

# РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(слайды, содержащие материал обязательный для подготовки к экзамену выделены красными заголовками)

- 1. Предпосылки, цели и задачи структурной реформы на железнодорожном транспорте**
- 2. Концепция структурной реформы железнодорожного транспорта**
- 3. Этапы реформирования железнодорожного транспорта**
- 4. Достигнутые и предполагаемые результаты структурной реформы железнодорожного транспорта. Целевая структура холдинга ОАО «РЖД» к 2011 году**

# 1. Предпосылки, цели и задачи структурной реформы на железнодорожном транспорте

## Из истории реструктуризации Российских железных дорог

- ✓ Строительство Царскосельской железной дороги финансировалось не из казны, а за счет специально образованного акционерного общества Царскосельской железной дороги.
- ✓ Источники финансирования строительства: частный капитал. Но: государство выдавало концессии на постройку и эксплуатацию железных дорог на льготных условиях (казна гарантировала предпринимателям чистый доход в размере 5% на затраченный капитал)
- ✓ Фактически железные дороги строились на государственные средства (государство несло риск предприятий + железные дороги управлялись частными предпринимателями)
- ✓ Россия была разделена между многими железнодорожными обществами, самостоятельные действия которых угнетали экономическую жизнь страны.
- ✓ В 1868 году государство продало в частную собственность Николаевскую железную дорогу – сомнительная сделка
- ✓ 80-е года XIX века. Строительство железнодорожных путей – капиталоемко + дорогостояще содержание ж.д. Железнодорожные АО занимали средства как у частных банков, так и у государства – это грозило обществам банкротством и общим кризисом всей ж.д. сети России.

## Из истории реструктуризации Российских железных дорог

- ✓ **Выкуп из частной собственности многих железных дорог – в 1912 г. около 70% сети магистральных железных дорог находилось в государственной собственности**
- ✓ **Формируется новый тип укрупненных железнодорожных предприятий смешанного типа собственности (государственной с привлечением частного капитала)**
- ✓ **Государство наряду с выкупом железных дорог одновременно проводило политику выдачи новых концессий на строительство и эксплуатацию дорог частному капиталу - стимулирование частных инвестиций**
- ✓ **В течение XIX столетия в практике эксплуатации российских железных дорог постепенно сложилась устойчивая система отношений государственного и частного капитала.**
- ✓ **США, Франция, Германия и Великобритания использовали различные формы собственности на железные дороги. Начиная с конца 60-х годов XX века, наблюдался процесс денационализации и дерегулирования транспортных систем.**
- ✓ **Апрель 1918 г. Были национализированы все железные дороги в России**

# Предпосылки структурной реформы

# РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ

## Уникальное положение на транспортном рынке

- Естественная монополия в сфере предоставления услуг инфраструктуры
- На долю железных дорог приходится свыше **39%** грузооборота и около **40%** пассажирооборота России (более **20%** грузооборота и **15%** пассажирооборота всех стран мира)
- Стоимость основных производственных фондов комплекса составляет более **11%** стоимости фондов страны.
- Удельный вес грузового транспорта в валовом внутреннем продукте России равен примерно **6,2%**.

## Протяженность

- Общая протяженность – **86 тыс. км**, что составляет около **7%** железных дорог мира (второе место после США)
- Первое место в мире по протяженности электрифицированных линий – **40,3 тыс. км**
- Двухпутные и многопутные линии составляют более **36 тыс. км (42%** от общей протяженности)
- Линии, оборудованные автоблокировкой и диспетчерской централизацией, составляют **62 тыс. км (72%** от общей протяженности)
- Более половины железнодорожных линий оснащено опико-волоконными линиями связи

## Развитие внешне-экономических отношений

- Перевозки внешнеторговых и транзитных грузов через **30** пограничных переходов и **40** морских и речных портов России
- Международные перевозки, осуществляемые Российскими железными дорогами, составляют более **30%** от общего объема перевозок
- В международном сообщении перевозится **400 млн. т** грузов, в том числе экспортных грузов России **305,4 млн. т**, импортных грузов – **77,2 млн. т**, и транзитных – **17,4 млн. т**.

- ✓ До 1 октября 2003г. железнодорожный транспорт управлялся **МПС РФ**, которое совмещало **государственные и хозяйственные** функции.
- ✓ Государственное регулирование всех остальных видов транспорта после 1991г. перешло под юрисдикцию **Министерства транспорта**, Минтранс не распоряжается собственностью транспортных предпринимателей и не планирует их хозяйственную деятельность. Большинство транспортных предприятий указанных видов транспорта акционировано и приватизировано.



# Проблемы железнодорожного транспорта в начале периода реформирования

9

**1**

Низкий уровень эффективности железнодорожного транспорта в целом, ассортимента и качества услуг, предоставляемых пользователям

**2**

Совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления МПС

**3**

Малоэффективная система государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта

**4**

Высокая степень износа основных фондов отрасли

**5**

Высокий уровень собственных затрат и низкий уровень мотивации работников отрасли

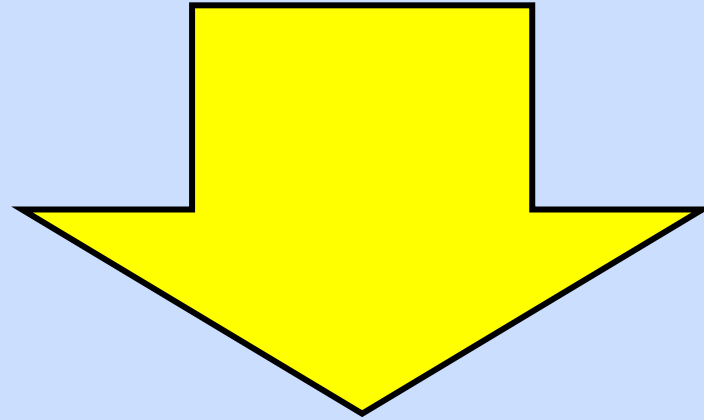
# 1. Низкий уровень эффективности железнодорожного транспорта в целом

**Это связано с:**

**НИЗКИМ  
уровнем  
мотивации  
работников  
(отсутствует  
четкая связь  
между  
вознаграждени  
ем сотрудников  
и результатами  
их труда)**

**относительно  
низким  
уровнем  
оплаты труда  
отдельных  
категорий  
работников**

**ОТТОКОМ  
высококвалиф  
ицированных  
специалистов  
из отрасли**



**Сдерживает развитие рыночных отношений в отрасли и препятствует развитию конкурентной среды**

- ✓ система регулирования тарифов недостаточно гибка и стабильна;
- ✓ отсутствует дифференцированный подход к регулированию естественно-монопольных, конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности;
- ✓ отсутствует механизм предоставления равноправного доступа к инфраструктуре независимым компаниям-перевозчикам и обеспечения благоприятной среды для их деятельности;
- ✓ регулирование деятельности монопольных поставщиков ресурсов для железнодорожного транспорта практически отсутствует;
- ✓ несовершенна нормативная база функционирования железнодорожного транспорта.

## Высокая степень износа основных фондов отрасли:

- ✓ в условиях прогнозируемого роста спроса на перевозки требуются **большие затраты на их текущее содержание и ремонт**
- ✓ Создается опасность **потери технологической устойчивости** железнодорожного транспорта
- ✓ Определяется значительная **потребность в инвестициях**.

### Основные препятствия в решении этих проблем:

- недостаточная **финансовая прозрачность** хозяйственной деятельности;
- ограниченные возможности привлечения **частных инвестиций** в необходимом масштабе;
- **перекрестное субсидирование** убыточных видов деятельности за счет прибыльных
- **низкая прибыльность** системы Министерства путей сообщения Российской Федерации в целом (в том числе в связи с перегруженностью объектами социальной сферы и неосновными видами деятельности);
- **сокращение доли** российского железнодорожного транспорта на традиционных и перспективных мировых рынках.

