постановление Правительства

Российской Федерации от 20.12.2004 № 811)

В сфере грузовых перевозок на втором этапе реформы основная часть мелкопартионных грузовых перевозок и повагонных отправок будет осуществляться открытым акционерным обществом "Российские железные дороги", владеющим инфраструктурой, локомотивным парком и частью вагонного парка, составляющей к концу второго этапа реформирования около 50 процентов всех вагонов. Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" осуществляет также перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки, обеспечивает надлежащее содержание необходимых мобилизационных резервов (при необходимости такие перевозки могут осуществлять и частные компании). Развиваются операторские грузовые компании, растет их количество и доля на рынке грузовых перевозок.

На втором этапе реформы создаются организационно-правовые условия для увеличения доли парка магистральных локомотивов, находящихся в частной собственности (собственности компаний-операторов). Постепенное изменение соотношения грузового вагонного парка, находящегося в собственности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и в собственности грузовых операторских компаний происходит за счет сокращения грузового вагонного парка открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по мере его износа и одновременного приобретения грузовыми операторскими компаниями новых грузовых вагонов на заводах, а также вагонов парка открытого акционерного общества "Российские железные дороги", подлежащих капитально-восстановительному ремонту. Таким образом, доля парка грузовых вагонов, находящихся в собственности независимых грузовых операторских компаний, постепенно увеличивается и к третьему этапу реформирования достигнет 50 процентов и более. Приобретение вагонов у Министерства путей сообщения Российской Федерации осуществляется в соответствии с порядком, устанавливаемым Правительством Российской Федерации.

Абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

Абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

абзац; (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

абзац; (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

абзац; (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

абзац; (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

Абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

Абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

Абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2004 № 811)

На некоторых выделенных направлениях региональные компании (акционерные общества) могут эксплуатировать собственные локомотивы.

При создании пассажирских компаний в форме независимых акционерных обществ соответствующими органами государственного регулирования устанавливается механизм равноправного (конкурсного) распределения ниток графика пассажирского движения, формируемых открытым акционерным обществом "Российские железные дороги". Такой механизм может быть использован органами государственного регулирования при осуществлении других видов конкурентных перевозок.

Абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

Компаниям пригородных пассажирских перевозок принадлежат:

моторвагонный подвижной состав;

моторвагонные депо;

вокзалы с преимущественно пригородным движением;

павильоны, платформы, кассовое оборудование;

часть имущества пассажирского хозяйства, относящегося к пригородным перевозкам.

На втором этапе реформы предприятия по ремонту локомотивов и производству запасных частей для локомотивов, ремонту пассажирских вагонов и производству запасных частей для пассажирских вагонов, ремонту грузовых вагонов, ремонту путевой техники, ремонту и производству электротехнической продукции, вошедшие в состав открытого акционерного общества "Российские железные дороги", подлежат реструктуризации, необходимой для универсализации их деятельности и повышения конкуренции между ними.

На базе имущества, которым в установленном порядке наделены указанные ремонтные предприятия, по мере их реструктуризации будут создаваться акционерные общества. Сфера деятельности ремонтных предприятий будет постепенно открываться для частных акционеров.

Абзац. (Исключен - Постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2004 № 811)

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские организации, вошедшие в состав открытого акционерного общества "Российские железные дороги", будут реструктурированы для повышения эффективности их деятельности. По мере реструктуризации на базе имущества, которым в установленном порядке наделены некоторые из этих организаций, могут создаваться акционерные общества. Ряд научно-исследовательских и опытно-конструкторских организаций останется в составе открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в виде филиалов или структурных подразделений.

Третий этап реформы (2006 - 2010 годы)

Целью третьего этапа реформы является создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта предусматривается: оценка целесообразности и способов полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности (если условия, при которых возможно такое отделение, достигнуты на этом этапе);

развитие частной собственности на магистральные локомотивы;

переход большей части (60 процентов и более) парка грузовых вагонов в частную собственность;

развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок;

развитие конкуренции в сфере дальних пассажирских перевозок;

продажа лицензий на осуществление пассажирских перевозок в пригородном сообщении, ограниченных сроком действия (франшиз);

оценка возможности создания нескольких конкурирующих между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний.

