

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**  
( Н И У « Б е л Г У » )

**ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ**  
**Кафедра мировой экономики**

**МЕСТО ОАО «РЖД» В МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ  
СИСТЕМЕ**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**студента очной формы обучения 4 курса группы 06001207  
по направлению подготовки 38.03.01 Экономика  
Черникова Артёма Владимировича**

Научный руководитель:  
к.п.н., доцент кафедры  
мировой экономики  
Болтенкова Ю.В.

**БЕЛГОРОД 2016**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Теоретические основы функционирования рынка железнодорожных транспортных услуг.....	8
1.1.Сущность железнодорожного транспорта как вида услуг.....	8
1.2.Состав и особенности, количественно-качественные показатели деятельности железнодорожного транспорта.....	13
Глава 2. Современное состояние деятельности ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг .....	20
2.1.Организационно-экономическая характеристика ОАО «РЖД».....	20
2.2. Анализ деятельности ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе.....	32
2.3. Особенности структуры рынка транспортных услуг России и роль ОАО «РЖД» в нем.....	40
Глава 3. Проблемы и перспективы ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг.....	49
3.1.Проблемы в железнодорожной системе России .....	49
3.2.Стратегия развития, структурного и финансового реформирования железнодорожных транспортных услуг России .....	53
Заключение.....	65
Список использованных источников .....	69
Приложение.....	75

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы, а также важнейшей отраслью российской экономики, не только по своему экономическому потенциалу, но и в силу большой территориальной протяженности страны и большей, по сравнению с другими видами транспорта, доступностью для основной массы населения России. Он призван обеспечивать единство экономического пространства страны путем удовлетворения потребности физических и юридических лиц в пассажирских и грузовых перевозках. В российском железнодорожном транспорте занято более 1,2 млн. чел. (только в основной деятельности). Его доля в общем грузообороте страны составляет 43% и в пассажирообороте – более 40% [78].

Тем не менее, железнодорожный транспорт России остро нуждается в дальнейшем развитии путем его структурного и финансового реформирования, увеличения на этой основе объема и качества железнодорожных услуг. Это связано с тем, что в настоящее время остается нерешенным целый ряд проблем. Во-первых, Россия существенно отстает от ведущих стран в скорости доставки грузов и пассажиров, в уровне развития рынка этих услуг и конкуренции (отсюда - нерациональное тарифообразование, неэффективность ряда видов деятельности и низкое качество услуг). Во-вторых, велик износ подвижного состава. Даже в наиболее благополучном (докризисном) 2007 г. было заменено на новые только 912 пассажирских вагонов при нормативной потребности 1 300 вагонов в год [40]. В-третьих, не снижается убыточность пассажирских перевозок. В их тарифах не учитывается в должной мере инвестиционная составляющая, что служит тормозом технического и технологического развития этого вида основной деятельности.

Реформирование железнодорожного транспорта осуществляется с 2001 года и продолжается до сих пор.

В ходе реализации структурной реформы были достигнуты определенные успехи. Однако их оказалось недостаточно. В настоящее время рынок транспортных услуг во всем мире борется с последствиями финансового кризиса, анализ динамики показателей рынка транспортных услуг позволит выяснить текущие тенденции развития ОАО «РЖД» в данной отрасли, а также рассмотреть перспективы дальнейшего развития.

Степень научной разработанности проблемы. В отечественной и иностранной экономической литературе проблематика на рынке транспортных услуг получила достаточно широкое распространение. Можно отметить, в частности, труды Ключкова В.В., Прокофьевой Т.А., Филиной В.Н, Якунина В.И., а также зарубежных учёных И. Вутона, К. Комтоиса, Д. Родрига, Б. Слэка, Д. Франкоиса. Вопросами скоростных систем и повышению их роли в управлении и в экономике занимались известные исследователи: Анисимов П.С., Пегов Д.В., Ковалев В.И., Харина Е.В., Тейлор С. и другие.

Непосредственно проблемами регулирования железнодорожных перевозок занимались А.П. Абрамова, К.И. Ахполова, Н.Г. Виниченко, В.Г. Галабурды, А.Н. Ефанова, Ю.Н. Кожевникова, А.В. Крейнина, П.В. Куренкова, Б.М. Лapidуса, Р.Г. Леонтьева, Л.А. Мазо, Д.А. Мачерета, В.А. Персианова, С.М. Резера, А.А. Смеховой, Н.П. Терёшиной, А.И. Фисенко, Ф.И. Хусаинова, В.Т. Шишмакова и др.

Однако конкретной проблематике организации международных перевозок на мировом рынке транспортных услуг посвящено весьма ограниченное количество работ. Комплекс вопросов о проблемах и перспективах развития международных перевозок недостаточно разработан, что также свидетельствует об актуальности темы данного исследования.

Значимость темы дипломной работы, недостаточная степень ее разработанности обусловили выбор объекта и предмета исследования, его цели и задачи.

Целью выпускной квалификационной работы является характеристика деятельности ОАО «РЖД» на мировом рынке транспортных услуг.

