



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.2/2007/7/Add.2
12 September 2007

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

шестьдесят первая сессия
Париж, 20-21 ноября 2007 года
пункт 8 повестки дня

Изучение положения на железнодорожном транспорте в странах-членах

Добавление

Доклад Российскими Железными Дорогами

1. Программа работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы, одобренная на его шестьдесят восьмой сессии в 2006 году (ECE/TRANS/166/Add.1, пункт 2.5), требует от Рабочей группы по железнодорожному транспорту провести мониторинг гармонизации требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, включая вопросы безопасности на железнодорожном транспорте, и их облегчения. Настоящий документ представлен на рассмотрение Рабочей группе в соответствии с этим мандатом.

I. Результаты работы российских железных дорог

2. ОАО «РЖД» полностью удовлетворяет растущий спрос на железнодорожные перевозки, обеспечив за период 2003-2006 гг. рост грузооборота почти на 17%, а пассажирооборота более чем на 12%. При этом рост тарифов на грузовые перевозки ограничен ниже динамики цен в промышленности, что стимулировало развитие экономики страны и снизило инфляционное влияние железнодорожного транспорта (если в 2002 году оно составляло около 1%, то через три года – снижено до 0,6%).

3. Растущий спрос на перевозки удовлетворяется с повышением их качества и улучшением безопасности движения поездов. Последовательно ускоряется доставка грузов, при этом уровень доставки «точно в срок» составляет около 90%, а по таким важнейшим грузам, как кокс, руда, продукция машиностроения, основные виды пищевой продукции достигает 95 и более процентов.

4. За счет высокой динамики объемов и ограничения прироста себестоимости ниже инфляции, обеспечено повышение финансовой устойчивости и рентабельной работы ОАО «РЖД». Чистая прибыль за 3 года работы ОАО «РЖД» увеличена втрое и в 2006 году превысила 26 млрд. рублей.

5. Увеличение чистой прибыли Компании оказало позитивное влияние на ряд важнейших финансовых показателей, характеризующих финансовую независимость и устойчивость Компании. В настоящее время ОАО «РЖД» является первой российской компанией, получившей три международных инвестиционных рейтинга от крупнейших международных рейтинговых агентств (Moody's, Fitch и Standard & Poors). Это свидетельствует о высокой финансовой прозрачности и устойчивости Компании.

II. Итоги и перспективы реформирования железнодорожного транспорта России.

6. В ходе реформирования ОАО «РЖД» обеспечило выход на расширенное воспроизводство основных фондов. Помимо этого активизировались инвестиции в приобретение частного подвижного состава. Так, доля парка вагонов независимых перевозчиков, операторских компаний и других частных собственников в общем парке грузовых вагонов увеличилась за 2004-2006 годы с 27,5% до 33,2%.

7. Продолжается выделение из структуры ОАО «РЖД» конкурентных видов деятельности, которые могут осуществляться дочерними обществами.

8. В течение двух последних лет Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании ряда дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», в том числе по сферам деятельности:

- a) контейнерных грузовых перевозок (Трансконтейнер);
- b) перевозок грузов изотермическим подвижным составом (Рефсервис);
- c) пригородных пассажирских перевозок;
- d) мультимодальных перевозок (СП «Русская тройка» с Дальневосточным морским пароходством);
- e) в области перевозок автомобилей и лесных грузов;
- f) производства и капитального ремонта путевой техники (Ремпутьмаш);
- g) капитального ремонта грузовых вагонов (Рославльский, Барнаульский ВРЗ, Саранский ТРЗ);

- h) производства средств железнодорожной автоматики и телемеханики (Элтеза);
- i) капитального строительства и проектно-изыскательских работ (Росжелдорстрой, Росжелдорпроект);
- j) научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ.

9. Главное структурное изменение, которое существенно повысит эффективность работы ОАО «РЖД» в целом – это создание дочернего общества «Первая Грузовая Компания». Таким образом, Холдинг «Российские железные дороги» получает возможность на равных конкурировать с частными операторами на рынке грузовых перевозок. Кроме того, у холдинга появится возможность привлечь дополнительные финансовые ресурсы для обновления подвижного состава и модернизации инфраструктуры.

10. В сфере пассажирского комплекса ОАО «РЖД» вышло на новый этап структурной реформы.