# Цели и задачи структурной реформы

# Цели реформирования железных дорог в России

**1**

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

**2**

Формирование единой гармоничной транспортной системы страны

**3**

Снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом

**4**

Удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта

- ✓ поэтапное вхождение железнодорожного транспорта в рынок транспортных услуг
- ✓ коммерциализацию отрасли
- ✓ сокращение определенного законодательством естественно-монопольного сектора на железнодорожном транспорте



## Принципы реформирования:



сохранение технического и технологического единства инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления



сохранение государственного контроля за деятельностью железнодорожного транспорта



обеспечение управляемости, бесперебойности, устойчивости функционирования железнодорожного транспорта



обеспечение безопасности движения поездов и экологической безопасности

# Задачи реформирования:

- ✓ **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** и **централизованного диспетчерского управления**.
- ✓ Поэтапное **прекращение перекрестного субсидирования** между грузовыми и пассажирскими, внутрироссийскими и экспортно-импортными перевозками.
- ✓ **Совершенствование тарифной политики** с передачей правительственной комиссии функций по тарифному регулированию на железнодорожном транспорте.
- ✓ Дальнейшее **развитие конкуренции** в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров.
- ✓ Обеспечение гарантированного **недискриминационного доступа** к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава.
- ✓ **Выделение** из сферы деятельности федеральных железнодорожных **объектов социально-бытового** и другого назначения для снижения непроизводственных издержек.
- ✓ Обеспечение **финансовой прозрачности** всех видов хозяйственной деятельности отрасли.
- ✓ Повышение **материальной заинтересованности** работников железнодорожного транспорта и обеспечение их **социальных гарантий**.



## 2. Концепция структурной реформы железнодорожного транспорта. Этапы реформирования

Основные положения структурной реформы изложены в:

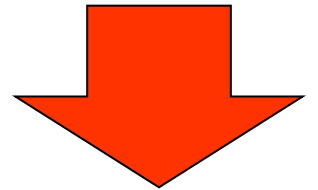
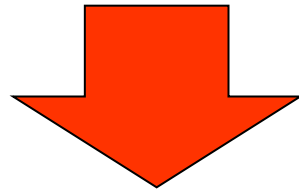
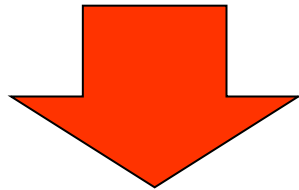
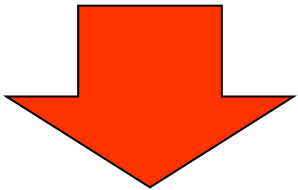
- ✓ Указах Президента РФ от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации» и от 26 апреля 1997 г. № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий»;
- ✓ Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. № 448;
- ✓ Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации №384 от 18 мая 2001г.

# Концептуальные основы реформирования

- ✓ **акционирование и приватизация предприятий и объектов непрофильной сферы**
- ✓ **создание конкурентной среды в сфере грузовых перевозок**
- ✓ **оптимизация системы управления пассажирскими перевозками**
- ✓ **трансформация социального комплекса**

# Концептуальные основы реформирования

## Акционирование и приватизация предприятий и объектов непрофильной сферы



предприятия по  
ремонту  
подвижного  
состава и  
производству  
запасных частей и  
других изделий для  
железнодорожного  
транспорта

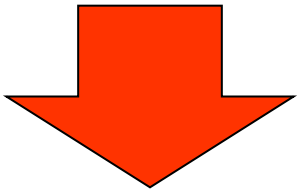
общестроительные  
подрядные  
организации

предприятия и  
подразделения  
сельского хозяйства

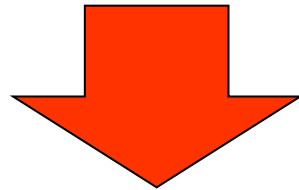
иные предприятия и  
объекты  
непрофильной  
сферы

# Концептуальные основы реформирования

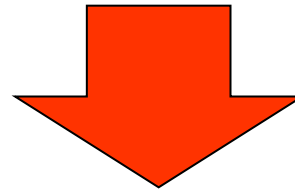
## Создание конкурентной среды в сфере грузовых перевозок



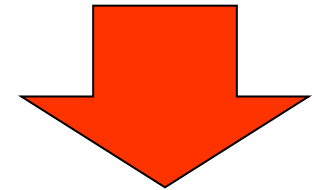
инфраструктура железной дороги остается в полной государственной собственности



независимые перевозчики конкурируют на рынке с ДЗО ОАО «РЖД»

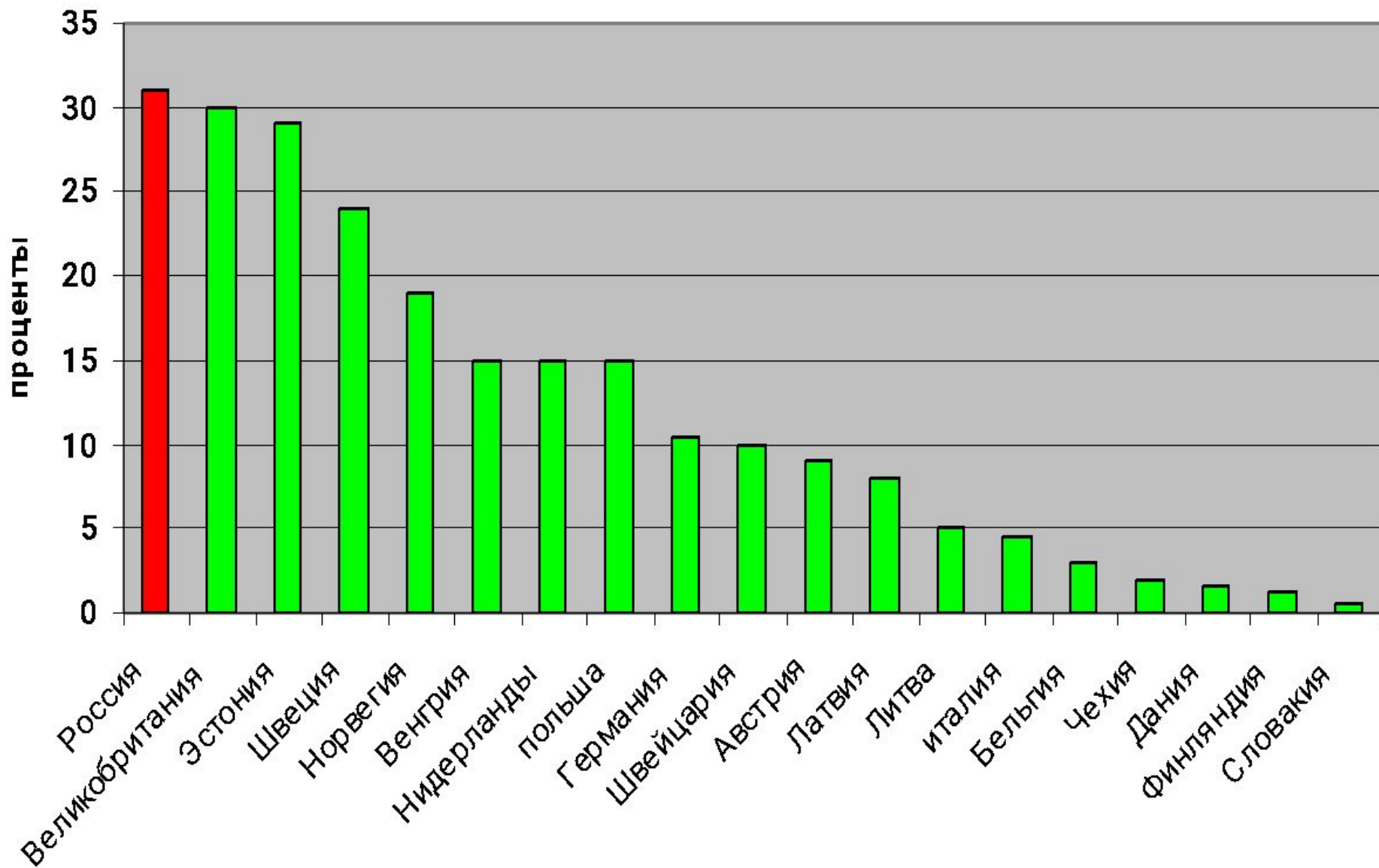


формирование гибкой тарифной политики, повышение качества услуг



способствует не только снижению стоимости перевозок, но и будет являться средством обновления подвижного состава и дефицита вагонов

# Доля рынка, занимаемая неосновными операторами в области грузовых перевозок

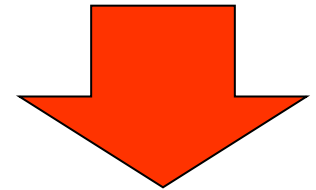
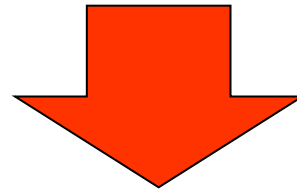
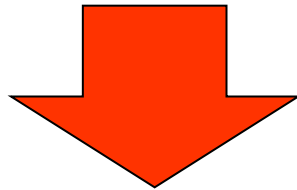
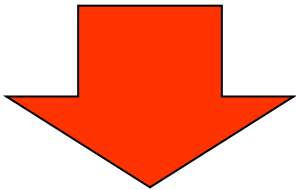




