

Государственное регулирование отрасли
железнодорожного транспорта в период
реформирования

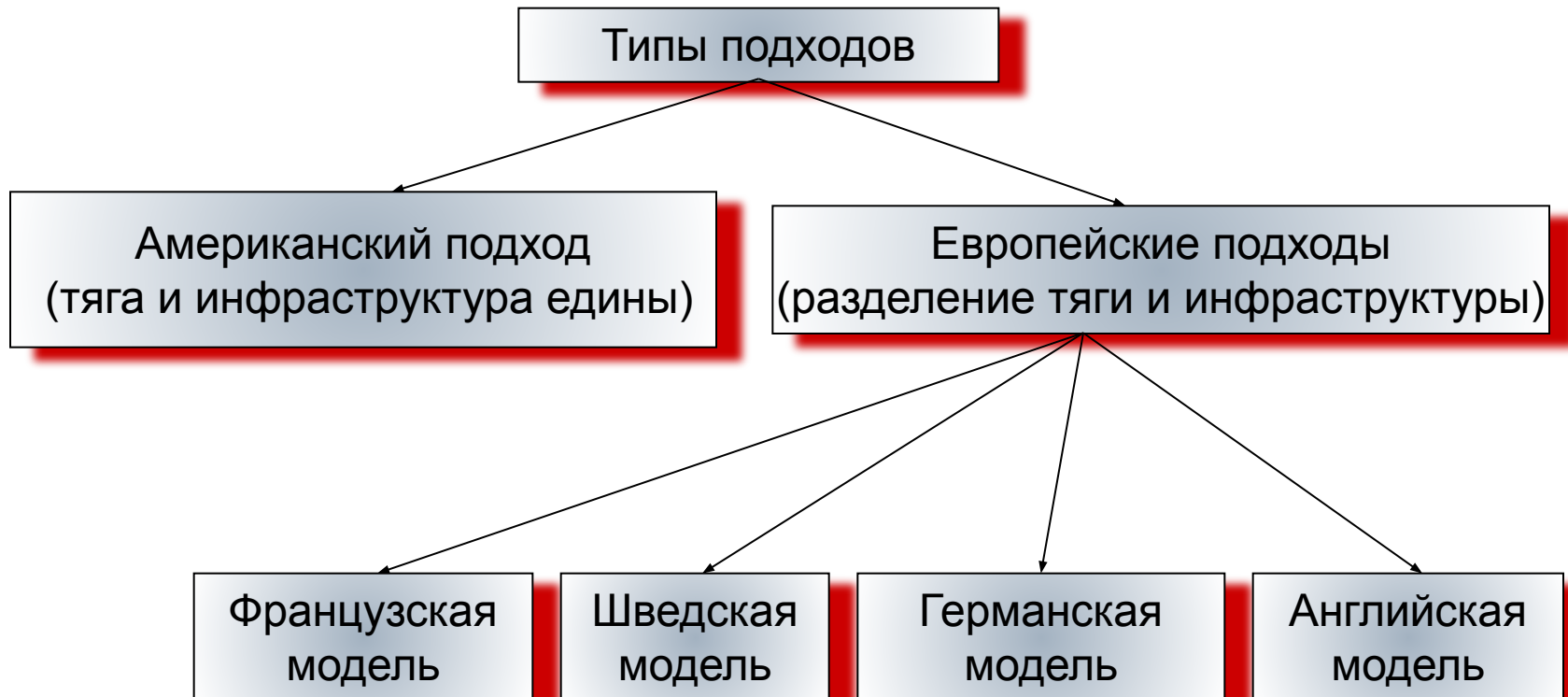
Лекция №4

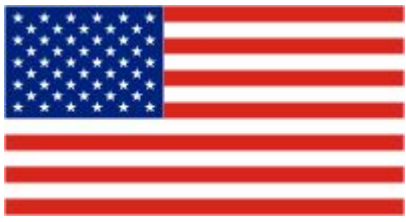
Модель рынка и виды бизнес-процессов на железнодорожном транспорте