В сфере грузовых перевозок:

осуществляются мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно, в европейской части России). При этом за данными компаниями сохраняются обязательства перед государством по осуществлению перевозок для обеспечения обороноспособности и национальной безопасности, а также проведению необходимых мероприятий по мобилизационной подготовке;

создаются условия и стимулы для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав. Предполагается, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будут находиться в частной собственности;

на базе предприятий промышленного железнодорожного транспорта, отдельных подъездных путей и строящихся новых отдельных железнодорожных линий могут создаваться вертикально интегрированные железнодорожные компании, владеющие подъездными путями и линиями, подвижным составом. Доступ на магистральные сети и рынок грузовых перевозок данным компаниям будет предоставляться на основе системы лицензирования.

На третьем этапе реформы создается дочернее акционерное общество открытого акционерного

общества "Российские железные дороги" - Федеральная пассажирская компания, осуществляющая деятельность в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании.

Федеральной пассажирской компании принадлежат:

пассажирские вагоны, депо и пункты технического обслуживания;

имущество пассажирского хозяйства;

локомотивы, используемые для осуществления перевозок пассажиров в поездах дальнего следования.

Тарифы на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом подлежат государственному регулированию в соответствии с законодательством о естественных монополиях.

(Текст в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 № 600)

Формируются условия для создания вне системы открытого акционерного общества "Российские железные дороги" частных пассажирских компаний на всех направлениях пассажирских перевозок.

С целью повышения эффективности пассажирских перевозок в пригородном сообщении заинтересованным компаниям, прошедшим соответствующую сертификацию, предоставляется возможность покупки лицензий на право осуществления пригородных перевозок в течение определенного периода (франшиз).

Увеличивается количество компаний, осуществляющих пригородные перевозки, принадлежащих частично или полностью субъектам Российской Федерации и/или муниципальным властям.

Проводится продажа акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам.

При осуществлении неосновных видов деятельности, не связанных с перевозками, происходит дальнейшее развитие конкуренции, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа частного капитала.

Система государственного регулирования на железнодорожном транспорте

Основной целью государственного регулирования в монопольных секторах экономики является обеспечение макроэкономической эффективности и обеспечение баланса экономических интересов потребителей и производителей товаров (работ, услуг), относящихся к монопольному сектору.

Задачами государственного регулирования на железнодорожном транспорте являются:

гармоничное развитие единой транспортной системы страны и ее экономики;

обеспечение национальной безопасности и обороноспособности государства, мобилизационной готовности железнодорожного транспорта;

обеспечение безопасности перевозок;

обеспечение равноправного доступа к продукции (работам, услугам) естественно-монопольного и временно-монопольного (потенциально-конкурентного) секторов;

обеспечение равноудаленности органов регулирования от хозяйствующих субъектов;

обеспечение единства и последовательности регулирования;

формирование стабильно развивающейся системы хозяйственных отношений в железнодорожной отрасли;

содействие формированию рыночных отношений на основе развития конкуренции;

предупреждение, ограничение и пресечение монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции;

формирование благоприятного инвестиционного климата;

обеспечение стабильности правил тарифного регулирования, гибкости реагирования на изменения экономических условий и прогнозируемости изменений тарифной системы и уровня тарифов, а также соответствия тарифной системы этапу структурной реформы.

Методы государственного регулирования в монопольных и конкурентных секторах

В естественно-монопольном секторе регулирование должно осуществляться путем:

- обеспечения координации регулирования тарифов на услуги всех естественных монополий;
- установления правил доступа к продукции (работам, услугам) естественно-монопольного сектора, в том числе правил заключения и выполнения договоров;
- определения перечня хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги естественно-монопольных видов деятельности, подлежащих лицензированию;
- установления особого режима контроля за совершением сделок с основными средствами, получения контроля над основными средствами, осуществлением инвестиций;
- установления процедуры обязательного опубликования информации об имеющих лицензии хозяйствующих субъектах, перечне тарифов и условий перевозки (оказания иных услуг) в общедоступной информационной системе, а также в местах приема заказов на перевозки;
- надзора за недискриминационностью технических правил и норм, обеспечения независимости органа стандартизации и сертификации от субъектов естественной монополии;
- установления тарифной базы (прейскуранта и дополнительных условий тарификации) и правил ее применения;
- осуществления индексации тарифов в соответствии с изменениями макроэкономических показателей;
- надзора за исполнением установленных правил, рассмотрения жалоб и обращений хозяйствующих субъектов, выдачи обязательных для исполнения предписаний, наложения штрафов и административных взысканий;
- использования судебных процедур по фактам нарушений законодательства о естественных монополиях и т.п.

