



Торгово-промышленная палата
Российской Федерации
В интересах бизнеса, во благо России



Опыт реформирования железных дорог в странах СНГ и Восточной Европы

Реутов Евгений Владимирович
Кандидат экономических наук
Председатель Подкомитета по железнодорожному
транспорту ТПП РФ, доцент РУТ (МИИТ)

2018 г.

2 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ Ж/Д ТРАНСПОРТА

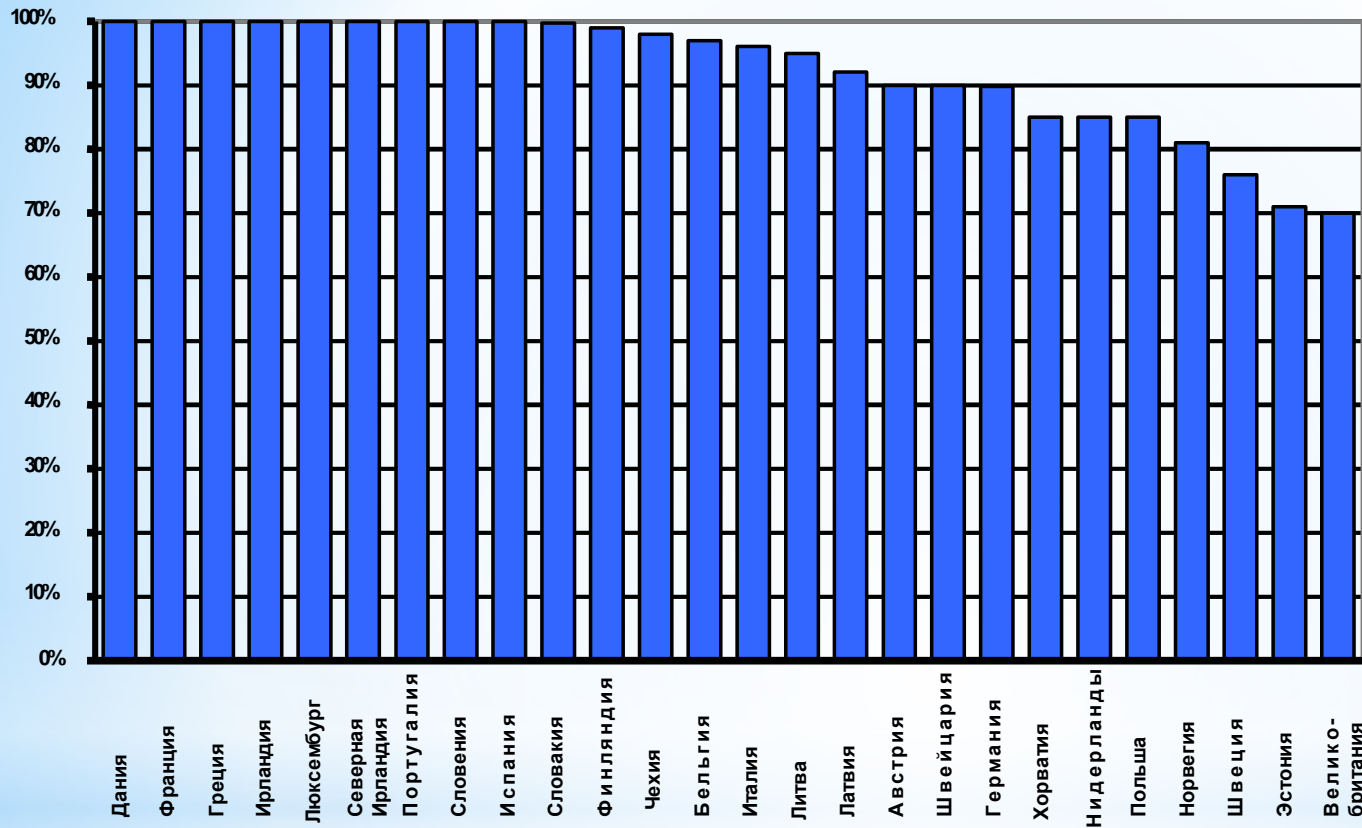
ТИПЫ КОНКУРЕНТНЫХ МОДЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Полное разделение	Организационное разделение		Вертикально-интегрированная компания
	Отделение прав владения инфраструктурой	Холдинговые компании	
(Шведская модель) Великобритания Финляндия Дания Нидерланды Норвегия Испания Португалия Словакия Литва Швеция	(Французская модель) Франция Чехия Эстония Венгрия Словения Люксембург	(Германская модель) Австрия Бельгия Германия Италия Латвия Польша Греция	Ирландия Северная Ирландия