Для реализации поставленной цели необходимо решение следующих задач:

- провести анализ теоретических основ функционирования мирового рынка транспортных услуг;
- изложить особенности российского и мирового рынков транспортных услуг;
- рассмотреть сущность ОАО «РЖД»;
- проанализировать динамику экспорта-импорта грузоперевозок и пассажирооборота ОАО «РЖД» как на отечественном, так и на мировом рынке транспортных услуг в период 2013-2015гг;
- выявить проблемы и оценить перспективы ОАО «РЖД» рынке транспортных услуг.

Объектом исследования мировой рынок транспортных услуг. Предметом исследования является рынок железнодорожных перевозок в РФ.

Теоретическую основу данного исследования составляют труды отечественных и зарубежных ученых, которые исследуют проблемы развития общества и его институтов в области экономики, права и теории управления.

Методологическую основу и методы исследования составляют работы российских и зарубежных авторов по вопросам мирового рынка транспортных услуг и анализа деятельности ОАО «РЖД». В работе использованы общенаучные методы познания экономических явлений: исторический, логический, позволившие рассмотреть изучаемые процессы и явления в развитии, выявить противоречия и сущностные характеристики. Кроме того, в процессе работы применялись принципы структурного и системного анализа и синтеза, методы сравнительного анализа, индукции и дедукции.

Информационно-эмпирическую базу исследования составили труды классиков экономической теории, современные работы отечественных и зарубежных экономистов, посвященные данной проблеме; законодательные акты и другие нормативные документы, принимаемые на уровне РФ, субъектов РФ и органов местных самоуправлений; статистические материалы Федеральной службы государственной статистики и Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Белгородской области, экономические годовые отчеты ОАО «РЖД» за 2013-2015гг.

Теоретическая и практическая значимость выполненной работы безусловна. Она состоит в обобщении опыта в изучении международной транспортной системы и в углублении исследования проблем развития железнодорожной транспортной системы. Представленные результаты являются значимыми для формирования стратегии развития ОАО «РЖД», выводы и рекомендации по исследуемым вопросам могут быть использованы как ОАО «РЖД», так и научно-исследовательскими институтами, и организациями, которые заинтересованы в изучении проблематики мирового рынка транспортных услуг.

Структура работы обусловлена целью, задачами и логикой исследования темы и включает введение, три главы, объединяющие 8 параграфов, заключение, список использованных источников и приложение.

Во введении раскрывается актуальность данного исследования, степень разработанности проблемы, теоретическая и методологическая основа исследования, формулируются цели и задачи, объект и предмет исследования, отмечается его теоретическая и практическая значимость.

В первой главе «Теоретические основы функционирования мирового рынка железнодорожных транспортных услуг» указана сущность железнодорожного транспорта как вида услуг, состав и особенности регулирования услуг, оказываемых при перевозке грузов на железнодорожном транспорте. Также определяются количественно-

качественные показатели оценки деятельности железнодорожного транспорта.

Во второй главе «Современное состояние деятельности ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг» проводится организационно-экономическая характеристика ОАО «РЖД», проанализирована деятельность ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе.

В третьей главе «Проблемы и перспективы ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг» выявлены проблемы в железнодорожной системе России, предложена стратегия развития, структурного и финансового формирования железнодорожных транспортных услуг России.

В заключении приводятся основные выводы и результаты исследования, проведенного в выпускной работе.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

## 1.1. Сущность железнодорожного транспорта как вида услуг

Транспорт играет большую роль для экономики любой страны, в том числе и для Российской Федерации. Стоит отметить, что транспорт является важнейшим элементом производственной инфраструктуры государства, обеспечивающий развитие национальной и мировой экономики. Транспортная отрасль как самостоятельный элемент национального хозяйства, как отрасль материального производства представляется в виде системы видов транспорта, имеющей определенную структуру в разрезе материально-технической базы, трудовых ресурсов, оборотных средств, провозных возможностей, финансово-экономических результатов деятельности каждого элемента в отдельности [23, с. 71].

В экономической литературе транспорт рассматривается как сложнейшая социально-экономическая и техническая система. Исходя из этого, транспорт как вид деятельности носит межотраслевой характер, и это дает возможность рассматривать его в качестве межотраслевого инфраструктурного комплекса [13, с. 16]. В то же время транспорт можно рассмотреть с технической точки зрения как комплекс технических средств, предназначенных для перемещения грузов и пассажиров. В специальной литературе наряду с понятиями «транспорт как отрасль национального хозяйства» и «транспорт как система» широко используется и термин «транспортный комплекс».

Однако в экономической теории транспорта транспортный комплекс рассматривают как важнейшую составную часть производственно-социальной инфраструктуры, сверхотраслевое образование, объединенное общностью ресурсов [26, с.75]. Под комплексом в общем случае понимается целостная система, которой свойственны однородность, единство и



взаимосвязь составляющих ее объектов и предметов, а в экономическом контексте под комплексом следует понимать совокупность субъектов хозяйствования, которые являются звеньями одной цепи, производящей однородную продукцию. При этом одни авторы прежде всего выделяют техническую составляющую транспортного комплекса (И.Ю. Шкурин) [67, с. 109], другие – производственно-хозяйственную (Л.Б. Миротина) [62, с. 512], третьи – производственно-экономическую (С.В. Милославская) [31, с. 368].

