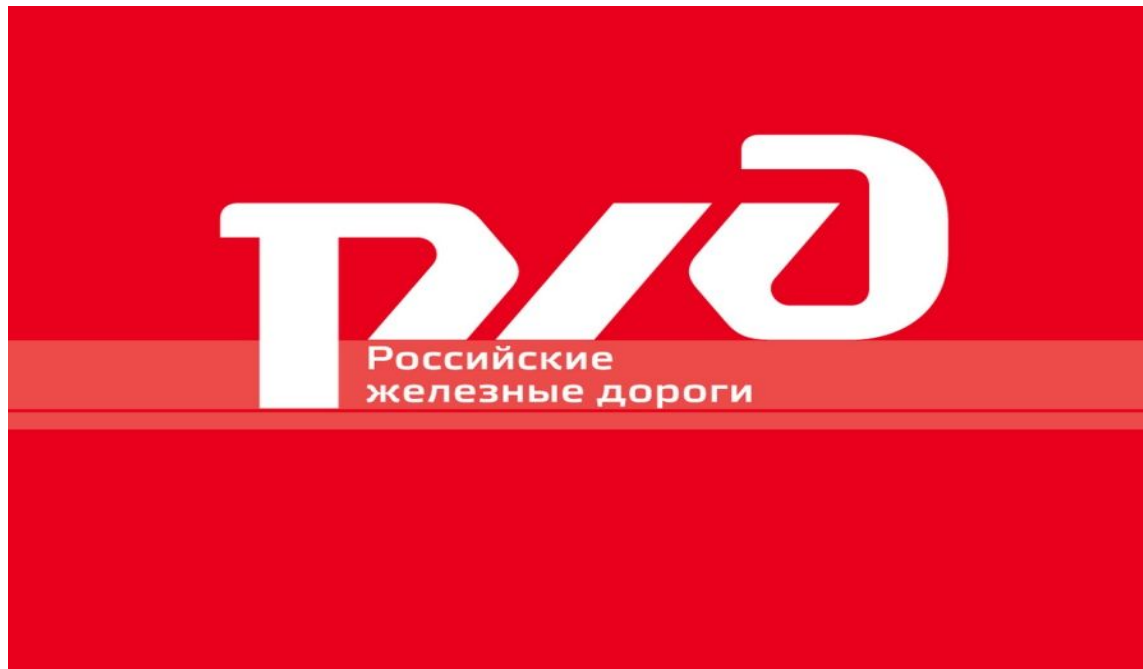


# Реформирование РЖД



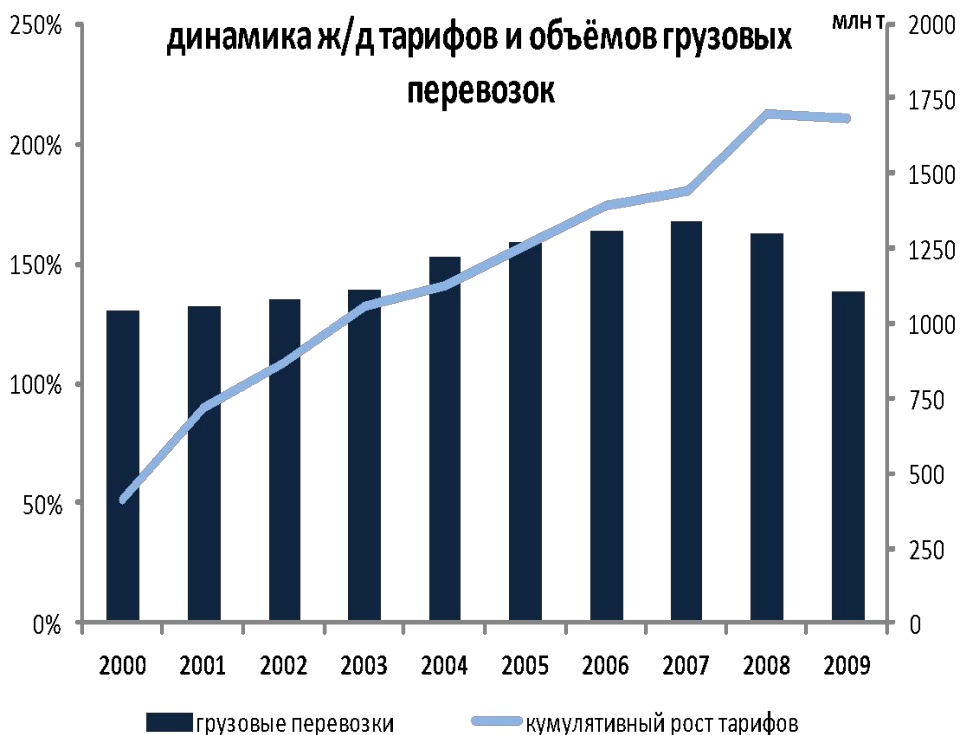
Преподаватель: Пономаренко  
Е.В.

Подготовили: Рассказова  
Юля,  
Рассказов

# Российские железные дороги и грузовые перевозки



Российские  
железные дороги



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 2003 года (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:

- *выведение 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 <i>□ Не вывоз товаров мелких и сезонных грузоотправителей</i>
перегруженность ж/д сетей	Недостаток припортовой инфраструктуры <i>□ Пробки перед основными грузовыми портами</i>
низкое качество диспетчеризации и системы управления движением в целом	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Простой порожних вагонов на погрузочно-разгрузочных станциях</li> <li>▪ Падение числа сдвоенных операций</li> </ul>
сокращение длины ж/д путей общего пользования	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ремонт существующих мощностей вместо строительства новых</li> <li>▪ Иные приоритеты направления инвестиций в ж/д инфраструктуру</li> </ul>

## 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



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



- 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



- переход к некоммерческому партнёрству (без приватизации) с Deutsche Bahn AG (Network Rail Ltd) и независимых подразделений в составе холдинга Deutsche Bahn AG
- умеренный характер реформирования
- частные перевозчики могут пользоваться ж/д инфраструктурой на равных условиях с DB Cargo
- появление небольших промышленных локальных перевозчиков
- сокращение порожних перевозок за счёт



- **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

компенсации грузёного пробега (ежегодно)

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!!!**