ЭФФЕКТ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Страна	период	изм. произв. труда	изм. произв. активов	изм. пасс.км
Франция	1994-99	+15,9%	+11,8%	+13,3%
Дания	1994-99	+102,2%	+7,1%	+5,7%
Великобритания	1996-01	+95,1%	+19,6%	+21,8%
Германия	1994-99	+80,7%	+19,0%	+18,3%

СТРУКТУРА РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ РЕФОРМЫ В СТРАНАХ ЕС



В странах ЕС эффективная конкуренция существует при наличии **крупного поставщика перевозочных услуг**, занимающего до 80-85% доли рынка и конкурирующего на всех сегментах рынка с независимыми перевозчиками.

В капиталоемких, сетевых и инфраструктурных отраслях экономики со значительным эффектом масштаба высокая концентрация является одним из самых существенных факторов снижения стоимости продукции (услуг).

Оптимальное соотношение между «эффектом масштаба» и развитием конкуренции достигается при структуре рынка, на котором **доминирует крупный перевозчик.**

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОЛЬШИ



ЦЕЛИ реформирования ж/д транспорта Польши:

- реструктуризация финансов и долговых займов;
- организационная реструктуризация в целях создания холдинговой компании и привлечения частного сектора в филиалах через коммерциализацию;
- повышение эффективности производительности труда;
- реструктуризация активов.

ДОСТИЖЕНИЯ реформирования ж/д транспорта Польши:

- Превращение РКР в акционерное общество путем создания отдельных видов бизнеса;
- Вовлечение частного сектора в ж/д индустрии;
- Доступ магистральной сети частным операторам Польши.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОЛЬШИ



Необходимость реформирования обусловлена двумя факторами:
требование соответствующих нормативных документов ЕС, особенно директивы ЕС 91/440,
резкое ухудшение финансового положения РКР вследствие уменьшения доходов от пассажирских и грузовых перевозок, которое не покрывалось правительственными субсидиями
РКР уже в новом статусе разделены на четыре бизнес-сектора в соответствии с основным профилем деятельности:
пассажирские перевозки,
грузовые перевозки,
инфраструктура,
подвижной состав.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОЛЬШИ



Согласно Закону о железнодорожном транспорте государство финансирует из бюджетных средств:

- инвестиции, предусмотренные в международных договорах и соглашениях;
- инвестиции на ремонт, эксплуатацию и содержание железнодорожных линий оборонного значения, а также на развитие линий государственного значения.

Для планомерного и рационального развития железнодорожной сети в целом для PKP SA по инициативе Министерства инфраструктуры разрабатываются концептуальные положения транспортной политики до 2020 г. При этом учитываются принципы финансирования, соответствующие принятым ЕС. Ожидалось, что реализация намеченных мероприятий позволит повысить конкурентоспособность компании на рынке предоставления транспортных услуг.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОЛЬШИ



Таким образом, основные направления реформирования железнодорожного транспорта Польши, направленные на развитие конкуренции в перевозочной деятельности, завершены. Законодательно регламентированы правила участников перевозочного процесса.

Плотность сети железных дорог и объем грузоперевозок

Страна	Тонны-км (в млн., 2003 г.)	Линии-км (в тыс., 2002 г.)	Тонны-км. на линии-км.	Площадь территории (в тыс. кв.км.)
Словакия	10 117	3 507	2 885	49
Чехия	17 069	9 477	1 801	77
Венгрия	8 108	7 267	1 116	93
Болгария	5 274	4 073	1 295	111
Румыния	10 918	10 882	1 003	238
Польша	47 394	19 618	2 416	313

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РУМЫНИИ



Необходимость более глубоких реформ для удовлетворения критериям вступления в Европейский Союз

Создание Совета по Конкуренции Румынии

Успешные компании в плане вхождения на рынок частных грузовых железнодорожных перевозок в Румынии и Польше:

- крупные грузоотправители, вертикально интегрирующиеся для перевозки ресурсов и/или конечной продукции;
- грузовые экспедиторы, видящие возможности в вертикальной интеграции;
- старые железнодорожные предприятия, созданные при социализме для обслуживания отдельных фабрик, комплексов или регионов;
- международные операторы железнодорожного транспорта.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ВЕНГРИИ



В Венгрии оперируют две вертикально-интегрированных компании:

1. Венгерские государственные железные дороги, *Magyar Allamvasutak (MAV)*, являющимся основным монополистом на рынке (98%).