Во временно-монопольном (потенциально конкурентном) секторе регулирование доступа должно осуществляться в тех же формах, как и в естественно-монопольном секторе, с учетом специальных мер антимонопольного регулирования, направленных на развитие конкуренции.

Либерализация тарифов во временно-монопольном секторе определяется органом регулирования естественных монополий в соответствии с уровнем развития конкуренции на конкретных сегментах рынка.

На первом этапе реформ необходимо начать либерализацию тарифного регулирования в секторах с потенциально возможной внутриотраслевой, межотраслевой, межтранспортной и международной конкуренцией.

К сектору внутриотраслевой конкуренции могут быть отнесены железнодорожные перевозки повышенного качества (пассажирские перевозки в вагонах "СВ" и купейных вагонах, скоростные пассажирские и грузовые перевозки).

К сектору межотраслевой конкуренции могут быть отнесены перевозки грузов, эффект от производительного потребления которых может быть замещен продукцией других отраслей промышленности (перевозка энергоносителей железнодорожным транспортом или передача электроэнергии).

К сектору межтранспортной конкуренции могут быть отнесены грузовые и пассажирские перевозки при наличии альтернативной транспортной инфраструктуры.

К сектору международной конкуренции могут быть отнесены транзитные грузовые перевозки, пассажирские и грузовые перевозки в прямом международном сообщении (конкуренция с трансконтинентальными грузоперевозчиками, морским транспортом, международными авиакомпаниями).

Регулирование тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении будет осуществляться территориальными подразделениями регулирующего органа с участием органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В случае, когда из регионального бюджета (бюджета субъекта Российской Федерации) не выделяются средства на возмещение соответствующей части

убытков пассажирской компании, тарифы должны устанавливаться на уровне не меньшем, чем экономически обоснованные затраты.

В конкурентном секторе регулирование доступа должно осуществляться в формах, предусмотренных общими нормами российского антимонопольного законодательства. В этом секторе рынка железнодорожных перевозок осуществляется последовательное дерегулирование ценообразования и переход на свободные (контрактные) цены.

Совершенствование системы государственного тарифного регулирования

В тарифах на железнодорожные перевозки должно быть предусмотрено:

покрытие всех экономически обоснованных эксплуатационных затрат;

обеспечение суммарных доходов хозяйствующих субъектов, достаточных для формирования справедливой прибыли;

обеспечение учета рыночной конъюнктуры на перевозимые товары;

обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта.

Построение тарифов за пользование услугами естественно-монопольного сектора следует осуществлять дифференцированно с учетом транспортной составляющей различных классов грузов. Это создаст условия для перевозки грузов с высокой долей транспортной составляющей без привлечения государственной компенсационной поддержки.

Маркетинговые факторы должны дополнительно учитываться при формировании тарифной базы, устанавливаемой исходя из себестоимости и рентабельности перевозок, только в тех случаях, когда эти факторы ограничивают объем перевозок. Маркетинговый подход должен основываться на изменении рыночной конъюнктуры на отдельные товарные группы.

Значительное разнообразие рыночных факторов потребует наряду с дифференциацией тарифов по классам грузов применения исключительных тарифов для отдельных видов грузов на определенных направлениях перевозок. Минимальный уровень исключительных тарифов не должен быть ниже переменных издержек железных дорог, кроме случаев целевых гарантированных дотаций со стороны государства или заинтересованных хозяйствующих субъектов.

Тарифные преysкуранты должны учитывать условия и качество перевозок пассажиров и грузов.

Оплата дополнительных услуг, предоставление которых закреплено в соответствующем нормативном документе, осуществляется на основе фиксированных платежей, подлежащих утверждению и контролю органами государственного регулирования.

