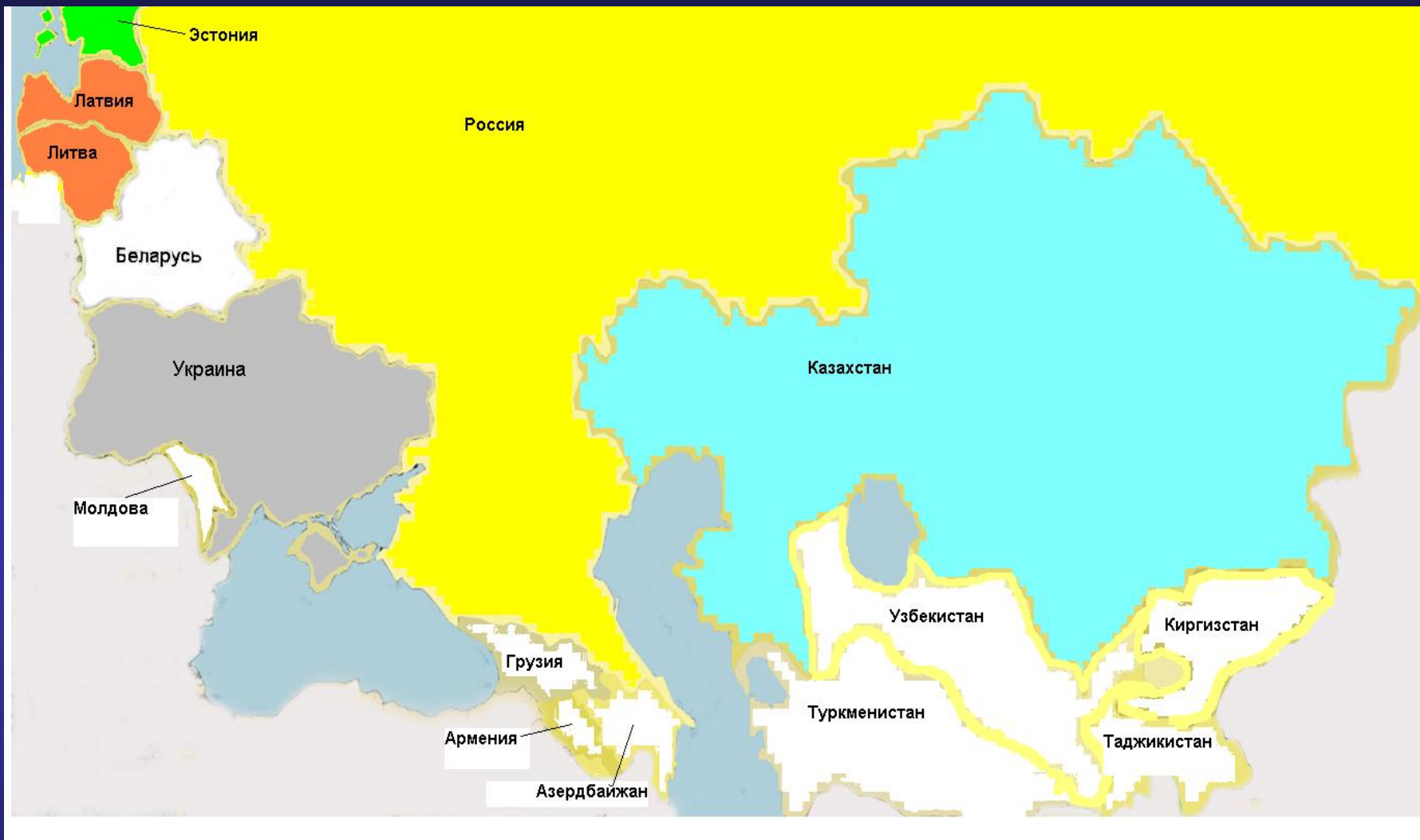




«Реформа на железнодородожном  
транспорте стран-членов ОСЖД»

г. Варшава, январь 2011 г.