2. *GyőrSopron-Ebenfurti Vasút (GySEV)*

Имеет особый статус, как организация с долей участия Венгерских и Австрийских железных дорог. Владеет всего 2% рынка.

Сектор железных дорог регулируется «*Актом железных дорог*». Согласно Акта в функции государственных железных входят строительство, развитие, модернизация, эксплуатация и предоставление услуг инфраструктуры, а также обеспечение пассажирских и грузовых перевозок .

Все указанные деятельности осуществляются одной вертикально интегрированной компанией – Венгерские государственные железные дороги *MAV*.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ВЕНГРИИ



Реформа железных дорог Венгрии наглядно демонстрирует существенное влияние Правительства, которое регулирует тарифы как на грузовые, так и на пассажирские перевозки. Самостоятельность в менеджменте отчасти ограничивается также тем, что правительство продолжает нести ответственность за улучшение состояния инфраструктуры железных дорог и выступает в качестве гаранта крупных займов.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БОЛГАРИИ



БДЖ  BDZ

Переструктурирование железнодорожной транспортной системы Республики Болгария – важная цель для ее интеграции в Европейскую общность

Необходимость структурной реформы обуславливается:

- созданием равных экономических предпосылок для реальной конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом;
- созданием реальных условий для конкуренции между различными железнодорожными перевозчиками, что гарантирует качество услуг;
- отделением основной транспортной деятельности от всех вспомогательных, обслуживающих железную дорогу, деятельностей;
- снижением численности персонала с целью увеличения производительности труда, лучшим качеством услуг и лучшими финансовыми результатами.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БОЛГАРИИ



БДЖ  BDZ

Основные принципы реформы:

1. Разделение инфраструктуры от перевозочной деятельности.

Основной задачей явилось ясное разграничение между управлением инфраструктурой и эксплуатацией перевозочной деятельности.

2. Ответственность за развитие и содержание инфраструктуры берет на себя государство, что является существенным условием для обеспечения равнопоставленности между различными видами транспорта и формирования свободного транспортного рынка.

3. Обеспечение равного доступа к железнодорожной инфраструктуре лицензированных перевозчиков.

4. Создание бизнес-деятельности, ориентированных к поиску рынка и при учете потребностей страны.

5. Принятие обязанности осуществления общественных услуг со стороны перевозчика посредством договора с государством.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БОЛГАРИИ



БДЖ  BDZ

Реформирование в ж/д транспорте отменяет государственную монополию на перевозку пассажиров и грузов, а железнодорожная инфраструктура остается в основном публичной государственной собственностью и во владении публичного предприятия.

Главная цель реформирования – финансовая стабилизация сектора, возрастание эффективности железнодорожного транспорта, улучшение рыночных позиций в его конкуренции с автомобильным транспортом, а также и во взаимоотношениях с клиентами, обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов.

Для достижения этой цели потребовалась серьезная реформа по отношению управленческих структур, технологии работы, переработкой законо-нормативной базы.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ БОЛГАРИИ



После реформирования были созданы две новые структуры:

1. Акционерное общество – БДЖ ЕАД, которое является грузовым и пассажирским перевозчиком.

2. Национальная компания “Железнодорожная инфраструктура” – Оператор инфраструктуры, (развитие, содержание, ремонт и эксплуатация инфраструктуры), предоставляет равные услуги по доступу к магистральной сети, разрабатывает график движения поездов и управление движением поездов. Государство обеспечивает финансирование инфраструктуры.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЭСТОНИИ



В 1997 году в Эстонской республике была принята *Программа реструктуризации железнодорожного транспорта*.

Реструктуризация и приватизация Эстонской железной дороги обусловила необходимость создания государственного института, регулирующего предпринимательство в сфере железной дороги и обеспечивающего безопасность движения - *Департамента железных дорог*.

Департамент железных дорог является правительственным учреждением, подчиняющимся Министерству транспорта и связи, на которого возложены функции управления в объеме возложенных на него задач, и осуществления государственного надзора за хозяйствованием на железнодорожной инфраструктуре.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЭСТОНИИ



ЦЕЛИ Программы реструктуризации железнодорожного транспорта:

1. Вывод непрофильных видов деятельности.
2. Обособление инфраструктуры железнодорожного транспорта.
3. Совершенствование системы управления и повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности.
4. Ликвидация перекрестного субсидирования между пассажирскими и грузовыми перевозками.
5. Привлечение инвестиций в отрасль.
6. Совершенствование системы тарификации.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЛИТВЫ



В 2000 году Литва начала процесс реформирования железнодорожного транспорта с целью присоединения в Европейский союз.

