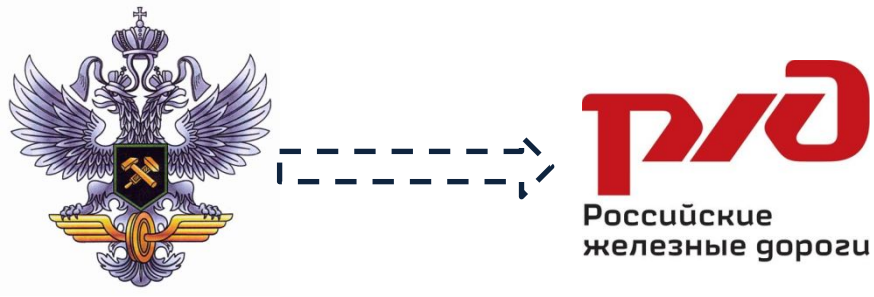
Реформирование РЖД

Преподаватель: Пономаренко Е.В.

Подготовили: Рассказова Юля,

Рассказов

Российские железные дороги и грузовые перевозки



Источник: Росстат, РЖД

** По состоянию на 01.01.2012*

- 1 октября 2003 года – начало деятельности ОАО «РЖД»
- Учредителем и единственным акционером ОАО "РЖД" является Российская Федерация
- Размер уставного капитала* – 1,79 трлн рублей

- В 2009 году объёмы грузовых перевозок упали до уровня 2003года (1110 млн тонн)
- С 2000 по 2009 гг. ж/д тарифы выросли более, чем в 3 раза
- ж/д транспортировка составляет 20% конечной стоимости перевозимого товара

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте

Цели реформы железнодорожного транспорта:

- Повышение устойчивости работы ж/д транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых услуг
- Формирование единой гармоничной транспортной системы страны
- Снижение совокупных затрат на перевозки грузов ж/д транспортом
- Удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта

Задачи, направленные на достижение целей реформы:

- *выделение из монопольной структуры конкурентных видов деятельности*
- *сохранение единой гос. инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления*
- *поэтапное прекращение перекрестного субсидирования*
- *совершенствование тарифной политики*
- *недопущение слияния предприятий с предприятиями естественно-монопольного сектора*
- *равный доступ к ж/д инфраструктуре*
- *снижение непроизводственных издержек*
- *повышение инвестиционной привлекательности системы железных дорог России*

Этапы реформирования отрасли

Этап I (2001-2003)	▪Создание ОАО «РЖД» ▪Разработка нормативной базы
Этап II (2003-2005)	▪Создание ДЗО ОАО «РЖД» □ распределение видов деятельности между дочерними компаниями ▪Сокращение **перекрестного субсидирования** пассажирских перевозок ▪Создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере перевозок
Этап III (2006-2010)	▪Приватизация грузового **вагонного** парка (>60%) ▪Создание Федеральной пассажирской компании по перевозкам в дальнем следовании ▪Формирование пригородных пассажирских компаний с участием субъектов Российской Федерации ▪Привлечение инвестиций за счёт приватизации ДЗО ОАО «РЖД»
Целевая модель рынка грузовых перевозок (2011-2015)	▪Сохранение ОАО "РЖД" в качестве основного грузо-перевозчика и владельца инфраструктуры ▪Совершенствование модели государственного тарифного регулирования

Инструменты реформирования РЖД

- Приватизация активов дочерних компаний
  - за 10 лет получено более 1,15 трлн руб. ($ 38,4 млрд)
- Эмиссия инфраструктурных облигаций
  - в период реформы выпуск облигаций (в т.ч. инфраструктурных) на сумму 219 млрд руб. (в т.ч. 190 млрд руб. в обращении)
- Синдицированные кредиты, займы, проектное финансирование
  - Совокупная задолженность (не включая облигации) составила 188 млрд руб. (по состоянию на 31.12.11)
- Государственное регулирование тарифов
  - На 2012 год рост тарифов на грузовые ж/д перевозки составит не более 5-6% (нет инвестиционной составляющей)