# СТРАНЫ-ЧЛЕНЫ ОСЖД, ПРОВОДЯЩИЕ РЕФОРМЫ



■ - реформы закончены

■ - реформы на стадии завершения

■ - реформы на 2 стадии

■ - реформы на 3 стадии

■ - реформы на начальной стадии

■ - реформы не проводятся



# РЕФОРМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЭСТОНИИ

Реформирование железнодорожного транспорта Эстонии в основном закончено и проведено в соответствии с Директивой ЕС, сформирована модель организационного разделения с прав владения инфраструктурой.

Поддерживает ЕС-проекты, в которых предусмотрено самофинансирование 15-30%.

Из фондов ЕС и госбюджета частично (до 85%) финансируются некоторые проекты модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры государственного значения.

## Целевая институциональная структура отрасли Эстония

### Французская модель

#### Структура рынка

#### Участники

#### Роль государства

#### Функции

### Монопольный сектор

#### Инфраструктура

- Естественная монополия

- АО

- Гибкое регулирование тарифов за доступ, исходя из покрытия расходов на эксплуатацию
- Финансирование инвестиционных проектов

- Разработка графика движения поездов
- Финансирование инвестиционных проектов

### Конкурентный сектор

#### Грузоперевозки

- Конкуренция **на маршрутах** – конкуренция, основанная на предложениях цен и услуг
- Свободное установление цен

- АО Эстонская железная дорога
- АО E.R.S.
- АО Эделараудтеэ (100% частный)

- Рыночное ребалансирование тарифов без вмешательства государства

#### Пассажирские перевозки

- Конкуренция **за маршруты** на основе концессионных тендеров
- Свободное установление цен в рамках контрактов ГЧП

- АО Электрираудтеэ (100% госуд.)
- АО Эделараудтеэ (100% частный)
- АО GoRail (100% частный)

- Гибкое регулирование тарифов на перевозки в вагонах низкого класса в рамках контрактов ГЧП
- Финансирование путем конкурсной системы на основе ГЧП



# Целевая институциональная структура отрасли Литвы

## Шведская модель

Структура рынка

Участники

Роль государства

Функции

### Монопольный сектор

#### Инфраструктура

- Естественная монополия
- Дирекция ЖД инфраструктуры
- Гибкое регулирование тарифов за доступ, исходя из покрытия расходов на эксплуатацию
- Финансирование инвестиционных проектов

### Конкурентный сектор

#### Грузоперевозки

- Конкуренция **на** маршрутах – конкуренция, основанная на предложениях цен и услуг
- Свободное установление цен
- Дирекция перевозки грузов
- Рыночное ребалансирование тарифов без вмешательства государства
- Коммерческая деятельность по перевозке грузов
- Дополнительные услуги (экспедирование, таможенное посредничество, складирование)

#### Пассажирские перевозки

- Конкуренция **за** маршруты на основе концессионных тендеров
- Свободное установление цен в рамках контрактов ГЧП
- Дирекция пассажирских перевозок
- Гибкое регулирование тарифов на перевозки в вагонах низкого класса в рамках контрактов ГЧП
- Финансирование путем конкурсной системы на основе ГЧП
- Деятельность по перевозке пассажиров
- Дополнительные услуги



# Целевая институциональная структура отрасли Казахстана

## Германская модель

Структура рынка

Участники

Роль государства

Примечание

### Монопольный сектор

#### Инфраструктура

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Естественная монополия</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• АО «Темиржолсу»</li><li>• АО «Темиржолжылу»</li><li>• Филиал «Дирекция магистральной сети»</li><li>• АО «Локомотив»</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Гибкое регулирование тарифов за доступ, исходя из покрытия расходов на эксплуатацию</li><li>• Финансирование инвестиционных проектов</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Гибкое регулирование тарифов за доступ, исходя из покрытия расходов на эксплуатацию</li><li>• Финансирование инвестиционных проектов</li></ul> |
|--|---|--|--|

### Конкурентный сектор

#### Грузоперевозки

- |  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Конкуренция <b>на</b> маршрутах – конкуренция, основанная на предложениях цен и услуг</li><li>• Свободное установление цен</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• АО «Казтемиртранс»</li><li>• ТОО «Ертыс сервис»</li><li>• ТОО «Казыгурт ЮГ»</li><li>• АО «ВЖДО»</li><li>• АО «Локомотив»</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Рыночное ребалансирование тарифов без вмешательства государства</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Рыночное ребалансирование тарифов без вмешательства государства</li></ul> |
|--|--|---|---|