Разделение тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие

В целях развития конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок новая система тарифов на грузовые и пассажирские железнодорожные перевозки будет предусматривать установление отдельных тарифов за пользование вагонным парком и за пользование услугами инфраструктуры и локомотивной тяги. Определение соотношения тарифов за пользование вагонным парком и за пользование услугами инфраструктуры и локомотивной тяги, обеспечивающего равновыгодные условия хозяйствования для частных и государственных компаний-перевозчиков, будет осуществлено в процессе финансового разделения видов деятельности в системе федерального железнодорожного транспорта. При этом система тарифного регулирования должна будет минимизировать барьеры выхода на рынок для новых компаний-перевозчиков.

Совершенствование системы индексации тарифов

Основной целью индексации тарифов является обеспечение устойчивости функционирования железнодорожной отрасли и ее расширенного воспроизводства при изменении макроэкономических параметров. Для дальнейшего совершенствования процесса индексации тарифов будут разработаны методические рекомендации, содержащие четкие правила индексации тарифов, гарантирующие

прогнозируемость их уровня.

При рассмотрении вопроса об индексации тарифов будут учитываться:

макроэкономические параметры (индексы цен промышленного производства, индексы цен на потребляемые железнодорожной отраслью ресурсы и др.);

согласованный уровень себестоимости услуг;

объемы перевозок;

объемы государственных дотаций на различные виды перевозок;

согласованный объем планируемых капиталовложений;

характеристики изменений уровня качества услуг железнодорожного транспорта.

При индексации тарифов необходимо учитывать потери системы железнодорожного транспорта, возникающие в период, когда макроэкономические параметры еще не достигли пороговых (необходимых для рассмотрения вопроса об индексации) значений.

Предусматривается периодическая публикация прогнозов индексации тарифов.

Социальная политика на железнодорожном транспорте

Повышение мотивации труда как необходимое условие роста его производительности

Рост производительности труда работников системы железнодорожного транспорта в значительной степени может быть достигнут за счет повышения мотивации труда. Основными мерами по улучшению системы мотивации труда являются:

повышение отраслевой минимальной заработной платы;

создание механизма, обеспечивающего получение вознаграждения сотрудниками в строгой зависимости от реальных результатов их труда;

усиление мотивации труда персонала в повышении эффективности производства за счет увеличения доли сэкономленных ресурсов, оставляемых в распоряжении руководителей производств;

дифференциация уровня тарифных ставок и окладов работников железных дорог разных категорий;

осуществление перехода от отраслевой единой тарифной сетки к отдельным системам оплаты труда для руководителей, специалистов, служащих и рабочих;

совершенствование системы аттестации руководителей и специалистов отрасли, повышающей объективность и точность результатов аттестации;

уточнение показателей оценки деятельности отраслевых рабочих мест, подразделений и предприятий, для которых имеющиеся показатели недостаточно полно отражают стоящие перед ними задачи и реализуемые функции;

формирование совета по социальной политике на железнодорожном транспорте для координации социальной политики и, в частности, всех элементов системы мотивации труда (оплата труда, предоставление социальных льгот и т.п.).

Сокращение числа занятых

Реорганизация системы федерального железнодорожного транспорта будет сопровождаться сокращением численности работников, превышающим предел естественной текучести кадров и выхода сотрудников на пенсию. Для обеспечения социальной стабильности на железнодорожном транспорте должна разрабатываться и реализовываться отраслевая подпрограмма федеральной целевой программы "Содействие занятости населения Российской Федерации на 2002 - 2005 годы".

Указанная подпрограмма будет включать в себя, в частности, следующие меры:

упреждающая переподготовка высвобождаемых работников, обучение новым или смежным профессиям;

перемещение на другие рабочие места внутри отрасли, а также на рабочие места вне ее;

стимулирование досрочного выхода на пенсию;

поощрение добровольного увольнения (в том числе с зачислением высвобождаемых специалистов и

работников ведущих профессий в кадровый резерв с частичной выплатой пособий);
выплата работникам, уволенным в связи с сокращением численности штата работников, выходных пособий;
сохранение в течение определенного времени за высвобождаемыми работниками и членами их семей социальных льгот;
предоставление высвобождаемым работникам возможности переобучения в образовательных учреждениях системы переподготовки кадров.
Мероприятия по содействию занятости высвобождаемых работников будут реализованы в первую очередь открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" во взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и территориальными органами Министерства труда и социального развития Российской Федерации.