На наш взгляд, транспортный комплекс может рассматриваться прежде всего, как конечная совокупность хозяйствующих субъектов, объединенных общим видом деятельности – предоставлением транспортных услуг в заданных экономических масштабах. Необходимо отметить, что транспортный комплекс состоит из большого количества взаимосвязанных отраслей и представляет собой особую транспортную отрасль производства, обладающую общностью законов развития, однородностью производственных процессов и назначением создаваемой продукции [26, с. 156].

Что касается определения термина «услуга», то «Большой экономический словарь» Борисова А.Б. дает определение услуги как виду деятельности, работ, в процессе восполнения которых не создается новый, ранее не существовавший материально-вещественный продукт, но изменяется качество уже имеющегося, созданного продукта. Это блага, предоставляемые не в виде вещей, а в форме деятельности. Российский стандарт ГОСТ Р 50646-94 и международный стандарт ISO 9004-2 определяют: «Услуга – это прежде всего результат взаимодействия исполнителя и потребителя услуги» [8].

На наш взгляд, услуга – это деятельность, связанная с обменом стоимостей, направленная на удовлетворение потребностей, выраженных в форме спроса, которая не сводится к передаче права собственности за некоторый материальный продукт. Что касается полного понятия «транспортная услуга», то до конца XX в. данное понятие не применялось

при организации и управлении транспортом. Под транспортной услугой понималась непосредственно перевозка, измеряемая такими валовыми показателями, как объем погрузки и выгрузки, грузооборот и т. П [45, с. 43]. Однако такой способ оценки учитывал лишь количественный аспект работы транспорта. В условиях рыночной экономики в понятие «транспортная услуга» помимо объемов выполнения необходимо включать и уровень качества и сервиса, сопровождающего осуществление услуги.

Транспортная услуга, как таковая, относится к сфере материального производства. Не преобразовывая непосредственно сырье и материалы, транспорт создает потребительную стоимость. Транспортная услуга является конечным процессом материального производства и одновременно начальным этапом производственного или конечного потребления [13, с. 129]. В настоящее время под понятием «транспортная услуга» понимается непосредственно перемещение грузов в пространстве, а также любая операция, не являющаяся движенческой, но обеспечивающая его подготовку и осуществление, а именно: упаковка и маркировка грузов, их пакетирование, промежуточное хранение, предоставление грузовладельцу необходимой информации и т. п. [32, с.7]

Таким образом, основной вид транспортной услуги – это перевозка грузов, но, как правило, она сопровождается предоставлением целого комплекса дополнительных услуг.

К основным транспортным услугам относятся:

- перевозка грузов, почты;
- погрузочно-разгрузочные операции (погрузка, выгрузка, перегрузка и т. д.);
- хранение грузов;
- подготовка транспортных средств к перевозке грузов;
- предоставление перевозочных средств на условиях аренды, проката;

– транспортно-экспедиционные и дополнительные операции, выполняемые при перевозке грузов, багажа и др., по обслуживанию предприятий, организаций, населения; перегон новых и отремонтированных перевозочных средств [32, с.10].

Стоит отметить также важные особенности рынка транспортных услуг:

– невещественный характер транспортной продукции, как и всякой услуги (невозможность накопить «про запас», совпадение процессов производства и реализации и т. п.);

– пространственная разьединенность полигонов реализации транспортных услуг, их не взаимозаменяемость, что ограничивает внутриотраслевую (на одном виде транспорта) конкуренцию;

– всеобщность и массовость транспортного рынка в обществе, его монополизм;

– роль железнодорожного транспорта на транспортном рынке в значительной мере зависит от его универсальности, производительности, размещения коммуникаций, уровня технической оснащенности, провозной и пропускной способности, стоимости, удобства и безопасности перевозок. Эти показатели характеризуют объем и качество предложений транспортных услуг;

– спрос же на них по грузовым перевозкам формируют общественно необходимые потребности в материальном обмене. Соотношение спроса и предложения на транспортные услуги по видам транспорта определяет уровень участия каждого из них в работе транспортной системы и одновременно является стимулом их развития [13, с. 58].

Необходимо упомянуть и о различных классификациях транспортных услуг. По признаку взаимосвязи с основной деятельностью предприятий услуги бывают перевозочные (т.е. включающие в том или ином виде элемент перевозки) и не перевозочные услуги. По виду потребителя, которому предоставляется услуга, различают внешние (предоставляемые

нетранспортным предприятием) и внутренние (предоставляемые другим предприятием транспорта). По характеру деятельности, связанной с предоставлением определенной услуги, выделяют технологические, коммерческие, информационные и т.д. Наиболее важным принципом классификации отраслей является экономическое назначение предоставляемой услуги. В соответствии с этим весь транспорт делится на внешний и внутренний [26, с. 48].