11. В июле 2006 г. создан филиал ОАО «РЖД» Федеральная пассажирская дирекция (ФПД), которая в дальнейшем станет прообразом Федеральной пассажирской компании (ФПК). На баланс Дирекции передан пассажирский комплекс дорог, осуществляющий перевозку пассажиров в дальнем и местном сообщениях.

12. Работа пассажирского комплекса социально значима. По решению правительства, начиная с 2007 г. реализуется механизм поэтапной компенсации убытков от пассажирских перевозок в поездах дальнего за счет госбюджета.

13. В рамках реформирования пассажирского комплекса продолжается создание совместно с субъектами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний и их вывод на безубыточную деятельность.

14. В настоящее время совместно с регионами создано 10 пригородных пассажирских компаний: в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге; Алтайском, Приморском, Красноярском краях, Свердловской, Волгоградской, Новосибирской, Омской, Кемеровской областях. Правительство Российской Федерации поддержало обособление этих видов деятельности, и будет по-прежнему компенсировать убытки от льготных поездок, предусмотренных решениями на федеральном уровне. Таким образом, пригородные пассажирские компании будут на постоянной основе поддерживаться частично за счет федерального финансирования и частично - за счет местных средств.

15. В данный момент идет работа по подготовке пакетов документов по созданию еще 5 пригородных пассажирских компаний – дочерних обществ ОАО «РЖД» на Северо-Кавказской, Октябрьской, Свердловской и Куйбышевской железных дорогах.

16. С целью вывода железнодорожных вокзалов на безубыточный уровень, повышения качества и конкурентоспособности услуг, оказываемых пассажирам, обеспечения эффективности использования их имущества и недискриминационного доступа любых

перевозчиков к рынку пассажирских услуг в 2007 г. в вертикали управления пассажирскими перевозками была создана Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ) – филиал ОАО «РЖД».

17. На баланс дирекции переданы все крупные вокзалы, ориентированные на обслуживание пассажиров в основном в дальнем следовании.

18. В случае обеспечения ДЖВ своей финансово-экономической состоятельности будут рассмотрены варианты развития деятельности указанного филиала в рамках самостоятельного бизнеса.

19. Реализуются совместные проекты с зарубежными железными дорогами по организации скоростного пассажирского движения внутри России и на международном рынке.

20. Реформирование пассажирских перевозок позволит повысить инвестиционную привлекательность российских железных дорог за счет структурирования пассажирского комплекса и обновления материально-технической базы. А сохранение в рамках ФПД и ДЖВ баланса прибыльных и убыточных активов в дальнейшем будет способствовать повышению мотивации руководства и персонала.

21. Первые результаты работы созданных в 2004-2006 годах дочерних обществ ОАО «РЖД» – позитивны: увеличились их чистые активы, возросла прибыль от продаж и чистая прибыль этих компаний. Это свидетельствует о повышении эффективности корпоративного управления ОАО «РЖД» и устойчивом увеличении дополнительных источников денежных поступлений от деятельности дочерних и зависимых обществ.

22. В ближайшей перспективе планируется продолжение создания дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» и совместных предприятий с участием российских и зарубежных партнеров. Благодаря этому фактически будет завершено организационное выделение вспомогательной и обеспечивающей деятельности, а также деятельности, осуществляющейся в сложившейся конкурентной среде.

III. Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав

23. Одной из главнейших задач ОАО «РЖД» на ближайшие годы является обеспечение устойчивого роста инвестиций в инфраструктуру и подвижной состав. Мы существенно продвинулись в этом направлении, обеспечив организацию инвестиционного процесса на проектных принципах.

24. В 2006 году, с учетом лизинга, в развитие и модернизацию производственной базы Компании вложено более 200 млрд. рублей, что на 19,3% больше, чем в предшествующем году. Свыше 73% этой суммы направлено на развитие инфраструктуры и около 27% - на обновление подвижного состава.

25. Это позволило решить важнейшие задачи по развитию и обновлению инфраструктуры, в первую очередь, на основных транзитных и экспортно-ориентированных направлениях.

26. ОАО «РЖД» удалось значительно увеличить объемы закупок и модернизации подвижного состава, необходимого для удовлетворения растущего спроса на перевозки. В 2006 году к уровню 2005 года более чем в полтора раза (до 277 единиц), возросли закупки локомотивов, на 22,6% - пассажирских вагонов, более чем на 7% - грузовых. Значительно увеличены и объемы модернизации подвижного состава.