# Концептуальные основы реформирования

Оптимизация системы управления пассажирскими перевозками

создание в структуре федерального железнодорожного транспорта компаний по перевозке пассажиров в дальнем и пригородном сообщении



увеличение объема дополнительных услуг пассажирам

увеличение объема пассажирских перевозок в вагонах повышенной комфортности


Государству - повышение транспортной обеспеченности страны, ускорение социального развития, укрепление социально-экономического единства страны

Потребителям – повышение качества железнодорожных перевозок и транспортной доступности, прозрачность и прогнозируемость тарифов

## Создание пассажирских компаний

- ✓ Предусматривается создание Федеральной пассажирской дирекции – филиала ОАО «РЖД» с передачей в ее состав имущества пассажирского комплекса дальнего следования ОАО «РЖД»
- ✓ В 2007 г. предусмотрено создание Федеральной пассажирской компании (ФПК) 100 % акций которой будут принадлежать государству, в состав которой должны войти: 16 региональных дирекций по пассажирским перевозкам; 46 вагонных депо; 332 вокзала; 25,5 тыс. пассажирских вагонов.
- ✓ Создание пригородных пассажирских компаний как дочерних обществ ОАО «РЖД» с участием органов власти субъектов федерации РФ и органов местного управления

	Решение	Внедрение в краткосрочной перспективе (до 5 лет)	Внедрение в долгосрочной перспективе
<b>Разделение по видам деятельности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Перевозки                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Все перевозки</li> <li>– Пассажирские</li> <li>– Грузовые</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Грузовые перевозки отделены от пассажирских</li> <li>• Пригородные перевозки отделены от дальних пассажирских</li> <li>• Транзитные, интермодальные и рефрижераторные перевозки отделены от других грузовых перевозок</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Инфраструктура</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Инфраструктура объединена с перевозками                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Инфраструктура объединена только с грузовыми перевозками</li> <li>– Часть инфраструктуры принадлежит основным потребителям (например, пассажирским компаниям)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Распределение производственных ресурсов</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Вагоны</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Часть вагонов не находится у владельца инфраструктуры</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Локомотивы</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Все локомотивы находятся у владельца инфраструктуры</li> <li>• Часть локомотивов не находится у владельца инфраструктуры:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Часть локомотивов находится у операторов</li> <li>– Часть локомотивов находится у других собственников</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Выделение вертикально интегрированных компаний</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• В европейской части России</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Создание нескольких вертикально-интегрированных компаний, конкурирующих между собой на пересекающихся (альтернативных) сетях</li> <li>• Сохранение единства собственности на инфраструктуру с конкуренцией между операторами "на рельсах" и возможно "за рельсы"</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• В азиатской части России</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Сохранение единства собственности на инфраструктуру с конкуренцией между операторами "на рельсах" и возможно "за рельсы"</li> </ul>	