Транспортный комплекс Российской Федерации включает: автомобильный, морской, внутренний водный, железнодорожный, авиационный и другие виды транспорта. У каждого вида транспорта есть своя специфика в отношении его использования для перевозок грузов. Исходя из вышесказанного виды транспорта подразделяются на водный (морской речной), наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный) и воздушный. Все виды транспорта, кроме трубопроводного, используются для перевозки грузов и пассажиров [13, с. 70]. Необходимо отметить, что железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках грузов по железной дороге. Основываясь на вышесказанных понятиях и справочной информации можно сформировать понятие «железнодорожная транспортная услуга».

Железнодорожная транспортная услуга – это сопутствующая транспортная услуга, необходимая для выполнения железнодорожной перевозки определенного типа, обеспечивающая необходимое количество перемещения необходимого количества груза и/или определенного количества пассажиров при приемлемом качестве перевозки.

Итак, рассмотрев сущность, виды и формы транспорта и транспортных услуг, а также сущность железнодорожного транспорта как вида услуг мы пришли к выводу, что существует несколько подходов к пониманию терминов «транспорт», «услуга» и «транспортная услуга». Различие

определений состоит в рассмотрении понятия с разных сторон: некоторые ученые ставят акцент на экономический аспект данного понятия, некоторые же – на юридический. Принято выделять шесть основных видов транспорта: автомобильный, морской, внутренний водный, железнодорожный и авиационный. Также, исходя из вышесказанных определений мы сформировали понятие «железнодорожная транспортная услуга».

## **1.2. Состав и особенности регулирования услуг, оказываемых при перевозке грузов на железнодорожном транспорте.**

Из определения «железнодорожной транспортной услуги» можно сделать вывод, что данные услуги можно разделить на несколько категорий:

- сопутствующие транспортные услуги, объективно необходимы для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида, обеспечивающие необходимое количество перемещения необходимого количества груза и определенного количества пассажиров;

- сопутствующие транспортные услуги, субъективно приемлемы для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида, обеспечивающие приемлемое качество перевозки (своевременность, скорость, сохранность, экономичность доставки и др.)

- сопутствующие транспортные услуги, общественно необходимы для выполнения железнодорожной перевозки определенного вида, выполняемые по требованию государственных организаций (страхование груза, таможенный досмотр, безопасность окружающей среды и др.) [24].

Общая совокупность указанных выше услуг представляет собой определенный вид комплексной железнодорожной услуги. Стоит отметить, что каждый вид железнодорожной перевозки может осуществляться на договорных началах только силами перевозчика. Исходя из этого все виды сопутствующих транспортных услуг могут выполняться самим

перевозчиком, агентом перевозчика, транспортным экспедитором, третьим лицом по поручению транспортного экспедитора.

Также необходимо отметить, что выполнение сопутствующих грузовых операций может выполняться и самим грузовладельцем. Наиболее наглядно схема железнодорожных транспортных услуг представлена на рисунке 1.1.



Рис.1.1 Схема железнодорожных транспортных услуг

Источник: [24].

Исходя из рисунка 1.1 видно, что вид железнодорожной перевозки грузов включает в себя следующие услуги:

- услуга, выполняемая только перевозчиком;
- услуги перевозчика;
- услуги транспортного экспедитора или третьих лиц;
- услуги транспортного агента;
- операции самого грузовладельца.

Также из рисунка можно выделить виды комплексной железнодорожной грузовой услуги: объективно необходимые услуги, субъективно приемлемые услуги и общественно необходимые услуги. Важно отметить, что цель государственного регулирования рынка транспортных

услуг состоит в обеспечении эффективных экономических условий для функционирования отдельных видов транспорта, транспортных предприятий, с одной стороны, и качественном удовлетворении потребителей транспортными услугами грузовладельцев и пассажиров с другой. Имеется как мировая, так и российская практика регулирования и дерегулирования железнодорожного транспорта. Накопленный опыт свидетельствует, что важно иметь рациональное сочетание прямого регулирования через определение тарифов и воздействия на институциональную структуру вида транспорта.

Так на международном железнодорожном транспорте действуют следующие основные конвенции и соглашения:

- конвенция о международных железнодорожных перевозках (в ред. 1980 г.);
- соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 1953 г.;
- международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы 1952 г.;
- советско-финляндское соглашение 1947 г.;
- советско-турецкое соглашение 1961 г.;
- советско-австрийское соглашение 1969 г., дополненное Международным тарифом на перевозку;
- соглашения о прямых железнодорожных перевозках с Прибалтийскими странами (Латвия, Литва, Эстония), заключенные в 1992 г.;
- соглашение о прямом железнодорожном сообщении между Германией и Россией (проект) [76].