#### Пассажирские перевозки

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Конкуренция <b>за</b> маршруты на основе концессионных тендеров</li><li>• Свободное установление цен в рамках контрактов ГЧП</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• АО «Пассажирские перевозки»</li><li>• Планирование пассажирских перевозок</li><li>• Управление техобслуживанием локомотивов и вагонов</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Гибкое регулирование тарифов на перевозки в вагонах низкого класса в рамках контрактов ГЧП</li><li>• Финансирование путем конкурсной системы на основе ГЧП</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Гибкое регулирование тарифов на перевозки в вагонах низкого класса в рамках контрактов ГЧП</li><li>• Финансирование путем конкурсной системы на основе ГЧП</li></ul> |
|--|---|--|--|



# СТРУКТУРНАЯ РЕФОРМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СОДЕРЖАНИЕ ЭТАПОВ

## I этап (2001 – 2002 годы, подготовительный)

- 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 годы)

- Создание акционерных обществ на базе имущества ОАО «РЖД», осуществляющих виды деятельности, которые могут осуществляться другими хозяйственными обществами и/или открыты для конкуренции
- Сокращение перекрестного субсидирования
- Создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок

## III этап (2006 – 2010 годы)

- Развитие рынка железнодорожных транспортных услуг
- Продолжение реформирования пассажирского комплекса
- Привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта путем продажи пакетов акций дочерних обществ ОАО «РЖД»



# ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ПЕРИОД 2010-2011 ГГ. (ОТ 28.05.2010 Г. №2515П-П9)

## ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ

**I. Мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта, развитие конкуренции и снижение монопольной концентрации холдинга ОАО «РЖД»**

**II. Мероприятия по повышению эффективности и качества перевозок, сокращению перекрёстного субсидирования**

**III. Мероприятия по совершенствованию нормативно-правового регулирования деятельности отрасли**

**IV. Мероприятия по инновационному развитию железнодорожного транспорта**



# РЕФОРМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

## Институциональные превращения отрасли :

1

Разграничение хозяйственных функций и функций государственного управления;

2

Образование единственного субъекта ведения хозяйства на базе Укрзалізниці, железных дорог и других подчиненных ей предприятий, учреждений и организаций;

3

Обеспечение решающего влияния государства на хозяйственную деятельность железнодорожного транспорта;

4

Обеспечения функционирования и развития железнодорожного транспорта как единственного производственно-технологического комплекса;

5

Постепенный переход от функционально-территориальной системы управления железнодорожным транспортом к системе управления и финансового учета за видами деятельности;

6

Разграничение в системе железнодорожного транспорта естественно-монопольного и конкурентного секторов, создания условий для демонополизации отдельных сфер деятельности отрасли и развития конкуренции, обеспечения доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей;

7

Сохранение в составе единственного субъекта ведения хозяйства объектов социальной сферы, которые способствуют обеспечению безопасности движения, охраны труда и формированию кадрового потенциала;

8

Усовершенствование системы тарифов на услуги железнодорожного транспорта и т.п.





## Выводы:

1. Универсальным аспектом реформ является отделение функций эксплуатационных и коммерческих от социальных и политических, что реализуются правительством.
2. Общим для подавляющего большинства реформ является распределение управления и финансового учета по видам перевозок.
3. Разделение функций управления инфраструктурой и перевозочным процессом выглядит более противоречивым. Имеют место 3 подхода: интегрированная система, владельцем инфраструктуры является перевозчик, разделение функций. Каждый подход пригоден при конкретных обстоятельствах.
4. Перспективным есть создание в процессе реформирования вертикально интегрированных многофункциональных железнодорожных корпоративных структур в виде эффективных холдингов.
5. Выведение не основных видов деятельности с железнодорожных предприятий дает положительные результаты за счет создания предприятий, для которых этот вид деятельности есть основным.
6. В основных видах деятельности введение конкуренции во временно монопольный сектор дает положительные экономические результаты путем создания могучего стимула уменьшения расходов и повышения качества услуг.

**Спасибо за внимание!**