Реализация программы

- акционирование и продажа активов естественной монополии
  - передача 94% вагонного парка частным компаниям (~1850 на 2011 год)
- РЖД по прежнему основной владелец инфраструктуры и локомотивного парка
- направление инвестиций в обновление и увеличение вагонного парка
- сохранение за РЖД диспетчерской деятельности

Проблемы при реформировании и их причины

Проблемы	Причины
рост ж/д тарифов на грузовые перевозки	Высокая сезонность перевозок (особенно с/х продукции и строительных материалов)
нерациональное использование вагонов частных компаний	Рыночный механизм выбора грузоотправителя *Не вывоз товаров мелких и сезонных грузоотправителей*
перегруженность ж/д сетей	Недостаток припортовой инфраструктуры *Пробки перед основными грузовыми портами*
низкое качество диспетчеризации и системы управления движением в целом	▪Простой порожних вагонов на погрузочно-разгрузочных станциях ▪Падение числа сдвоенных операций
сокращение длины ж/д путей общего пользования	▪Ремонт существующих мощностей вместо строительства новых ▪Иные приоритеты направления инвестиций в ж/д инфраструктуру

Промежуточные положительные итоги реформы РЖД

- Развитие конкуренции в операторском бизнесе
- Инвестиции в вагонный парк (закуплено локомотивов – 1600, пассажирских вагонов – 4500, грузовых – 74000)
- Открылись международные маршруты
- Построены линии скоростного движения
- Повышение уровня сервиса (программа лояльности, покупка билетов через интернет, услуги на вокзале, комфорт в поездах)
- Разделение пассажирских перевозок дальнего следования на социальные (плацкартные и общие вагоны), где тарифы жестко регулируются государством, и коммерческие (купе, фирменные поезда)

Следующий этап реформы (2011-2015)

- вывод из состава естественной монополии сервисных предприятий
- сохранение ОАО "РЖД" в качестве общесетевого грузового перевозчика и владельца инфраструктуры
- развитие рынка оперирования грузовым железнодорожным составом
- постепенное формирования института локальных грузовых перевозчиков
- совершенствование модели государственного тарифного регулирования

Зарубежный опыт реформирования железных дорог

- эксплуатация и менеджмент в частном секторе
- активно работают иностранные перевозчики
- высокая степень гос. регулирования отрасли (субсидирование, проектные ограничения)
- Инфраструктурная компания «формально» приватизирована (осталась убыточной)
- переход к некоммерческому партнёрству (Network Rail LTD.)
- торги за франшизу (примерный **аналог «конкуренции за маршрут»**)

- стремительная приватизация убыточной гос. компании (КНЖД)
- нет обязательств по выполнению нерентабельных маршрутов
- стремительное развитие небольших ж/д компаний (обслуживают примыкающие к потребителю линии)
- защита грузоотправителя от монопольной власти в регионе

- умеренный характер реформ **(без приватизации)**
- выделение независимых подразделений в составе холдинга Deutsche Bahn AG
- частные перевозчики могут пользоваться ж/д инфраструктурой на равных условиях с DB Cargo
- появление небольших промышленных локальных перевозчиков
- сокращение порожних перевозок за счёт компенсации гружёного пробега (ежегодно)

- **инфраструктура** и **подвижной состав** принадлежат **частному сектору**
- **отмена гос. регулирования грузовых тарифов** привела к их **снижению**
- оптимизация деятельности частных компаний и **уменьшение себестоимости**
- защита грузоотправителя от монопольной власти в регионе
- «горизонтальное» взаимодействие перевозчиков и собственников инфраструктуры

Источники информации

- Официальный сайт ОАО «РЖД»

(URL: http://rzd.ru/)

- Материалы журнала «Эксперт» (№25 (808), №28 (811), №20 (803))

- «Эксперт-ТВ» (эфир от 27 марта 2012, тема: «Реформа РЖД»)

- «Реформа железнодорожного транспорта за рубежом» от 08.05.2001

(URL: http://grani.ru/Politics/m.6100.html)

- Информационное агентство ИНТЕРФАКС

(URL: http://www.interfax.ru/)

Спасибо за внимание!!!