Лектор: Мицук Игорь Владимирович, к.э.н.
руководитель Сибирского территориального
управления Федерального агентства
железнодорожного транспорта

Международный опыт структурных преобразований на железнодорожном транспорте

Типология моделей реформирования и управления железными дорогами





Зарубежный опыт реформирования – Соединенные штаты Америки

Изначально иные **исходные условия реформирования** : нет задачи разгосударствления, есть проблема повышения эффективности работы. Решение в оптимальном соотношении государственного регулирования и частной инициативы (закон Стэггерса о либерализации тарифов 1980 г.).

- Разделение тяги и инфраструктуры нецелесообразно.
- Залог успеха в либерализации тарифной политики.
- Орган, регулирующий железнодорожный транспорт, независим от Правительства.





Франция

Основные структурные решения во Франции

В 1997 году принят соответствующий закон о реформе железных дорог Франции. Основные элементы:

- из единой государственной компании "Французские железные дороги" была выделена структура по управлению инфраструктурой с сохранением 100% акций в руках государства.
 - функциями по управлению перевозками наделена государственная компания – Национальное общество железных дорог Франции;
 - ответственность за организацию регионального пассажирского сообщения возложена на местные власти.
 - Остается нерешенной проблема монополизма и допуска третьих лиц.
-



Шведская модель

Швеция первой в Европе осуществила реформирование. В основе реформы разделение «рельса и колеса». Обе компании (инфраструктуры и организации перевозок) государственные, но работают на коммерческой основе, третьи лица допускаются к осуществлению перевозок на конкурсной основе.

Таким образом, в основе реформы лежат 2 принципа:

1. Коммерциализация услуг;
2. Допуск третьих лиц (конкуренция).

Опыт признан достаточно успешным.



Опыт Великобритании

Это наиболее последовательный и радикальный вариант европейской модели реформирования.

Инфраструктура и эксплуатация разделены

Организация пассажирских перевозок на конкурсной основе

Приватизация всего имущества

Реформа не имела положительного эффекта ввиду:

1. Приватизированная государственная монополия превратилась в частную олигополию (высокая концентрация капитала).
2. В результате элементов конкуренции контроль над перевозками получили иностранные компании.
3. Приватизация и реструктуризация отрасли не позволили выработать механизмов инвестирования в инфраструктуру.



Опыт реформирования КАЗАХСТАН

- Исходные условия проведения реформ схожи с российскими.
 - Основная задача реформы – создать условия для конкуренции в отрасли.
 - Разделены тяга и инфраструктура.
 - Перевозчик только один, инфраструктура в руках государства.
 - Фактически выполнены все три этапа структурной реформы железнодорожного транспорта России, но реальная конкуренция появилась только в секторе вспомогательной деятельности.
-



Германская модель

- С 1949 по 1990 год предпринято 16 неудачных попыток реформирования. В 1990 году в результате слияния железных дорог Западной и Восточной Германии положение еще более ухудшилось. Начало реформ 1994 год.
 - В результате реализации двух этапов реформы, идеологически схожих с российской практикой, образована холдинговая структура зависимых предприятий по направлениям деятельности.
 - На третьем этапе рассматривается возможность ликвидации холдинга, приобретения экономической самостоятельности его структурными подразделениями, формирование конкурентной среды.
-

Оперативная деятельность Концерна DB делится на 3 вида и 9 структурных предприятий

DB BAHN



Пассажирские перевозки:
мобильность людей
по стране и всей Европе

DB Bahn Fernverkehr

дальние пассажир.
перевозки

DB Bahn Regio

региональные пасс.
перевозки

DB Arriva регион.
пассаж. перевозки в Европе

DB NETZE



Инфраструктура:
эффективная и
перспективная сеть ж.д.
Германии

DB Netze Fahrweg

сеть ж.д.

DB Netze Personenbahnhöfe

вокзалы

DB Netze Energie

энергоснабжение на ж.д.