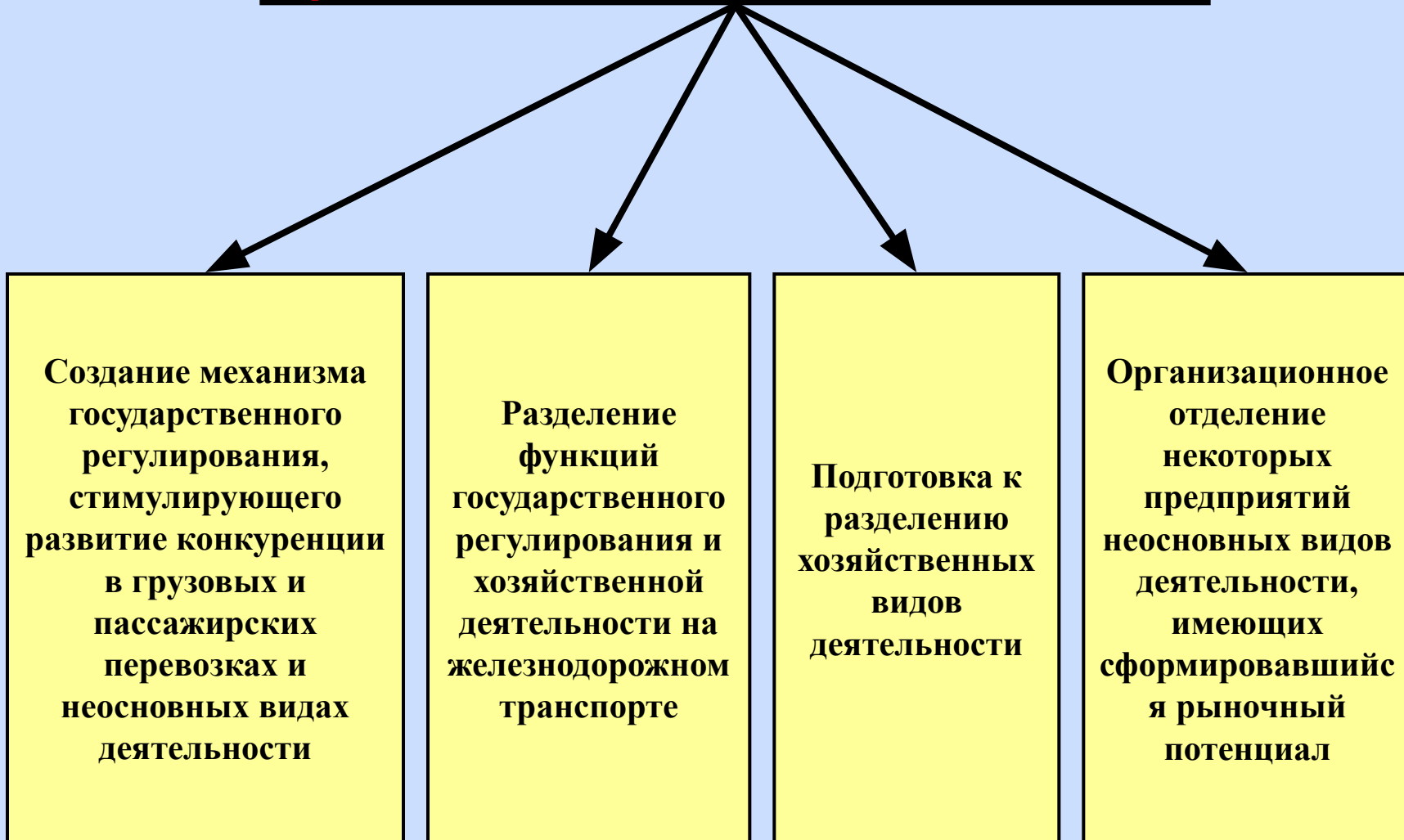


## 3. Этапы реформирования железнодорожного транспорта

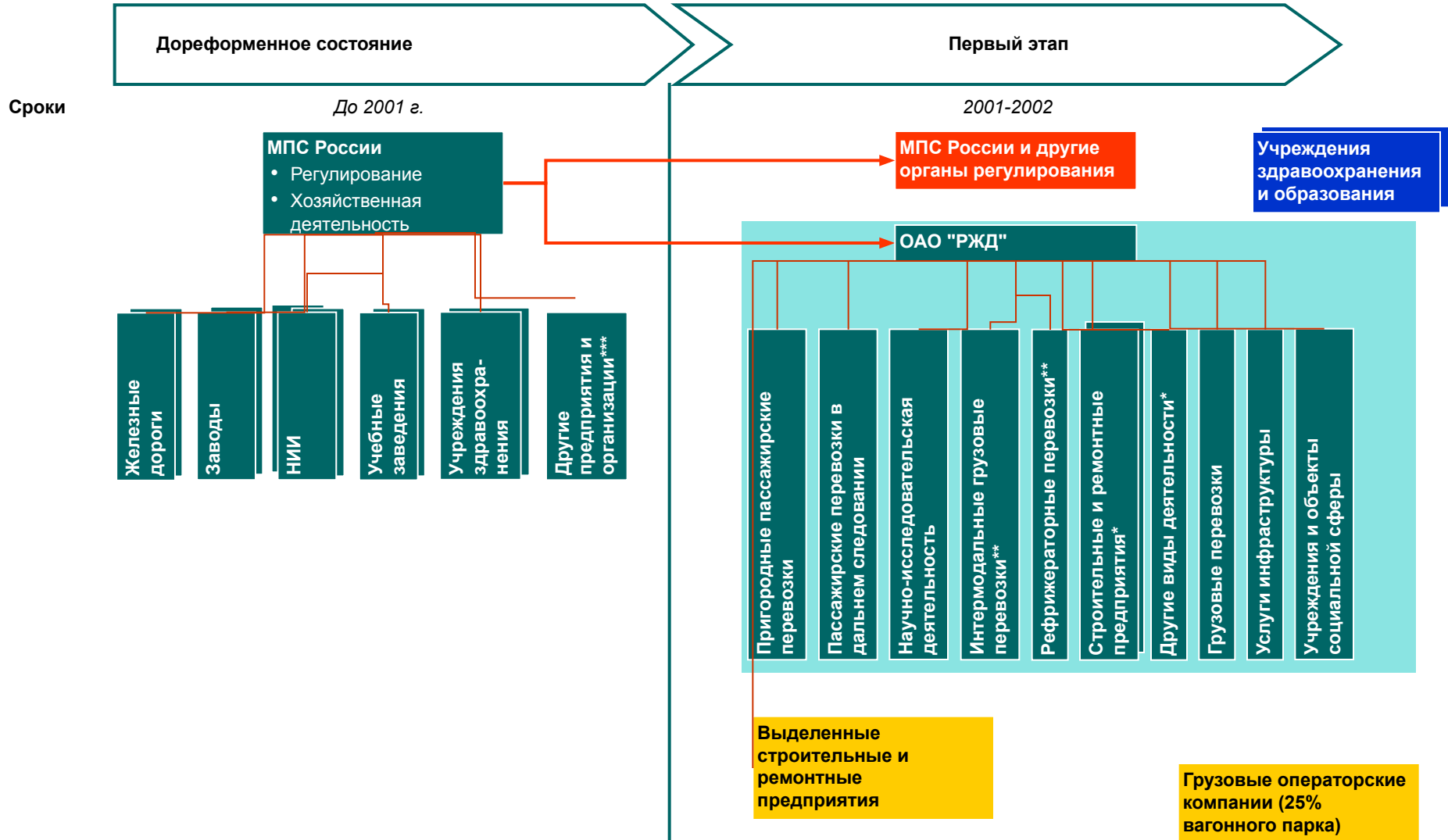
# Основные этапы реформирования

- ✓ Первый (подготовительный) этап – 2001-2002 гг.
- ✓ Второй (организационно-правовое разделение видов бизнеса) этап – 2003-2005 гг.
- ✓ Третий (открытие основных видов бизнеса для конкуренции) этап – 2006-2010 гг.

# Цели и задачи 1-го этапа



# ЭВОЛЮЦИЯ БИЗНЕС СТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К ОКОНЧАНИЮ ПЕРВОГО (ПОДГОТОВИТЕЛЬНОГО) ЭТАПА



## ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ 1-ГО ЭТАПА

**1996 год** - на Всероссийском съезде железнодорожников приняты «**Основные направления развития железнодорожного транспорта**». В этом документе была заложена идеология эволюционного подхода к реформе отрасли, учитывающая не всегда положительный опыт преобразований железнодорожных компаний развитых государств.

**15 мая 1998 год** - постановлением Правительства Российской Федерации № 448 утверждена **Концепция структурной реформы** федерального железнодорожного транспорта.

**18 мая 2001 год** - постановлением Правительства Российской Федерации № 384 утверждена **Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте**. В ее разработке приняли участие не только сами железнодорожники, но и представители заинтересованных министерств и ведомств, научных организаций, и крупнейшие консалтинговые российские и международные компании. Принципиальным условием успешного проведения структурной реформы является поэтапность реформирования системы железнодорожного транспорта.



# **В течение 1-го этапа реформирования были решены следующие задачи:**

**проведена реструктуризация кредиторской задолженности предприятий и организаций железнодорожного транспорта**

**проведена инвентаризация земли и имущества предприятий железнодорожного транспорта**

**приведены в соответствие с основными принципами гражданского законодательства Российской Федерации документы, регламентирующие деятельность железнодорожного транспорта**

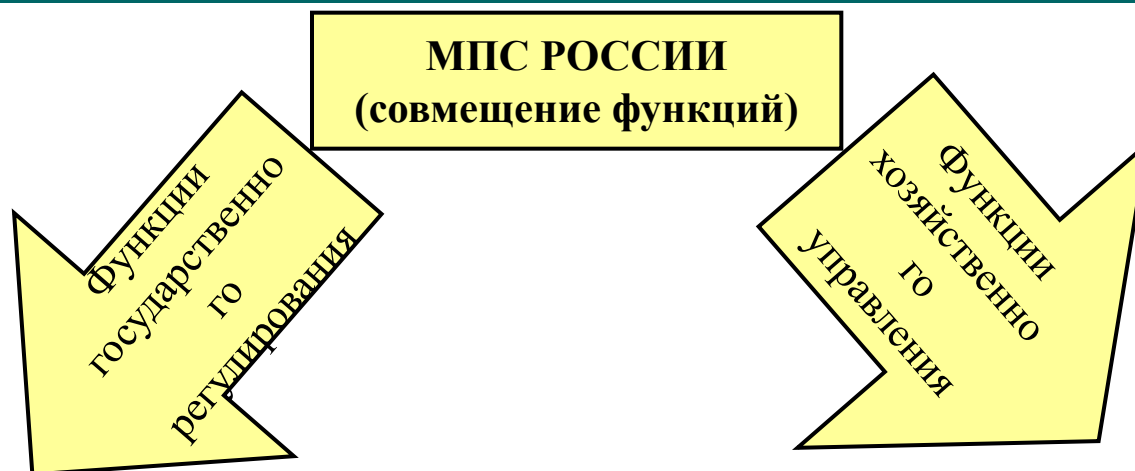
**приняты Федеральные законы, внесены изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации и другие нормативные акты**

**разработаны «Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования», «Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»**

**введен в действие новый Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»**

**внедрена новая технология управления инвестиционной политикой ОАО «РЖД»**

## Итоги первого этапа реформирования



Министерство транспорта  
Российской Федерации и  
подведомственные ему  
Федеральная служба по надзору  
в сфере транспорта и  
Федеральное агентство  
железнодорожного транспорта

**единый хозяйствующий  
субъект – ОАО «РЖД»**  
(крупнейшее в стране ОАО. Уставный  
капитал – 1,5 трлн. рублей или более 60  
млрд. долларов (в 2007 году капитализация  
составила 2,7 трлн. руб.). В ОАО вошло 987  
предприятий. В составе Компании  
образованы 17 территориальных филиалов  
— железных дорог, филиалы и  
представительства Компании за рубежом )

Это разделение создало предпосылки для внедрения конкуренции в систему железнодорожного транспорта и повышения инвестиционной привлекательности отрасли

**это организация:**

принадлежащая государству;

являющаяся юридическим лицом;

осуществляющая свою деятельность в соответствии с нормами законодательства и уставом общества;

управляемая коллективными органами, избранными собственником компании и

имеющим права на заключение сделок в

пределах делегированных собственником полномочиями.

# Итоги первого этапа реформирования



сохранена единая государственная сетевая производственная инфраструктура железных дорог и централизованное диспетчерское управление




обеспечен гарантированный недискриминационный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава



созданы условия для скорейшего организационно-правового разделения видов деятельности, включающих



подготовка к выделению отдельных видов деятельности в дочерние компании на втором этапе реформ



**Цели и задачи 2-го этапа**

**Организационно-правовое выделение из ОАО "РЖД" видов бизнеса, которые могут быть частично переданы в частную собственность и/или открыты для конкуренции**

**Рост конкуренции в грузовых перевозках (продолжение работы по созданию грузовых операторских компаний)**

**Завершение оптимизации структуры управления открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (в том числе усиление роли организации управления по видам деятельности)**

**Сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых с помощью созданного на первом этапе реформирования механизма поддержки пассажирских перевозок**

**Упорядочение функций федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих государственное регулирование в области транспорта**

# Организационно-правовое выделение из ОАО "РЖД" видов бизнеса

выделение в виде дочерних открытых акционерных обществ ОАО "РЖД" следующих видов деятельности:

специализированные грузовые перевозки (транзитные, интермодальные и рефрижераторные)

предприятий по ремонту технических средств для железнодорожного транспорта и производству запасных частей

неосновных видов деятельности, не связанных с перевозками: социальной сферы, строительства, телекоммуникаций, недвижимости, и других

пассажирских перевозок в дальнем и пригородном следовании

создание Федеральной дирекции по обслуживанию пассажиров в дальнем следовании

создание конкурирующих предприятий, обслуживающих пассажирский комплекс, (агентства по продаже билетов, сервис-центры, предприятия общественного питания, туристической, гостиничной и иной деятельности)

## Управление по видам деятельности



**ВЫВОД:** Расходы, связанные непосредственно с перевозочным процессом, составляют около 92 % в общей сумме затрат ОАО «РЖД».