Важную роль в деятельности, направленной на повышение эффективности железнодорожного транспорта, играет Международный союз железных дорог (МСЖД) – International Union of Railways (UIC), созданный по решению Международной экономической конференции в мае 1922 г. в

Генуе; штаб-квартира МСЖД находится в Париже[76]. Не меньшую роль играет международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) – International Railway Transport Committee (CIT) который был создан в 1902 г.; штаб-квартира расположена в Берне. В МКЖТ входят железнодорожные администрации, организации автомобильного транспорта и судоходные организации из 31 страны Европы. Общая численность МКЖТ – свыше 300 членов [76].

Необходимо выделить, что руководители железнодорожных администраций стран СНГ, стремясь обеспечить бесперебойную работу железных дорог, уже в 1992 г. подписали Соглашение об основных принципах эксплуатационной работы железных дорог стран СНГ в переходный период. При этом были оставлены без изменения нормативные документы МПС России, действовавшие на момент подписания Соглашения. В то же время основным нормативным актом, регламентирующим условия международных перевозок грузов на территории бывшего СССР, за исключением стран Балтии, остается СМГС, регулирующее взаимоотношения сторон по договору перевозки в рамках СНГ [66, с. 69].

Стоит отметить, что государственное регулирование транспортной деятельности в РФ проявляется в осуществлении Федеральной службой по надзору в сфере транспорта контрольных и надзорных функций. С целью реализации своих полномочий Ространснадзор имеет право проверять деятельность юридических и физических лиц, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность. Российская Федерация обеспечивает решение стоящих перед железнодорожным транспортом задач путем эффективного регулирования и контроля в области железнодорожного транспорта, а также путем участия в развитии железнодорожного транспорта. В настоящее время правовое регулирование перевозок осуществляется на основе:

- положений гл. 40 и 41 ГК РФ;
- Таможенного кодекса Таможенного союза;



- Федеральных законов от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации", от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности", от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности";
- транспортных уставов и кодексов, правил перевозок отдельными видами транспорта;
- правовых актов, регулирующих безопасность железнодорожного транспорта;
- правил движения;
- устава железнодорожного транспорта;
- правил перевозок опасных грузов;
- стандартов по экологической безопасности и т.д. [76].

Также следует отметить, что регулирование рынка транспортных услуг проводится лицензированием фирм, установлением квот, разрешений на международные перевозки, ограничением числа компаний, размеров парка и др. Налоги, тарифы, штрафные санкции, оплата дополнительных операций, кредитов, дотаций и т.д. – мощные инструменты регулирования рынка транспортных услуг [53, с. 93].

В дополнении к вышеперечисленному, деятельность в области железнодорожного транспорта также регулируется актами Президента Российской Федерации, актами Правительства Российской Федерации, а также актами федеральных органов исполнительной власти, на которые законодательством Российской Федерации возложены соответствующие функции. Также необходимо выделить цели государственного регулирования:

- достижение баланса интересов субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг;

- защита экономических интересов потребителей услуг организаций железнодорожного транспорта, снижение народнохозяйственных затрат и обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта для потребителей;
- развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг;
- обеспечение устойчивого и экономически эффективного функционирования организаций железнодорожного транспорта;
- создание у организаций железнодорожного транспорта экономических стимулов к снижению себестоимости перевозок и повышению качества транспортного обслуживания, а у потребителей услуг организаций железнодорожного транспорта – к улучшению транспортных свойств грузов и оптимизации транспортных связей [63].

Не менее важны принципы государственного регулирования тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом:

- применение на всей территории единой структуры и системы построения тарифов, обеспечивающих возмещение экономически обоснованных затрат и получение прибыли;
- распределение эксплуатационных расходов по видам перевозок на основе соответствующих методик;
- обеспечение недискриминационного доступа потребителей к услугам железнодорожного транспорта, в том числе к его инфраструктуре;
- установление для всех грузоотправителей (грузополучателей) единых правил тарификации особых условий грузовых железнодорожных перевозок;
- обеспечение гласности принятия решений по вопросам регулирования тарифов, в том числе установления уровня тарифов, их изменения и правил применения;
- соответствие системы построения тарифов рыночным условиям хозяйствования (переход по мере развития рыночных отношений и

конкуренции от тарифов, регулируемых государством, к договорным тарифам на перевозки);

- введение отдельного учета затрат в естественно монопольном и потенциально конкурентном секторах транспортных услуг;

- ограничение перекрестного субсидирования одних видов перевозок за счет других [63].

Итак, исследовав состав и особенности регулирования услуг, оказываемых при перевозке грузов на железнодорожном транспорте, мы пришли к выводу, что наиболее часто используемые услуги в железнодорожном транспорте являются грузоперевозки и пассажироперевозки. Важное значение имеет цель государственного регулирования рынка транспортных услуг. Она состоит в обеспечении эффективных экономических условий для функционирования отдельных видов транспорта, транспортных предприятий, с одной стороны, и качественном удовлетворении потребителей транспортными услугами грузовладельцев и пассажиров с другой.