DB SCHENKER



**Грузовые перевозки и
логистика:** интеллигентные
логистические услуги во
всех видах транспорта

DB Schenker Rail

европ. ж.д. груз. перевозки

DB Schenker Logistics

глобальные логистические
услуги

DB Dienstleistungen³⁾

система услуг на ж.д.

1) In Deutschland sowie grenzüberschreitender Verkehr; 2) In Großbritannien auch Schienenverkehr „CrossCountry“

3) Geschäftsfeld ist dem Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen zugeordnet

**Целевая модель рынка –
как формат будущего
состояния отрасли**

Ключевые понятия



- **Целевая модель рынка** – абстрактный образ, отражающий основные черты рынка транспортных услуг, планируемый к достижению в определенной последовательности.
 - **Цель формирования модели** - прогнозирование целевого состояния рынка транспортных услуг железнодорожного транспорта к концу третьего этапа реформы.
 - **Задача формирования целевой модели рынка** - создание условий для развития единой гармоничной транспортной системы страны, снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом, удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.
-

Взаимосвязи и взаимозависимости условий формирования конкурентной среды



Идентификация основных участников рынка

Грузоотправитель

- Грузовладелец или доверенное лицо
- Инициатор перевозки

Грузополучатель

Юридическое или физическое лицо, уполномоченное на получение груза

Перевозчик

- Оказание комплексной услуги, включающей прием, перемещение и выдачу груза.
- Работа на основе публичного договора на всей сети железных дорог

**Владелец
инфраструктуры**

- Естественно-монопольный характер деятельности
- Оказание услуг на основе публичного договора

**Оператор подвижного
состава**

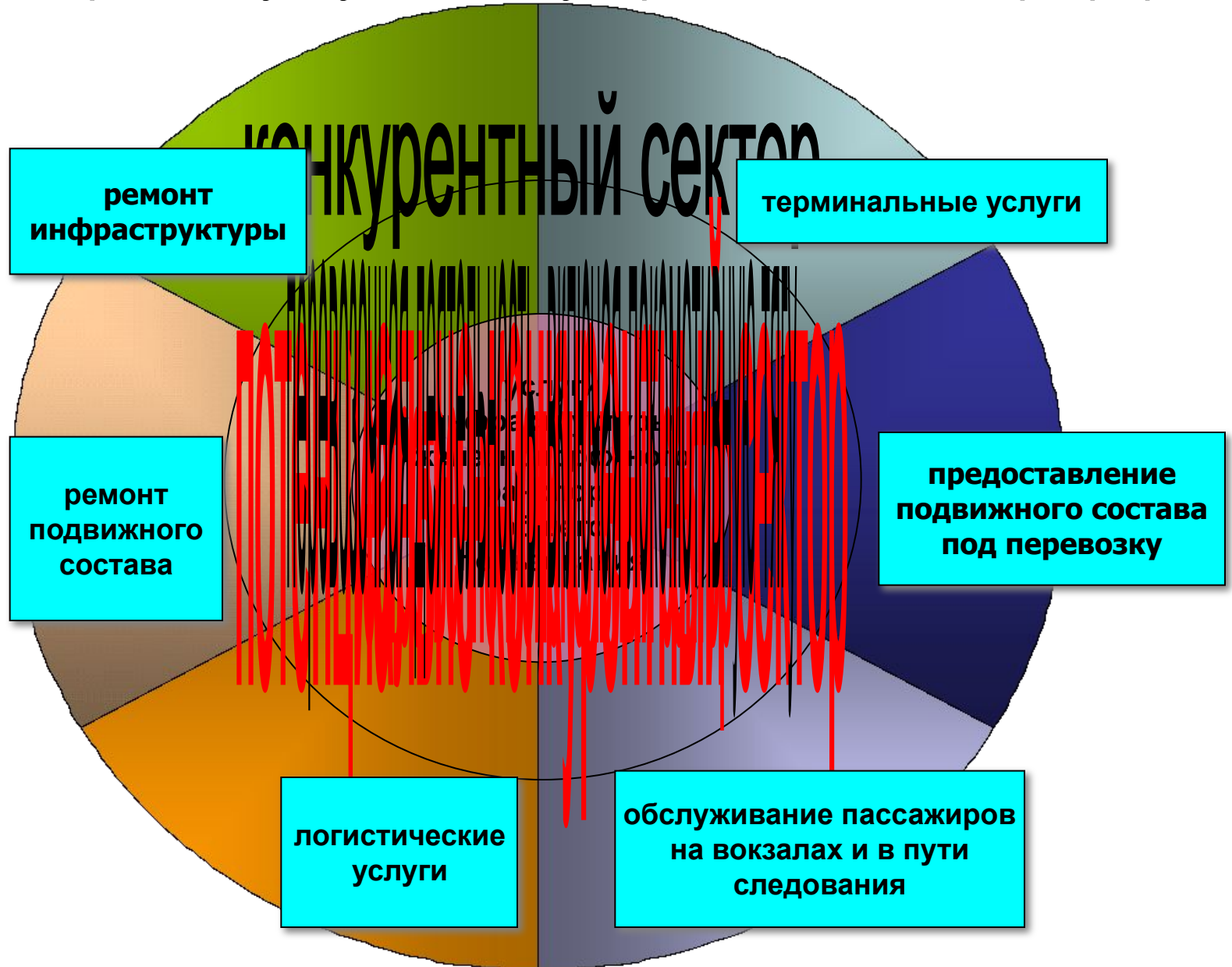
- Владелец подвижного состава на праве собственности или ином праве
- Оказание комплекса услуг по организации перевозки грузов с использованием указанного подвижного состава (в т.ч. Поездного формирования)