# ЭВОЛЮЦИЯ БИЗНЕС СТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К ОКОНЧАНИЮ ВТОРОГО ЭТАПА

→ Финансирование      ■ Возможна частная собственность

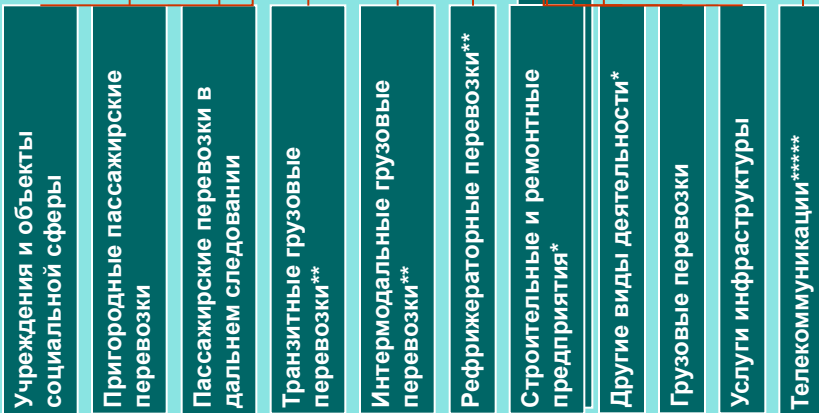
Первый (подготовительный) этап

2001-2002

Учреждения культуры и образования

МПС России и другие органы регулирования

ОАО "РЖД"



Второй этап

2003-2005

Органы регулирования

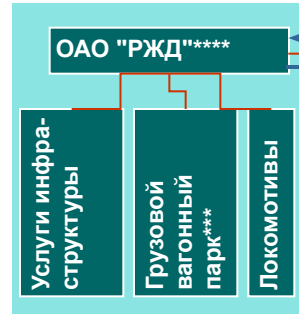
Федеральный бюджет

Региональные бюджеты

Муниципальные бюджеты

Механизм поддержки пассажирских перевозок

Механизм расчетов за перевозки в интересах национальной безопасности



Дочерние общества

Грузовые операторские компании (50% вагонного парка, часть локомотивного парка)

Организации и объекты социальной сферы



Дочерние общества

Организации и объекты социальной сферы

Выделенные строительные и ремонтные предприятия

Грузовые операторские компании (25% вагонного парка)

\* За исключением выделяемых на первом этапе

\*\* Могут быть выделены как дочерние общества на первом этапе реформ

\*\*\* На третьем этапе оценивается целесообразность выделения грузовой компании в дочернее акционерное общество со 100%-ной собственностью ОАО "РЖД"

\*\*\*\* Включая учреждения и объекты социальной сферы, остающиеся в ОАО "РЖД"

\*\*\*\*\* На последующих этапах оценивается целесообразность выделения в отдельную компанию



## ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ 2-ГО ЭТАПА

**6 мая 2003 год** - постановлением Правительства Российской Федерации № 283 утвержден План мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003 - 2005 годы.

**18 сентября 2003 год** – утвержден постановлением Правительства Российской Федерации № 585 устав ОАО «Российские железные дороги».

**23 сентября 2003 года** - Компания прошла государственную регистрацию.

**Февраль 2004 года** - реализован первый бизнес-проект по организации безубыточных пригородных пассажирских перевозок - пригородный скоростной участок Москва - Мытищи.

**Июль 2004 года** - Международное рейтинговое агентство Standart & Poog's присвоило ОАО "РЖД" долгосрочный кредитный рейтинг на уровне суверенного рейтинга Российской Федерации (BB+).

**Август 2004 года** - совет директоров ОАО «РЖД» принял за основу проект Стратегической программы развития компании до 2010 года.

**Ноябрь 2004 года** - Федеральная служба по финансовым рынкам Российской Федерации зарегистрировала выпуск облигаций ОАО «Российские железные дороги».

**Октябрь 2004 года** - совместно с ОАО «Дальневосточное морское пароходство» создано ЗАО «Русская тройка» - важнейший этап в развитии конкуренции в сфере контейнерных перевозок.

**Январь 2005 года** - советом директоров ОАО «РЖД» утверждена Концепция корпоративного строительства ОАО «РЖД».

**Март 2005 года** - принята за основу концепция реформирования пассажирского комплекса дальнего следования, предполагающая реорганизацию ОАО «РЖД» в форме выделения акционерного общества (ОАО «Федеральная пассажирская компания»), при условии субсидирования из федерального бюджета убытков от пассажирских перевозок.

## ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ 2-ГО ЭТАПА

**Апрель 2005 года** - начало деятельности пригородных пассажирских компаний.

**Март 2005 года** – советом директоров ОАО «РЖД» принято решение о создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере производства средств железнодорожной автоматики (ОАО "ЭЛТЕЗА").

**Май 2005 года** - советом директоров ОАО «РЖД» принято решение о создании 9 дочерних обществ ОАО «РЖД» в сфере производства и ремонта путевой техники.

**Сентябрь 2005 года** - советом директоров ОАО «РЖД» принято решение о создании 2 дочерних обществ ОАО «РЖД» в сфере капитального строительства и проектно-изыскательских работ.

**Ноябрь 2006 года** - советом директоров ОАО «РЖД» принято решение о создании 3 дочерних обществ ОАО «РЖД» в сфере капитального ремонта грузовых вагонов и производства запасных частей для них и 2 пригородных пассажирских компаний совместно с субъектами Российской Федерации на направлении Санкт-Петербург-Оредеж Октябрьской железной дороги и на Приволжской железной дороге.

**Декабрь 2006 года** - советом директоров ОАО «РЖД» принято решение о создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере специализированных грузовых перевозок - «Трансконтейнер»; дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозок грузов изотермическим подвижным составом – «Рефсервис»; дочернего обществ ОАО «РЖД» в научной сфере.

## Итоги второго этапа реформирования

**Основной итог** - выделение конкурентных видов деятельности, которые могут осуществляться иными хозяйственными организациями в форме дочерних и зависимых обществ

Переход к ведению отчетности по видам деятельности

В течение 2004-2005 года советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 27 дочерних обществ ОАО «РЖД», в том числе по сферам деятельности:

- ✓ производства и капремонта путевой техники;
- ✓ производства средств железнодорожной автоматики и телемеханики;
- ✓ капитального строительства и проектно-изыскательских работ;
- ✓ ремонта грузовых вагонов;
- ✓ научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ;
- ✓ контейнерных грузовых перевозок;
- ✓ перевозок грузов изотермическим подвижным составом;
- ✓ пригородных пассажирских перевозок

**Подготовка к созданию Федеральной  
пассажирской дирекции**

**Создан ряд пригородных  
пассажирских компаний**

**Планируется создание Дирекции  
железнодорожных вокзалов**

Реструктуризация заводов по **капитальному ремонту грузовых вагонов** и производству запасных частей

Предполагается выделение группы заводов “Вагонреммаша”, которая объединяет предприятия по **капитальному ремонту пассажирских вагонов и МВПС**

Реформирование заводов по **ремонту локомотивов**

**Вывод непрофильных активов:**

**Электротехнические заводы** - на базе 8 структурных подразделений создано акционерное общество «Элтеза», специализирующиеся на выпуске устройств автоматики и телемеханикию.

**Заводы** по производству и ремонту путевой техники выводятся по другой схеме — в виде отдельных "дочек". Группа этих функциональных филиалов ОАО "РЖД" состоит из девяти предприятий разной специализации, но доминирующее положение занимает, Калужский завод "Ремпутьмаш", на долю которого приходится около 48% выпускаемой продукции.

Итоги второго этапа реформ железных дорог, происходившего в 2003-2005 годах, были подведены правительством России осенью 2005 года. Несмотря на то, что сроки проведения ряда мероприятий, запланированных на прошедшие три года, не были выполнены, правительство оценило итоги второго этапа положительно.

## 3-ий этап реформы

Изменение ситуации в стране – необходимость уточнения дальнейшего хода реформы

В большинстве государств реформы шли, когда экономика находилась в кризисе и спрос на перевозки падал или когда железные дороги теряли конкурентоспособность из-за активного развития автотранспорта. В России же наблюдается рост.

В итоге главным стержнем реформ стало обеспечение страны перевозками.