Снижение расходов на социальную сферу

Для снижения бремени отраслевых расходов на социальную сферу предполагается осуществить следующие меры:
продолжить вывод объектов социальной сферы за пределы железнодорожного транспорта в случае финансово-экономической целесообразности такого вывода;
сформировать централизованную структуру управления объектами социальной сферы, остающимися на балансе отрасли, для повышения уровня доходности от эксплуатации этих объектов и сокращения затрат на их содержание за счет концентрации этих объектов в рамках данной структуры. Повысить окупаемость объектов социальной сферы, в том числе на основе предоставления дополнительных платных услуг сторонним организациям и физическим лицам;
перейти от финансирования отдельных объектов социальной сферы к финансированию отраслевого социального заказа для стимулирования собственной коммерческой деятельности этих объектов;
создать условия для повышения доли средств самих работников в финансировании расходов на содержание объектов социальной сферы.

Вывод объектов социальной сферы

В процессе реформирования системы железнодорожного транспорта будет продолжен вывод из нее объектов социальной сферы. При этом предусматривается сохранение определенной части объектов внутри системы. Для определения перечня таких объектов применяются следующие критерии:
объект находится в районе, где предприятия железнодорожного транспорта являются градообразующими;
объект непосредственно обеспечивает работу железнодорожного транспорта;
вывод объекта привел бы к увеличению затрат на оплату социальных услуг.
Вывод объектов социальной сферы проводится с учетом мнения соответствующего выборного профсоюзного органа.

Образовательные учреждения

Высшие и средние специальные учебные заведения сохраняют статус государственных учреждений образования, бюджетный источник финансирования и будут подчиняться непосредственно Министерству путей сообщения Российской Федерации.
В открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" предполагается создать фонд финансовой поддержки вузов и техникумов (колледжей), аналогичный существующему сегодня в Министерстве путей сообщения Российской Федерации, для укрепления и развития их материально-технической и учебно-лабораторной базы и поддержки учреждений открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по переподготовке кадров.

Объекты жилищно-коммунального хозяйства

Предусматривается продолжение вывода из состава предприятий железнодорожного транспорта жилья и объектов жилищно-коммунального хозяйства.

К 2004 году в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" сформируется остаток жилья в размере 17 млн. кв. метров, который не подлежит снижению (жилье, находящееся в полосах отвода железных дорог или в местах, где предприятия железных дорог являются градообразующими). Указанный остаток жилья будет регулярно пересматриваться с точки зрения возможности его вывода из структуры открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Объекты здравоохранения, рабочего снабжения, культуры и спорта

Предусматривается сохранение в системе железнодорожного транспорта учреждений здравоохранения, связанных с медицинским обеспечением безопасности процесса перевозок, оказанием квалифицированной специализированной медицинской помощи работникам железнодорожного транспорта, членам их семей, пенсионерам железнодорожного транспорта, определением профессиональной пригодности, предупреждением профессиональных заболеваний и производственного травматизма работников железнодорожного транспорта. Одновременно предполагается планомерное сокращение учреждений здравоохранения в соответствии с сокращением количества работников открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Предусматривается сохранение общедоступной сети предприятий торговли и общественного питания, при условии если их деятельность не приносит убытков.

Социальная политика на железнодорожном транспорте будет строиться на принципах партнерства с отраслевыми профсоюзами железнодорожников и транспортных строителей. В частности, в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" вопросы, связанные с условиями труда, заработной платы и другими социальными проблемами будут разрешаться в рамках Отраслевого тарифного соглашения.

Ожидаемые результаты реформирования

Реализация Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте позволит обеспечить достижение целей реформирования, а также решить основные проблемы железнодорожного транспорта.

Устойчивость и безопасность работы железнодорожного транспорта будут обеспечиваться за счет постепенности и эволюционности реформирования, а также привлечения необходимых инвестиций и технического перевооружения отрасли.