В результате разработана Стратегия развития транспортной системы Литвы в 2002 г., где обозначены следующие цели:

1. Создание законодательной модели и улучшение контроля на рынке для эффективного участия на рынке железнодорожного транспорта в Европе;
2. Полная реструктуризация железнодорожного сектора;
3. Создание сильной и эффективной системы контроля безопасности перевозок;
4. Создание интеграционной системы охраны окружающей среды;
5. Модернизация инфраструктуры для успешного присоединения в транспортную систему ЕС;
6. Приобретение пассажирского и грузового подвижного состава;
7. Обеспечение безопасности железнодорожного транспорта.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЛИТВЫ



В 2005 году Министерство Транспорта и Коммуникаций Литвы создал общество с ограниченной ответственностью *AB Lietuvos Gelezinkeliai (LG)*.

Сегодня *LG* организована как *акционерное общество и национальная компания*. Компания объединяет другие коммерческие и государственные предприятия. Пассажиры и грузовые перевозки осуществляются коммерческими структурами.

Дирекция инфраструктуры является некоммерческой и управляет ж/д инфраструктурой.

Доступ на железнодорожную сеть Литвы открыт частным грузовым компаниям и международным пассажирским перевозочным компаниям в соответствии с Законом о ж/д транспорте Литвы № 853. Однако, на практике *LG* выполняет доминирующую роль и частный сектор в большей степени вовлечен в морской транспортировке.

Основной целью Стратегии развития транспорта и транзита Литвы до 2015 года, является либерализация рынка железных дорог, создание условий для открытого доступа в магистральную железнодорожную сеть.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЛАТВИИ



В Латвийской Республике в июне 1999 года принята и в 2002 году актуализирована «Национальная программа развития транспорта на 2000 - 2006 годы». Программа определяет основные задачи транспортной политики в соответствии с транспортной политикой Евросоюза.

Основными направлениями в области железнодорожного транспорта являются:

- содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры;
- обеспечение и координация безопасности движения железнодорожного транспорта и процесса перевозок;
- совершенствование нормативно - правовой базы, регулирующей деятельность железнодорожного транспорта;
- повышение уровня сервиса обслуживания пассажиров;
- конкурентоспособность железной дороги;
- сохранность грузов;
- решение вопросов экологии;
- интеграция в Европейскую транспортную систему;
- экономически обоснованная реструктуризация железной дороги.



Итоги реформирования в странах Восточной Европы и Балтии

Основными принципами реформирования в странах Восточной Европы и Балтии являются отделение перевозочной деятельности конкурентную среду от монопольной сферы – услуг инфраструктуры.

При этом перевозчики выступают с собственными локомотивами и вагонами и конкурируют между собой.

Государство берет на себя обязательства по субсидированию пассажирских перевозок, развитию и строительству инфраструктуры.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАЗАХСТАНА

Реструктуризация железнодорожного транспорта Казахстана начата в 1997 году. За период с 2000 по 2010 годы приняты 3 государственные программы реструктуризации железнодорожного транспорта.

Основными направлениями первой Программы реструктуризации на 2001-2005 гг. были:

- отделение социальной сферы;
- отделение эксплуатации от ремонтной деятельности;
- привлечение частной инициативы и инвестиций в ремонтную деятельность.

Основными направлениями второй Программы реструктуризации на 2004-2006 гг.:

- реализации предприятий, занятых в ремонтной деятельности, сторонним компаниям;
- создание обособленных компаний подвижного состава (АО «Локомотив», АО «Казтемиртранс»);
- функционально на Дирекции разделены магистральная сети и перевозочная деятельность в АО «НК «КТЖ»



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАЗАХСТАНА

Основными направлениями третьей Программы реструктуризации на 2010-2014 гг. являются:

- Отделение перевозочной деятельности в услуг магистральной сети;
- Реструктуризация группы компании АО «НК «КТЖ» с созданием холдинговой структуры АО «НК «КТЖ» с дочерними компаниями:

АО «КТЖ-Инфраструктура» - оператор МЖС;

АО «КТЖ-Грузовые перевозки» - грузовой перевозчик;

АО «КТЖ-Пассажирские перевозки» - пассажирский перевозчик;

АО «КТЖ-Производство и ремонт» – холдинг по строительной и ремонтной деятельности.