Чтобы соответствовать ускоренным темпам роста экономики, ОАО “РЖД” должно быть готово к увеличению объемов перевозок примерно на 30 % к 2010 году.



# Главная цель 3-го этапа

**СОЗДАНИЕ РАЗВИТОГО КОНКУРЕНТНОГО  
РЫНКА В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК, А ТАКЖЕ ПОСТЕПЕННОЕ  
ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ КОНКУРЕНЦИИ В  
РЕМОНТНОМ КОМПЛЕКСЕ И ДРУГИХ ВИДАХ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ДЕМОНОПОЛИЗАЦИЯ И  
ДЕРЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА**

## *Задачи, переходящие со II этапа реформирования*



Завершение мероприятий по созданию на базе имущества ОАО «РЖД» дочерних обществ (4 группы)

- осуществляющих капитальный ремонт локомотивов и производство запасных частей для них;
- осуществляющих капитальный ремонт пассажирских вагонов, электроподвижного состава и производство запасных частей для них;
- научно-исследовательских и опытно-конструкторских организаций;
- дочерних обществ в области предоставления услуг питания и торговли.



Принятие нормативно-правовых актов, обеспечивающих реализацию мероприятий структурной реформы

# ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ

На третьем этапе реформирования федерального железнодорожного транспорта обеспечивается:



оценка целесообразности 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



Продажа акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам



Развитие конкуренции в неосновных видах деятельности, не связанных с перевозками, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа частного капитала

# ЭВОЛЮЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА К ОКОНЧАНИЮ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА

→ Финансирование      ■ Возможная частная собственность

Второй этап

2003-2005



Третий этап

2006-2010



\* На третьем этапе оценивается целесообразность выделения грузовой компании в дочернее акционерное общество со 100%-ной собственностью ОАО "РЖД"

\*\* Включая учреждения и объекты социальной сферы, остающиеся в ОАО "РЖД"

## ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ 3-ГО ЭТАПА

**Март 2006 года** - советом директоров ОАО «РЖД» одобрен План мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте 2006-2010 годы. Также принято решение о создании Дирекции железнодорожных вокзалов – филиалов ОАО «РЖД».

**1 июля 2006 года** - Федеральная пассажирская дирекция начала хозяйственную деятельность. В ее состав вошли 46 пассажирских вагонных депо, 24000 пассажирских вагонов. После принятия решения о государственной поддержке пассажирских перевозок дальнего следования, Дирекция будет готова трансформироваться в Федеральную пассажирскую компанию.

**17 ноября 2006 года** совет директоров компании одобрил вступление ОАО «РЖД» в Международный союз железных дорог (МСЖД).

14 марта 2007 года подписано соглашение о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и корпорацией «Финмеканика С.п.А.». (применение спутниковых технологий на железнодорожном транспорте, совместной системы управления и обеспечения безопасности движения поездов, разработка и производство скоростного электропоезда для российских железных дорог.

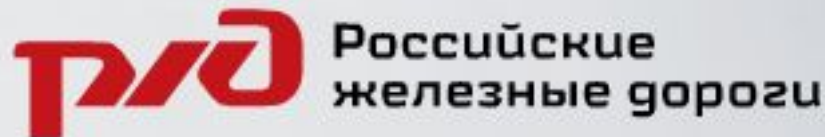
**10 апреля 2007 года** президент ОАО «РЖД» В. Якунин представил президенту РФ «Стратегию развития железнодорожного транспорта России до 2030 года».

## ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ 3-ГО ЭТАПА

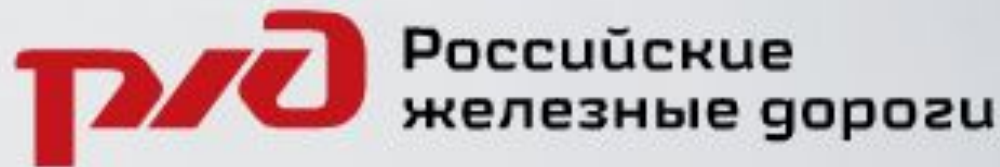
20 апреля 2007 года подписан контракт с компанией «Сименс» о сервисном обслуживании высокоскоростных электропоездов Velaro RUS в течение 30 лет. Стоимость контракта 300 млн евро.

**16 мая 2007 года** правительственная комиссия по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта утвердила **целевую модель рынка транспортных услуг.**

**23 мая 2007 года** ОАО «Российские железные дороги» приступило к внедрению нового корпоративного стиля - ребрендинг.



## Новый знак



Новый знак - демократичный, современный, без намека на косный консерватизм монополии.

Насыщенный, благородный, теплый оттенок красного цвета подчеркивает лидерство, динамизм, ответственность, смелость в движении к цели. Это цвет символа нового прорыва не только в железнодорожном секторе, но и во всей транспортной индустрии страны.

Трафаретное начертание знака четко воспроизводит железнодорожную стилистику. Уникальность свойственна и графике: строчные буквы "р" и "д" выполнены в виде путевых "стрелок" и, в то же время - их форма напоминает профиль высокоскоростных локомотивов. Для центральной в монограмме и самой сложной в кириллице буквы "ж" найдено бескомпромиссное графическое решение: наклоненный вправо центральный элемент знака символизирует "путь", "дорогу", усиливая этим заложенные в знак смыслы.

## ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ 3-ГО ЭТАПА

**18 июня 2007 года** создание совместного предприятия ЗАО «Евразия Рейл Логистикс» (ЗАО «ЕРЛ») с участием железных дорог России, Германии, Польши и Белоруссии.

**28 июня 2007 года** совет директоров ОАО «РЖД» утвердил бизнес-план и пакет учредительных документов ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК)

10 июля 2007 года президент России Владимир Путин подписал указ «Об учреждении медали «За развитие железных дорог».

20 июля 2007 года в Германии состоялась торжественная церемония запуска производства первого высокоскоростного электропоезда Velaro RUS.

Планируется, что в конце 2009 года такие поезда начнут курсировать по маршруту Москва – Санкт-Петербург со скоростью 250 км/ч.



## ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ 3-ГО ЭТАПА

**6 сентября 2007 года** Правительство Российской Федерации одобрило проект «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года».

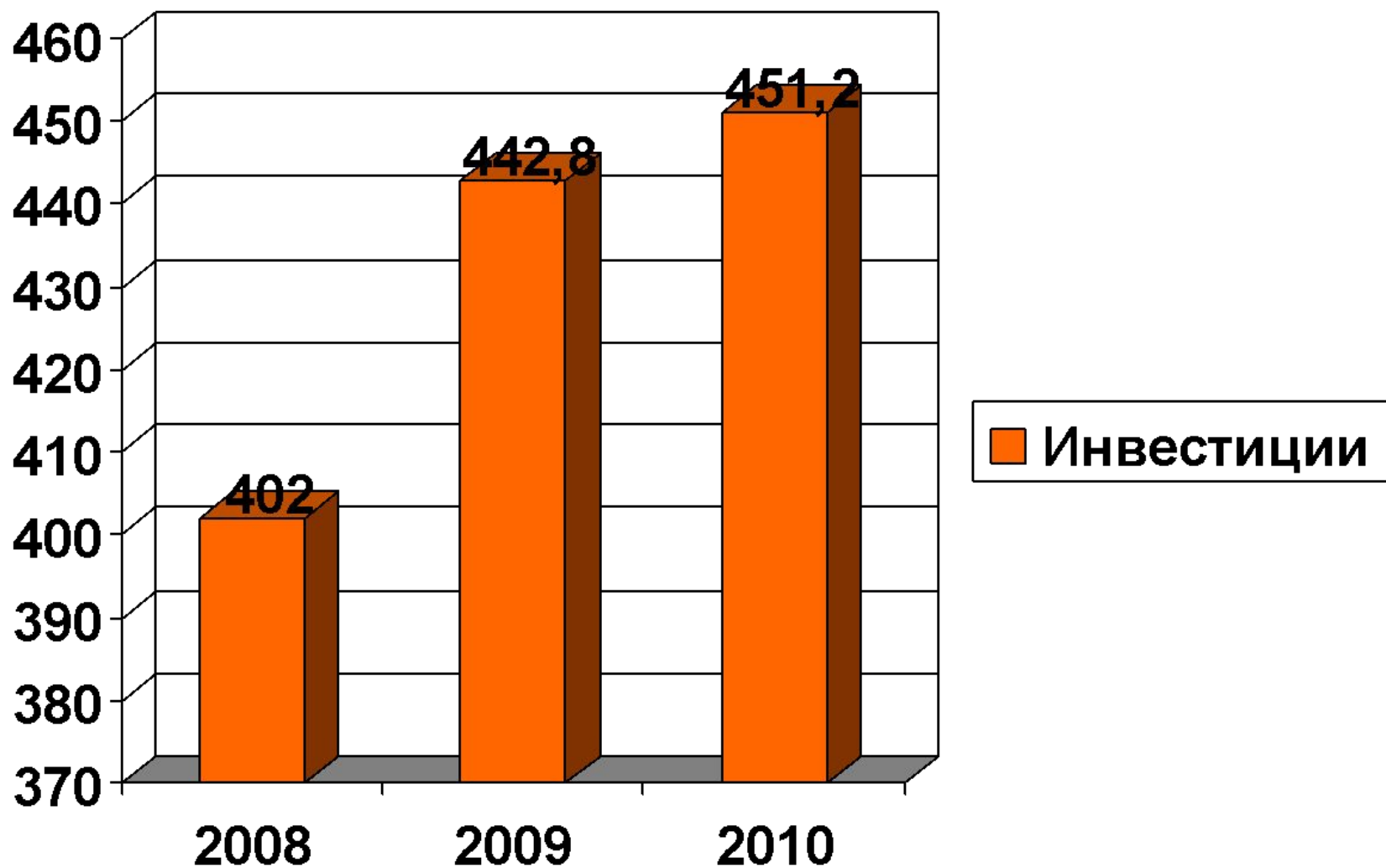
В соответствии со Стратегией **общий объем инвестиций** в развитие железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года составит **13,7 трлн руб.** Доля инвестиций из **федерального бюджета – 20%, субъектов РФ – 5%, частных инвесторов – 75%**, в том числе **ОАО «РЖД» – 42%**.