Формирование единой гармоничной транспортной системы страны создаст условия для:

рационального распределения перевозок между различными видами транспорта;

развития взаимодействия и координации в транспортном секторе при выполнении перевозок в смешанном сообщении;

оптимального распределения государственной поддержки между различными видами транспорта;

максимального использования транзитного потенциала российской транспортной системы;

сокращения экономически обоснованных сфер монопольной деятельности различных видов транспорта в различных сегментах.

Повышение географической доступности железнодорожного транспорта будет обеспечено благодаря вводу в эксплуатацию новых железнодорожных линий, в том числе построенных за счет частных инвестиций.

Снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом и повышение его экономической доступности осуществится за счет повышения эффективности деятельности на основе развития конкуренции.

Удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта будет обеспечено в том числе за счет появления и развития новых пассажирских и грузовых компаний.

Удовлетворение инвестиционной потребности железнодорожного транспорта приведет к существенному росту спроса на продукцию предприятий транспортного машиностроения, что будет стимулировать развитие этой отрасли.

Повышение эффективности деятельности железнодорожного транспорта в результате реформирования позволит обеспечить финансирование инвестиционных потребностей отрасли на сумму около 30 - 40 млрд. рублей в год дополнительно к финансированию, которое возможно привлечь без проведения реформы.

Основные препятствия для развития конкурентного рынка железнодорожных услуг будут устранены в результате разделения функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования, а также организационно-правового разделения в системе железнодорожного транспорта естественно-монопольных, конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности.

Нормативная база, регламентирующая работу железнодорожного транспорта, будет приведена в соответствие с основными принципами гражданского законодательства Российской Федерации, что позволит качественно повысить эффективность системы государственного регулирования.

Существенно повысится мотивация и производительность труда работников железнодорожного транспорта.

Будет в полной мере обеспечена социальная защищенность работников железнодорожного транспорта. Результатами структурной реформы в этой сфере будут являться:

повышение качества труда в связи с техническим перевооружением отрасли;

минимизация рабочих мест с тяжелым ручным трудом и вредными условиями труда;

повышение реальной заработной платы в сфере железнодорожного транспорта;

повышение качества охраны здоровья и профилактики профессиональных заболеваний.

Таким образом, осуществление Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте в отношении железнодорожного транспорта послужит стимулом перехода на новую ступень его развития и будет способствовать росту экономики страны в целом.

III. План первоочередных мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2001 - 2002 годы

Содержание мероприятий

Документ

Исполнители

Срок выполнения

1. Создание Комиссии Правительства Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта

проект постановления Правительства Российской Федерации
МПС России

МАП России Минимущество России Минобороны России июнь 2001 г.

2. Реструктуризация кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта по платежам в бюджеты всех уровней и иным обязательным платежам

проект постановления Правительства Российской Федерации
МНС России

ФСФО России

МПС России Минэкономразвития России

Пенсионный фонд Российской Федерации Федеральный фонд обязательного медицинского страхования
II квартал 2001 г.

3. Реструктуризация просроченной кредиторской задолженности предприятий федерального

железнодорожного транспорта поставщикам товаров и услуг

проект решения коллегии МПС России, проект указания МПС России МПС России III квартал 2001 г.

4. Исключение предприятий и объектов железнодорожного транспорта из перечня предприятий и объектов, не подлежащих приватизации

проект Указа Президента Российской Федерации "О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284 "О Государственной программе приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации" Минимущество России МПС России Минэкономразвития России Минобороны России август 2001 г.

5. Правовое обеспечение структурной реформы на железнодорожном транспорте в части разделения функций государственного регулирования и организации хозяйственной деятельности, возможности создания открытого акционерного общества для организации хозяйственной деятельности, функционирования независимых перевозчиков на железнодорожном транспорте, ограничения хозяйственного оборота имущества инфраструктуры железнодорожного транспорта

проект федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "О федеральном железнодорожном транспорте" проект федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "Транспортный устав железных дорог Российской Федерации" МПС России Минэкономразвития России

МАП России Минимущество России Минобороны России октябрь 2001 г.

6. Определение сфер деятельности на железнодорожном транспорте, относящихся к естественно-монопольному и потенциально конкурентному секторам

проект федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "О естественных монополиях" МАП России

МПС России Минэкономразвития России

Минимущество России октябрь 2001 г.