При этом, перевозчик выступает с собственными вагонами и локомотивами.

Оператор магистральной сети оказывает равные услуги всем перевозчикам на договорной основе.

Государство берет на себя обязательства по субсидированию убытков пассажирских перевозчиков и строительству новых железнодорожных линий.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Белорусская железная дорога является государственным объединением в составе различных предприятий. В соответствии с положениями закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 6 января 1999 г. № 237-З по организационной структуре железная дорога является объединением государственных предприятий под названием ГО «Белорусская железная дорога», которое подчиняется Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и является коммерческой организацией.

Реформирование железнодорожного транспорта проводится на основании Государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011-2015 годы, утвержденной Постановлением Совета Министров №1851 от 20 декабря 2010 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



Согласно Государственной программе развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011-2015 годы, задачами развития железнодорожного транспорта на ближайшие пять лет являются:

- **обновление** подвижного состава на основе закупок новых локомотивов и вагонов;
- **модернизация** существующей материально-технической базы железнодорожного транспорта;
- **ликвидация** барьерных мест с ограничениями провозных способностей за счет усиления пропускных способностей станций и участков основных направлений продвижения транзитных и экспортных грузов;
- **совершенствование** технологий выполнения пассажирских перевозок, позволяющих перейти на новый уровень их организации;
- **внедрение** инновационных технологий в области эксплуатации и ремонта подвижного состава;
- **достижение** уровня экономически развитых стран Европы по энергоемкости, стоимости жизненного цикла механизмов и оборудования;
- **увеличение** производительности труда;
- **снижение** энергоемкости перевозок и других видов деятельности железнодорожного транспорта;
- **развитие** организаций железнодорожного транспорта с учетом требований экологии и природоохранных мероприятий на железнодорожном транспорте.



Основные государственные документы по реформированию отрасли:

- Об организационных вопросах строительства магистральных железных дорог в Кыргызской Республике от 5 июля 2011 года.
- Проект программы реструктуризации ГП «НК Кыргыз Темир Жолу – в процессе разработки и согласования.

Цели и задачи реформирования железнодорожной отрасли:

- Разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности:
 - передача в ведение Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики РП"Национальная компания «Кыргыз темир жолу»
 - Совершенствование системы управления и повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА



Программные документы по комплексному реформированию железнодорожного транспорта разрабатываются. Активных действий по реализации программных документов не предпринимается.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН



«Индивидуальный план проекта реструктуризации ГУП «Рохи охани
Тоҷикистон» на период 2010-2017 годы»

Цели и задачи реформирования железнодорожной отрасли:

- Разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности
- Совершенствование системы управления и повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности



«Укрзалізниця» - государственная администрация железнодорожного транспорта Украины

Основные государственные документы по реформированию отрасли:

- Концепция Государственной программы реформирования транспортного сектора Украины от 27 декабря 2006 г.
- Стратегия развития железнодорожного транспорта Украины до 2020 года
- Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2019 годы

Цели и задачи реформирования железнодорожной отрасли:

- Разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности:
 - а. образование и обеспечение функционирования структурного подразделения по вопросам железнодорожного транспорта в составе центрального органа исполнительной власти, которое обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сфере транспорта;
 - б. создания государственного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования как национального перевозчика грузов и пассажиров на рынке транспортных услуг, во владении которого будут находиться объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования
- Вывод непрофильных видов деятельности
- Обособление инфраструктуры железнодорожного транспорта: полное разграничение управления инфраструктурой и перевозками с сохранением инфраструктуры железных дорог под контролем государства
- Совершенствование системы управления и повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности
 - а. формирование вертикально-интегрированной производственно-технологической системы железнодорожного транспорта, структурированной по видам деятельности, с внедрением автоматизированной системы учета и управления;
 - б. выделение непрофильных активов и их последующая полная или частичная приватизация в сегменте области, не относящейся к естественным монополиям.
- Ликвидация перекрестного субсидирования между пассажирскими и грузовыми перевозками
- Совершенствование системы тарификации



(Программные документы по комплексному реформированию железнодорожного транспорта отсутствуют. Государство занимает позицию наблюдателя)

Основные государственные документы по реформированию отрасли:

- ✓ «О мерах по демополизации и акционированию железнодорожного транспорта».
- ✓ «О совершенствовании организации управления Государственно-акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари».
- ✓ «О мерах по дальнейшему углублению процессов приватизации и активному привлечению иностранных инвестиций в 2007-2010 годах».