Стратегия обеспечит развитие России по инновационному сценарию, предложенному **МЭРТ** в Концепции долгосрочного развития страны на период до 2020 года. Так, в 2030 году ВВП вырастет в 4,5 раза, промышленное производство – в 3,2 раза.

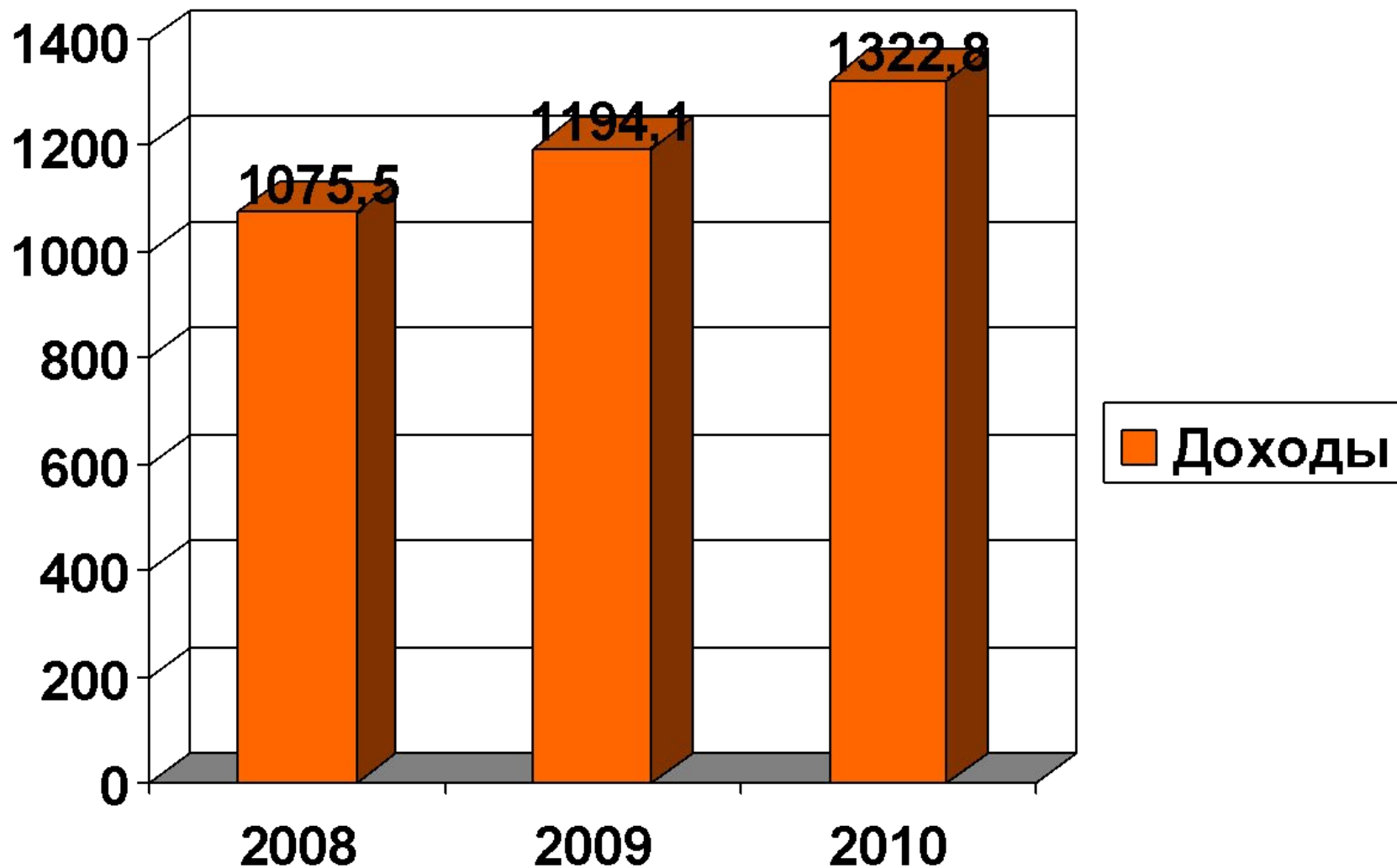
**12 сентября 2007 года** правление ОАО «РЖД» одобрило финансовый план и инвестиционную программу компании на 2008 год и на период до 2010 года.

**19 сентября 2007 года** президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин открыл работу Международного салона железнодорожной техники и технологий ЭКСПО 1520.

# Расходы на инвестиционную деятельность ОАО «РЖД» с учетом целевых внешних инвестиций в 2008 – 2010 гг., млрд. руб.



## Доходы ОАО «РЖД», млрд. руб.



## Проекты ОАО «РЖД» в 2007 году

12 февраля 2007 года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин провел переговоры с руководством министерства транспорта Саудовской Аравии по вопросу строительства железных дорог и инфраструктуры».

В конце марта 2007 года ОАО «РЖД» и министерство железных дорог Китая заключили соглашение об укреплении сотрудничества в области перевозок нефти.

С 1 апреля 2007 года в ОАО «РЖД» введена новая корпоративная система оплаты труда (КСОТ). Благодаря ей реальный рост зарплаты сотрудников составит в следующем году не менее 10%.

В апреле 2007 года начал работать новый филиал ОАО «РЖД» – Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ) - развитие самостоятельных видов деятельности в железнодорожной отрасли.

8 июня 2007 года открытие универсального перегрузочного комплекса в порту Усть-Луга.

В сентябре 2007 года ОАО «ТрансКонтейнер» заключило агентский договор с японской логистической компанией Kintetsu World Express для привлечения грузов на Транссиб.


19 сентября 2007 года ОАО «РЖД» и ФГУП «ПО «Уралвагонзавод» заключили трехлетний контракт на поставку грузовых вагонов. Контракт предусматривает поставку до 2010 года 40 тыс. грузовых вагонов. В тот же день с ЗАО «Трансмашхолдинг» были подписаны контракты на производство и поставку в 2007–2009 гг. 212 единиц новых магистральных электровозов. Общая стоимость контрактов превысила 80 млрд руб.

21 сентября 2007 года в Сочи президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин выступил на церемонии торжественного открытия VI международного инвестиционного форума «Сочи-2007». К Олимпиаде 2014 года ОАО «РЖД» планирует реализовать ряд крупномасштабных инфраструктурных проектов.