В настоящее время правовое регулирование перевозок осуществляется на основе различных кодексов, законов и уставов, а также регулируется актами Президента Российской Федерации, актами Правительства Российской Федерации, а также актами федеральных органов исполнительной власти. Мы также выявили, что не менее важна политика регулирования государства в отношении тарифного регулирования грузоперевозок.

## **Глава 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УЛУГ**

### **2.1 Организационно-экономическая характеристика ОАО «РЖД»**

ОАО «РЖД» является одной из самых крупных в мире транспортных компаний. Эксплуатационная длина железнодорожных путей у нас в стране составляет 85,5 тыс. км. При этом электрифицированных — 42,3 тыс. км. Зарегистрированы ОАО «Российские железные дороги» в качестве открытого акционерного общества. Президент компании — Олег Белозёров. РЖД является крупнейшим работодателем в России, а вклад РЖД в ВВП России составляет 2,5 процента [76].

Основные направления коммерческой деятельности компании — грузовые и пассажирские перевозки. Доля РЖД в грузообороте транспортной системы РФ составляет около 42 %, в пассажирообороте — около 33 %. Стоит отметить, что ОАО «РЖД» эксплуатирует подавляющее большинство железнодорожных магистралей в России (исключение составляют ряд железных дорог общего пользования, управляемых другими владельцами — ОАО «АК "Железные дороги Якутии"», ОАО «Ямальская железнодорожная компания», ГУП «Крымская железная дорога»). На балансе ОАО «РЖД» находятся участки железных дорог общей протяжённостью 85,2 тыс. км со станциями и вокзалами, депо и диспетчерскими системами. По протяжённости электрифицированных магистралей (43 тыс. км) Россия занимает первое место в мире [76].

Холдингу принадлежит более 20 тысяч локомотивов (около 90 % всего локомотивного парка), более половины грузовых и большая часть пассажирских вагонов в России. Пассажирские локомотивы составляют около 12 %. Часть пассажирских перевозок по сети ОАО «РЖД», в частности, по направлению Москва — Санкт-Петербург, выполняется частными поездами. В 2010 году создана дочерняя компания «РЖД Логистика», в 2012 году приобретено 75 % акций логистической компании

Gefco, дочернего предприятия французского автомобильного концерна PSA Peugeot-Citroen. К 2014 году «РЖД Логистика» осуществляет фирменное комплексное транспортно-логистическое обслуживание, включающее погрузку-выгрузку, оформление перевозочных документов, перевозку, переработку и хранение на складе, доставку в порт на борт корабля или грузополучателю, в ряде случаев — вывоз и подвоз по принципу «от двери до двери». Компания имеет более тысячи клиентов — крупные компании и корпорации, 250 партнёров [51].

РЖД — крупнейший работодатель России. В 2004 году занятыми в РЖД числилось 1 млн. 465 тыс. человек, в 2013—880 тыс. человек. В 2014 году железные дороги России перевезли 90% всего произведённого в стране угля, 70% бензина, 74% дизельного топлива, 47% цемента. Годовой объём закупок ОАО «РЖД» у отечественных предприятий составил 904,9 млрд руб. Главными поставщиками холдинга являются предприятия чёрной металлургии, топливно-энергетического комплекса, машиностроительные заводы, производители разных типов готовой продукции и оборудования. Всего по состоянию на 2015 год на РЖД работают 19 отраслей российской экономики [76].

Важно отметить, представительства в других странах занимаются координацией перевозок за пределами России. На настоящий момент в ОАО «РЖД» открыты представительства в таких государствах, как Китай, Беларусь, Эстония, Словакия, Финляндия, Украина и т. д. Основной задачей данных представительств является повышение эффективности эксплуатации подвижного состава ОАО «РЖД» на территории той или иной страны, максимально быстрой выгрузки вагонов и возвращению их в Россию, повышению пропускной способности путей. На территории РФ филиалы ОАО «РЖД» представлены 16 отдельными единицами. К примеру, филиалами ОАО «РЖД» являются ВосточноСибирская, Куйбышевская, Южно-Уральская и другие железные дороги.

Также в состав компании входят:

- в области строительства — 2 филиала;
- ремонта подвижного состава — 2;
- путевого хозяйства — 4;
- социальной сферы — 1;
- экономического и финансового обеспечения — 6;
- информации и связи — 3 [76].

Помимо этого, структура ОАО «РЖД» включает в себя девять проектных бюро. Их основной задачей является инженерное обеспечение обслуживания, эксплуатации и ремонта подвижного состава. Стоит заметить, что зависимыми и дочерними обществами занимается отдельный департамент. В качестве примера дочернего общества ОАО «РЖД» можно привести ООО «РЖДстрой», страховую компанию «ЖАСО», оператора пригородных поездов, обслуживающих аэропорты, ООО «Аэроэкспресс». Являются дочерними обществами РЖД на данный момент также ОАО «Якутские железные дороги» и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»[51].