Цели и задачи реформирования железнодорожной отрасли:

- Разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности:
 - a. создание Государственной инспекции по надзору за безопасностью железнодорожных перевозок, выделив ее из состава ГАЖК "Узбекистон темир йуллари".
 - b. преобразование ГАЖК "Узбекистон темир йуллари" в ОАО "Узбекистон темир йуллари".
- Вывод непрофильных видов деятельности
 - a. преобразование предприятий и организаций в открытые акционерные общества
 - b. реализация принадлежащих государству долей в уставных фондах хозяйственных обществ
- Обособление инфраструктуры железнодорожного транспорта
- Совершенствование системы управления и повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности
- Совершенствование системы тарификации

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ АЗЕРБАЙДЖАН



Государственной программой по развитию системы железнодорожного транспорта в Азербайджанской Республике в 2010-2014 годах предусматривались меры по совершенствованию законодательства в сфере железнодорожного транспорта и разработка проекта закона о железнодорожном транспорте Азербайджана с целью реализации институциональной реформы азербайджанской железной дороги в части применения принципов рыночной экономики и создания конкурентной среды.

Выводы по реформированию железнодорожного транспорта стран Восточной Европы, СНГ и Балтии

- Разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности
- Вывод непрофильных видов деятельности
- Обособление инфраструктуры железнодорожного транспорта
- Совершенствование системы управления и повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности
- Ликвидация перекрестного субсидирования между пассажирскими и грузовыми перевозками
- Совершенствование системы тарификации

Спасибо за внимание!



Торгово-промышленная палата
Российской Федерации
В интересах бизнеса, во благо России



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ



Структурная реформа на железнодорожном транспорте осуществляется в рамках Программы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»

В соответствии с указанным постановлением реформирование осуществляется по этапам:

-I этап (2001-2002 гг.) – Разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления, создание ОАО «Российские железные дороги».

Разработка проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, необходимых для реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте.

-II этап (2003-2005 гг.) - Создание акционерных обществ на базе имущества ОАО «РЖД», осуществляющих те виды деятельности, которые могут осуществляться другими хозяйственными обществами или открыты для конкуренции. Сокращение перекрестного субсидирования. Создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок.

-III этап (2006-2010 гг.) - Продолжение процесса создания дочерних обществ ОАО «РЖД».

Привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта, путем продажи акций

дочерних обществ. Сокращение внутренних издержек естественной монополии, развитие конкуренции на смежных рынках. Совершенствование нормативно-правового и тарифного регулирования.

- IV этап (2011-2015 гг.) - Окончательное выделение из состава ОАО «РЖД» деятельности по перевозкам пассажиров.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ

Разработана Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. Модель одобрена на заседании Президиума Правительства Российской Федерации 13 января 2011 года.

- сохранение единого управления комплексом инфраструктуры общего пользования и общесетевых перевозок грузов в ОАО «РЖД»;
- реализация пилотных проектов создания локальных перевозчиков с организацией конкуренции по моделям «за маршрут» и «на маршруте»;
- дальнейшее развитие конкурентного рынка операторских услуг и расширение использования механизмов повышения эффективности работы сегмента;
- совершенствование системы государственного тарифного регулирования;
- формирование долгосрочного механизма модернизации железнодорожной инфраструктуры общего пользования.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ



Ликвидация перекрестного субсидирования между пассажирскими и грузовыми перевозками

Разработка механизма финансовой поддержки пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте.

Подготовка предложений по сокращению размеров перекрестного субсидирования в тарифах на перевозку грузов различных тарифных классов с учетом влияния реализации данных предложений на финансово-экономические показатели работы

ОАО «РЖД» и пользователей услуг.

Совершенствование системы тарификации

Принятие решения о дерегулировании тарифов на перевозки грузобагажа с учетом проведения анализа рынка перевозок грузобагажа и оценки финансово-экономических последствий для пользователей транспортных услуг.

Подготовка предложений по совершенствованию тарифного регулирования на перевозки пассажиров в дальнем следовании. Определение тарифов на услуги инфраструктуры для перевозчиков при перевозке грузов.

Подготовка предложений по унификации тарифов на порожний пробег собственных (арендованных) грузовых вагонов вне зависимости от класса ранее перевозимого груза.