# РЕАЛИЗАЦИЯ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

## Процесс реформирования

	Этап 1	Этап 2	Этап 3
<b>Время</b>	2001—2002	2003—2005	2006—2010
<b>Цель</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Подготовительный этап</li> <li>•Определение целей приватизации</li> <li>•Включение в план приватизации федерального имущества</li> <li>•Создание открытого акционерного общества — «Российские железные дороги», полностью принадлежащего государству</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Отделение неосновных структурных подразделений от ОАО «РЖД»</li> <li>•Отделение Федеральной пассажирской компании и выделение ряда пригородных пассажирских компаний</li> <li>•Отделение сервисных компаний, занимающихся неосновными видами деятельности</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Создание стимулов для поощрения частной собственности на подвижной состав</li> <li>•Создание независимых железнодорожных компаний и частных пассажирских компаний вдоль основных маршрутов пассажирских перевозок</li> <li>•Привлечение частных инвестиций в сегмент дальних перевозок</li> <li>•Приватизация компаний, занимающихся ремонтом и техническим обслуживанием</li> </ul>
<b>Задача</b>	Создание отдельного юридического лица	Отделение сначала на уровне бухгалтерского учета, затем юридическое отделение	Создание развитого конкурентного рынка для услуг железнодорожных перевозок



# **4. Достигнутые и предполагаемые результаты структурной реформы железнодорожного транспорта. Целевая структура холдинга ОАО «РЖД» к 2011 году**

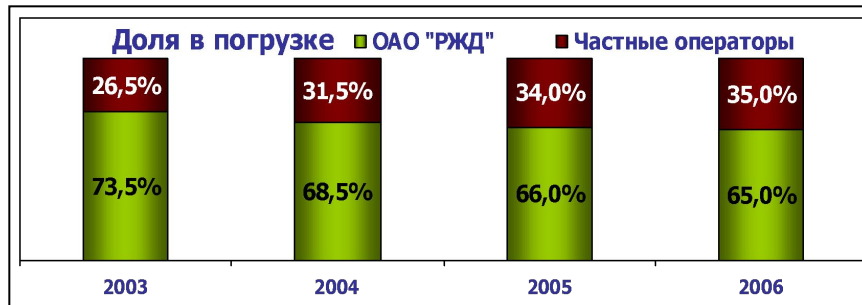
# Достиженные результаты структурной реформы железнодорожного транспорта

В 2006 г. по сравнению с 2003 г. уменьшена транспортная составляющая в цене черных металлов – на 22%, руды – на 43%, нефтяных грузов – на 46%.

## Развитие рынка пассажирских перевозок

- ✓ Создана Федеральная пассажирская дирекция
- ✓ Создана Дирекция железнодорожных вокзалов
- ✓ Предусмотрено выделение бюджетных средств на покрытие в 2007 году 40 % убытков от дальних пассажирских перевозок
- ✓ Курсируют 2 частных поезда на направлении Санкт-Петербург – Москва

## Развитие рынка грузовых перевозок



Частным капиталом вложено около 80 млрд. руб. в приобретение и обновление более 100 тысяч грузовых вагонов

**Грузовые перевозки отделены от инфраструктуры – Созданы 1я и 2я Грузовые компании в структуре холдинга РЖД**

Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения по созданию 36 дочерних обществ и совместных предприятий:

3 ДО по ремонту грузовых вагонов

9 ДО по производству и ремонту путевой техники

2 ДО в сфере капитального строительства и ПИР

7 ДО по ремонту пассажирских вагонов

ТРАНСКОНТЕЙНЕР

РЕФСЕРВИС

Русская тройка

РейлТрансАвто

2 ДО в научной сфере

ЭЛТЕЗА

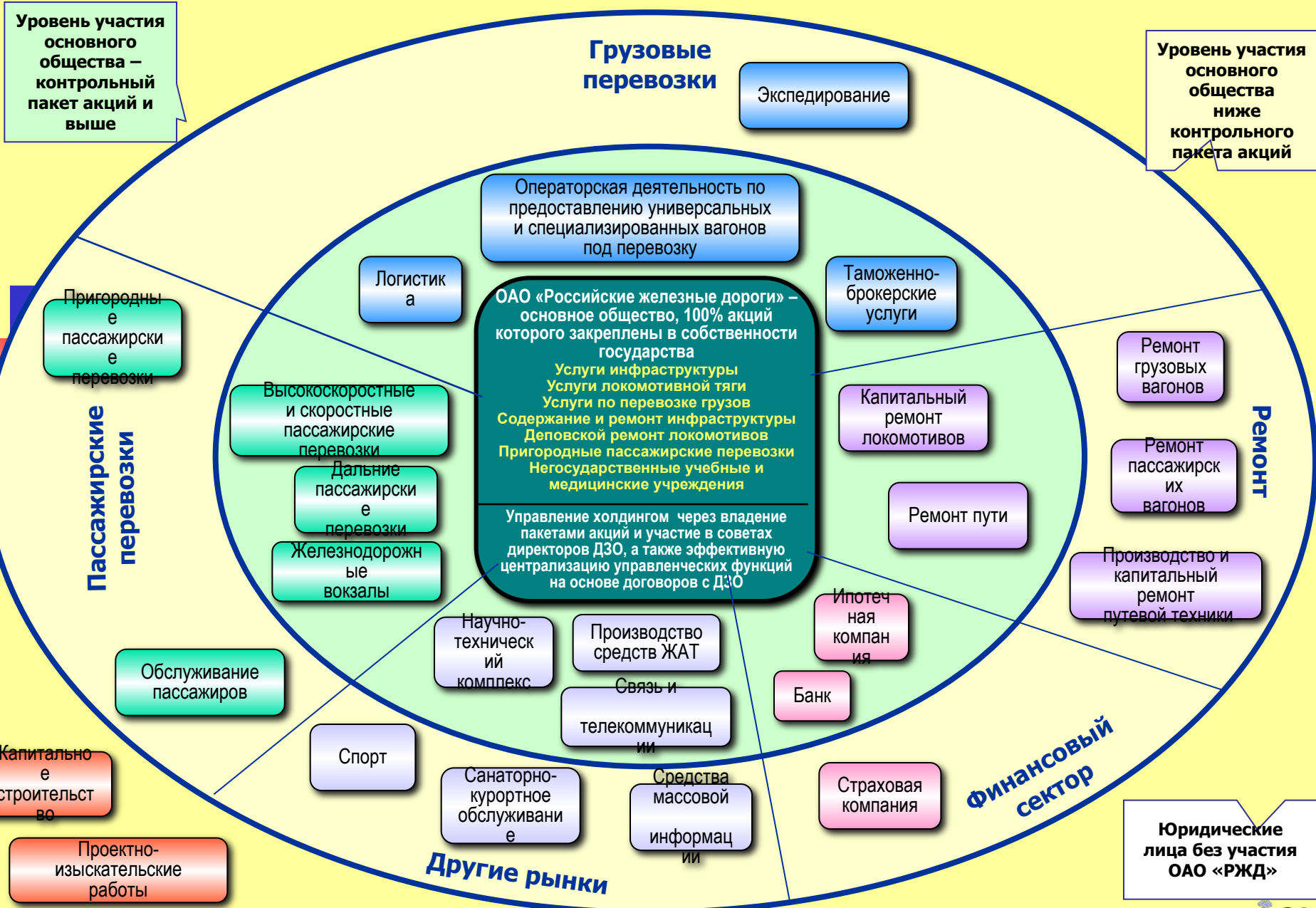
Пул транс

6 ДО - ПРИГОРОД

Oy Karelian Trans Ltd

МВК одобрена целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы

# Целевая структура холдинга «Российские железные дороги» к 2011 г.





## Механизм управления реформами

### 1. Внешний контроль и управление

- ✓ правительство РФ по согласованию с президентом назначает руководителя ОАО «РЖД»;
- ✓ правительственная комиссия по структурной реформе ж.д. транспорта осуществляет контроль полноты и своевременности выполнения предусмотренных мероприятий;
- ✓ общее руководство реформой осуществляет правительство РФ, Федеральное агентство ж.д. транспорта, Федеральная комиссия по регулированию естественных монополий.

### 2. Внутренний контроль и управление.

- ✓ Реализуется посредством соблюдения основных принципов и направлений реформирования, а также обеспечением полноты и своевременности выполнения ОАО «РЖД» мероприятий соответствующих этапов реформирования через представителей государства в органах управления ОАО «РЖД»

1. Устойчивость и безопасность работы железнодорожного транспорта будут обеспечиваться за счет управляемости и эволюционности реформирования, а также привлечения необходимых инвестиций и перевооружения отрасли.
2. Создание единого федерального органа государственного регулирования на транспорте будет способствовать формированию единой и гармоничной транспортной системы.
3. Повышение географической доступности железнодорожного транспорта (за счет строительства новых железнодорожных линий).
4. Снижение совокупных затрат на перевозки и повышение ее экономической доступности (за счет сокращения отраслевых издержек и повышения эффективности деятельности на основе развития конкуренции.)
5. Удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта и развития новых пассажирских и грузовых компаний.