7. Определение порядка приватизации предприятий и имущества федерального железнодорожного транспорта

проект федерального закона "Об особенностях приватизации на федеральном железнодорожном транспорте" Минимущество России МПС России Минэкономразвития России

МАП России Минобороны России октябрь 2001 г.

8. Обеспечение недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых транспортных организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере железнодорожных перевозок (компаний-операторов, в том числе владеющих инфраструктурой, не входящей в состав федерального железнодорожного транспорта)

проект постановления Правительства Российской Федерации об утверждении правил равноправного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта МАП России

МПС России Минэкономразвития России

Минтранс России в течение двух месяцев после принятия нормативных правовых актов, предусмотренных в пунктах 4 и 5 настоящего Плана

9. Принятие решения о создании открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

проект Указа Президента Российской Федерации "О создании открытого акционерного общества "Российские железные дороги" Минимущество России МПС России Минэкономразвития России

МАП России в течение 2 месяцев после принятия нормативных правовых актов, предусмотренных в пунктах 4 и 5 настоящего Плана

10. Упорядочение функций федеральных органов исполнительной власти в области железнодорожного транспорта

проект постановления Правительства Российской Федерации "Вопросы Министерства путей сообщения Российской Федерации" проект постановления Правительства Российской Федерации "Об

утверждении Положения о Министерстве путей сообщения Российской Федерации"МПС России
Минэкономразвития России

Минобороны России в течение 6 месяцев после принятия соответствующих законов

11. Проведение инвентаризации (включая оценку технического состояния) имущества предприятий, подведомственных МПС России. Проведение сводного аудита финансово-хозяйственной деятельности предприятий, подведомственных МПС России

проект распоряжения Правительства Российской Федерации МПС России Минимущество России
Минэкономразвития России

Минфин России

ФСФР России

МАП России в течение 3 месяцев после принятия нормативных правовых актов, предусмотренных в пунктах 4 и 5 настоящего Плана

12. Подготовка и утверждение плана приватизации

проект распоряжения Минимущества России Минимущество России Минэкономразвития России
МПС России

иные заинтересованные федеральные органы исполнительной власти в течение 6 месяцев после принятия соответствующих законов

13. Утверждение устава, государственная регистрация и формирование органов управления открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

проект постановления Правительства Российской Федерации Минимущество России МПС России
Минэкономразвития России

Минобороны России в течение 6 месяцев после принятия соответствующих законов

14. Приватизация государственных предприятий, не связанных непосредственно с организацией движения и обеспечением аварийно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте, входящих в потенциально конкурентный сектор, посредством: включения предприятий в состав имущественного комплекса открытого акционерного общества "Российские железные дороги" с выделением в дочернее открытое акционерное общество после регистрации открытого акционерного общества "Российские железные дороги"; акционирования с передачей 100 процентов акций в качестве вклада в уставный капитал открытого акционерного общества "Российские железные дороги"; акционирования с закреплением акций в государственной собственности и последующей их продажей в порядке, установленном законодательством

проект постановления Правительства Российской Федерации "О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 г. № 338 "О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации" Минимущество России МПС

России Минэкономразвития России

МАП России 2001 - 2002 гг.

15. Завершение разделения бухгалтерского учета по видам хозяйственной деятельности

проект постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении порядка раздельного учета доходов, затрат и результатов финансово-хозяйственной деятельности по видам деятельности федерального железнодорожного транспорта" МПС России

Минфин России Минэкономразвития России

МАП России

ФСФР России в течение 6 месяцев после регистрации открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

16. Разработка и представление в установленном порядке отраслевой подпрограммы в Федеральную целевую программу "Содействие занятости населения Российской Федерации на 2002 - 2005 годы" отраслевая подпрограмма занятости высвобождающихся работников железнодорожного

транспортаМПС России

Минтруд России Минэкономразвития Россиивторое полугодие 2001 г.

17. Создание механизма финансовой поддержки убыточных видов деятельности

проект постановления Правительства Российской Федерации о механизме финансовой поддержки пассажирских перевозок на железнодорожном транспортеМПС России Минэкономразвития России

Минфин России

МАП Россиивторое полугодие 2001 г.