Единственным акционером ОАО «РЖД» на сегодняшний день является государство. Полномочия от его имени осуществляются Правительством РФ. Всего в структуре управления действует 221 совещательный орган. Основные виды деятельности данного органа это:

- перевозка грузов и пассажиров;
- обслуживание и ремонт подвижного состава;
- проектирование и конструктивная деятельность;
- обслуживание инфраструктуры;
- торговля промышленными и продовольственными товарами;
- снабженческо-сбытовой деятельностью;
- образовательная деятельность;
- внешнеэкономическая деятельность [76].

Важно заметить, что ОАО "РЖД" является одной из самых крупных в мире железнодорожных компаний, обладающей квалифицированными специалистами, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества. Российские железные дороги занимают лидирующие позиции в мире наряду с магистралями Китая и США по объемам перевозок и протяженности железнодорожных линий [47, с. 65]. По территории России проходят оптимальные маршруты, многие из которых являются частью международных транспортных коридоров (МТК). На постоянной основе ОАО "РЖД" реализуется система мероприятий по расширению их пропускной способности и развитию железнодорожной инфраструктуры.

Стратегическое развитие компании направлено на повышение глобальной конкурентоспособности российских железных дорог и их интеграцию в евроазиатскую транспортную систему. Коридор "Восток – Запад" создает прямой выход грузам России, стран Европы и СНГ к дальневосточным российским морским портам и пограничным переходам, расположенным на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном [76]. На территории Российской Федерации в западной своей части он совпадает с общеевропейским транспортным коридором №2, в восточной – с Транссибирской железнодорожной магистралью.

В настоящее время реализуется программа развития Восточного полигона ОАО «РЖД», включающая в себя мероприятия по модернизации инфраструктуры БАМа и Транссибирской магистрали с целью дальнейшего повышения транзитного потенциала страны. Наряду с усилением железнодорожной инфраструктуры Транссиба планируется создание логистических центров, которые позволят наиболее эффективно использовать преимущество интермодальных перевозок, в первую очередь, контейнерных [57].

В перспективе объемы перевозок в коридоре будут в значительной степени определяться реализацией стратегической программы ОАО "РЖД"

по привлечению грузов стран Европы и Азии, в первую очередь Китая, на сеть железных дорог России. Международное соглашение о международном транспортном коридоре "Север – Юг" было подписано между Россией, Ираном и Индией 12 сентября 2000 г. В настоящее время к нему присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман и Сирия.

МТК "Север – Юг" в своей южной части предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием железнодорожного транспорта:

- транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана – Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад;
- западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение по территории Азербайджана с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Астара (Азербайджан) – Астара (Иран);
- восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана [57].

Дальнейшая реализация потенциала МТК "Север - Юг" связана с созданием прямого железнодорожного сообщения между Россией и Ираном в районе Каспия. Перспективы развития грузовых перевозок в рамках коридора будут обусловлены как развитием торгово-экономических связей стран-участниц международного соглашения об МТК "Север – Юг" между собой и с другими странами, так и привлечением товаропотоков в сообщении стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии. Выход МТК "Север – Юг" на страны Южной Азии без дополнительной перевалки грузов в портах Ирана в Персидском заливе стал возможен после создания прямого железнодорожного сообщения между Ираном и Пакистаном. Открытие в июне 2009 г. линии от иранского города Фехоеда, восточнее г. Бама, в г. Захедан, позволило связать железнодорожные сети Ирана и Пакистана, тем



самым заполнив один из последних пробелов в прямом маршруте между Европой и Индией. В настоящее время перевозки между Россией и Ираном осуществляются преимущественно по "транскаспийскому" варианту в смешанном железнодорожно-водном сообщении через порты Каспийского моря – Астрахань, Махачкала и Оля [57].

Дальнейшая реализация потенциала МТК "Север - Юг" связана с созданием прямого железнодорожного сообщения между Россией и Ираном в районе Каспия. Объемы перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом России в рамках МТК "Север – Юг" в 2014 году составили 7,2 млн т, увеличившись по сравнению с 2013 годом на 3%. Перспективы развития грузовых перевозок в рамках коридора будут обусловлены как развитием торгово-экономических связей стран-участниц международного соглашения об МТК "Север – Юг" между собой и с другими странами, так и привлечением товаропотоков в сообщении стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии [76].

В целях обеспечения беспрепятственного пропуска перспективных грузопотоков и повышения скоростей движения поездов ОАО "РЖД" проводит работы по усилению железнодорожной инфраструктуры участков МТК "Север – Юг", проходящих по территории Российской Федерации [57]. ОАО "РЖД" успешно реализует проекты развития железнодорожных и интермодальных перевозок совместно с партнерами в Казахстане, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах. Проводится комплекс мероприятий по развитию железнодорожно-паромного сообщения на Черном и Балтийском морях. Компания развивает паромное сообщение Усть-Луга – Балтийск (Россия) – Зассниц/Мукран (Германия). В июне 2012 г. было запущено железнодорожно-паромное сообщение по маршруту Зассниц – Усть-Луга на регулярной основе.