**Экспедитор
(логистическая
компания)**

Комплекс услуг грузовладельцу по организации перевозки грузов; включая организацию интермодальных перевозок, терминально-складских услуг и т.п.

Одно юридическое лицо может совмещать в себе функции нескольких участников рынка

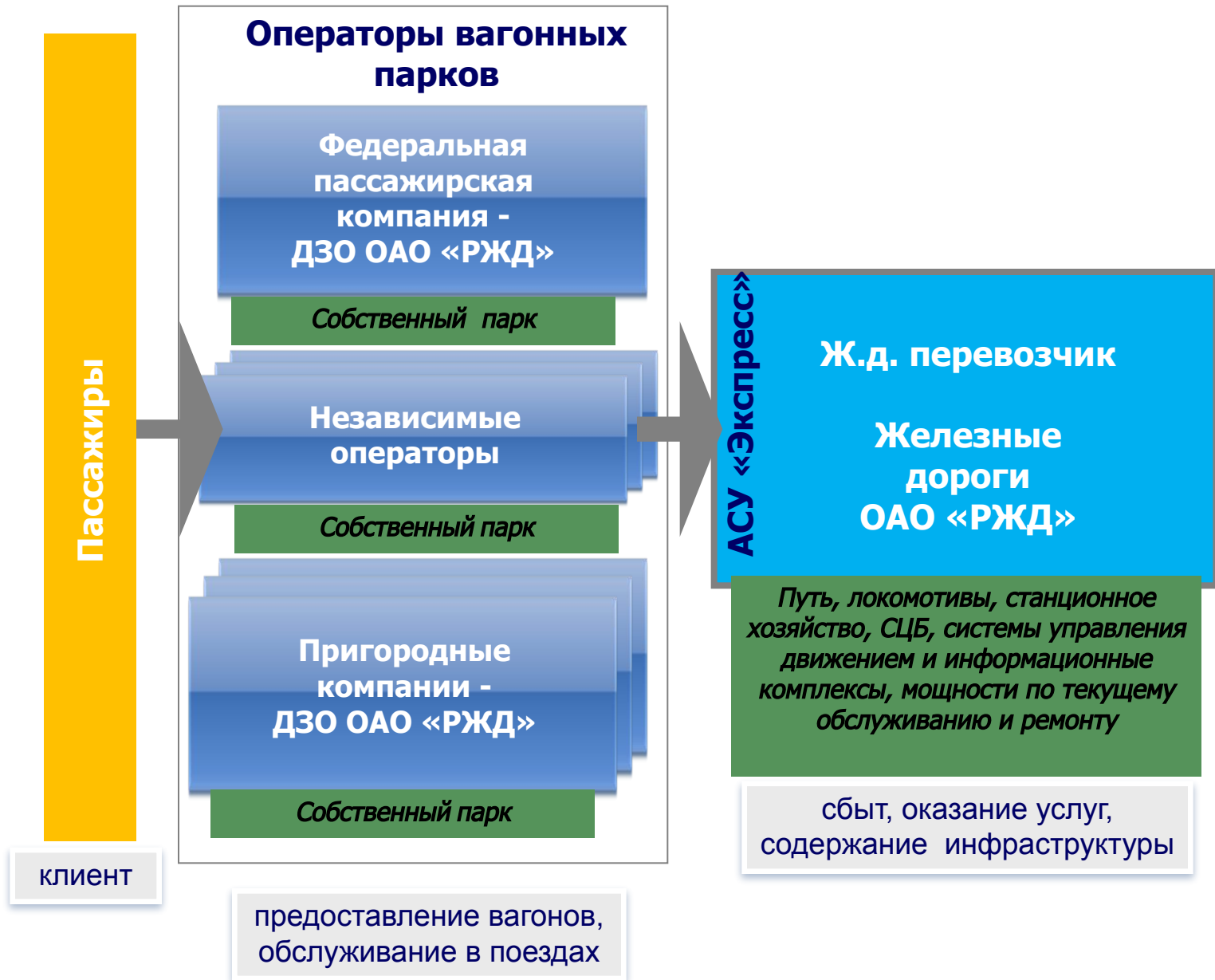
Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг к концу третьего этапа реформы



Модель рынка грузовых ж.д. перевозок



Модель рынка пассажирских ж.д. перевозок



Владение и управление инфраструктурным комплексом общего пользования – целевая модель

Сохранение единого технического комплекса инфраструктуры и управления движением, единой технологической политики и обеспечение недискриминационного доступа

- обеспечение максимально высокого уровня производственной эффективности и качества услуг инфраструктуры за счет реализации эффекта централизации деятельности и при последовательном контроле следующих основных показателей: доступности, эффективности, безопасности и качества услуг

Государственные субсидии в инфраструктуру и «сетевой контракт» между государством и владельцем инфраструктуры для оптимального баланса между публичностью и экономической эффективностью

- Целевые технические параметры сети (точки доступа, географический охват, скорость, провозная способность)
- Объем / источник финансирования (государство, владелец инфраструктуры)
- Ключевые показатели эффективности владельца инфраструктуры (Закреплены регулятором, четко определенная процедура пересмотра, долгосрочный характер, связаны с тарифной политикой)

Создание нормативной правовой базы, стимулирующей частные инвестиции в развитие инфраструктуры

Достигаемые эффекты

- Переход к равным условиям функционирования холдинга «РЖД» и других участников в конкурентных сегментах рынка**
- Возможность привлечения инвестиций в обновление подвижного состава (вагонов) и развитие инфраструктуры**
- Увеличения прозрачности расходов ОАО «РЖД»**
- Создание экономических и правовых условий для привлечения частных инвестиций в локомотивный парк, за счет выделения локомотивной составляющей (за использование частного локомотива) в тарифе на перевозку собственного поездного формирования**
- Создание предпосылок для формирования института независимых перевозчиков, включая отработку технологии взаимодействия основных участников рынка**
- Расширение присутствия операторов в перевозочном процессе**
- Повышение качества обслуживания и оптимизация затрат пользователей услуг за счет развития конкуренции**

Благодарю Вас за внимание!