В феврале 2013 г. состоялось торжественное открытие железнодорожно-паромной переправы Кавказ – Самсун. Перевозки осуществляются паромами компании Black Sea Ferry Investment, созданной с

участием ОАО "РЖД". Создано несколько совместных предприятий и ДЗО ОАО "РЖД", которые успешно развивают бизнес по доставке контейнерных грузов из стран АТР в Европу и обратном направлении ("РЖД-Логистика", "Транс-Евразия Лоджистикс", YuXinOu (Chongqing) Logistics Co., Ltd и другие) [52].

Стратегией развития железнодорожного транспорта предусмотрено создание опорной сети терминально-логистических центров в наиболее крупных транспортных узлах и промышленных районах страны, в первую очередь тяготеющих к участкам международных транспортных коридоров. В настоящее время ОАО "Российские железные дороги" осуществляет перевозку пассажиров по 100 международным маршрутам в прямом и транзитном сообщении с более чем 30 странами Европы и Азии: Германией, Францией, Швейцарией, Голландией, Польшей, Австрией, Словакией, Чехией, Венгрией, Румынией, Болгарией, Грецией, Италией, Хорватией, Сербией, Черногорией, Финляндией, Латвией, Литвой, Эстонией, Абхазией.

Проанализируем тенденцию основных показателей грузоперевозок ОАО «РЖД» предоставленных в табл. 2.1.

Таблица 2.1

#### Основные показатели грузовых перевозок

Показатель	Единица измерения	2011	2012	2013	2014	2015
Погрузка	млн. т	1241,5	1271,9	1236,8	1226,9	1214,5
в среднем в сутки	тыс. т	3401,5	3475,0	3388,5	3361,5	3323,7
Общий грузооборот, в т.ч.:	млрд. ткм	2704,8	2782,6	2813,1	2954,5	2954,9
груженный грузооборот	млрд. ткм	2127,8	2222,4	2196,2	2298,6	2304,8
порожний грузооборот	млрд. ткм	576,9	560,2	616,9	655,9	650,1
Доля отправок, доставленных в нормативный срок	%	81,6	72,5	77,5	87,1	92,9

Составлено по материалам: [76].

На основе данных таблицы 2.1 показатель погрузки снижается на протяжении последних четырех лет (с 1271,9 млн. т в 2012 г. до 1214,5 млн. т в 2015 г.). Также сокращается показатель погрузки в среднем в сутки (с 3401,5 тыс. т в 2012 г. до 3323,7 в 2015 г.). Однако общий грузооборот неуклонно увеличивается на протяжении последних 5 лет (с 2704,8 млрд. ткм в 2011 г. до 2954,9 млрд. ткм в 2015 г.). Также увеличиваются показатели груженого грузооборота (с 2127,8 млрд. ткм в 2011 г. до 2304,8 в 2015 г.) и порожнего грузооборота (с 576,9 млрд. ткм в 2011 г. до 650,1 млрд. ткм в 2015 г.). Эту же тенденцию показывает показатель доли отправок, доставленных в нормативный срок (с 81,6% в 2011 г. по 92,9 % в 2015 г.).

В условиях сложной макроэкономической ситуации и сокращения грузовой базы железнодорожного транспорта объем погрузки грузов по сети железных дорог ОАО «РЖД» в 2015 году снизился на 1 % по сравнению с 2014 годом. Основной причиной этого стало уменьшение погрузки строительных материалов и нефтеналивных грузов [57].

Проанализируем структуру погрузки ОАО «РЖД» по видам сообщения представленную в табл. 2.2.

Таблица 2.2

## Структура погрузки по видам сообщения

Показатель	2013		2014		2015	
	млн. т	доля,%	млн. т	доля,%	млн. т	доля,%
Погрузка	1236,8	100,0	1226,9	100,0	1214,5	100,0
Внутреннее сообщение	823,9	66,7	797,5	65,0	786,4	64,8
Экспорт, в т.ч.:	402,4	32,5	419,9	34,2	419,2	34,5
через порты	224,9	18,2	250,3	20,4	260,0	21,4
через погранпереходы	177,5	14,3	169,6	13,8	159,2	13,1
Импорт и транзит	10,5	0,8	9,5	0,8	8,8	0,7

Составлено по материалам: [76].

На основе данных таблицы 2.2 было отмечено сокращение погрузки как во внутрироссийском сообщении, так и на экспорт. Однако снижение объемов погрузки на экспорт было менее существенным — на 0,2 % (с 419,9

в 2014 г. до 419,2 млн. тонн в 2015 г.) против 1,4 % (с 797,5 в 2014 г. до 786,4 млн. тонн в 2015 г.) во внутреннем сообщении. На протяжении 3-х лет доля внутреннего сообщения в структуре погрузки сократилась (с 66,7 % в 2013 г. до 64,8 % в 2015 г.) при одновременном росте удельного веса экспорта (с 32,5 % в 2013 г. до 34,5 % в 2015 г.). Отрицательная тенденция отмечается как в объеме импорта и транзита (с 10,5 млн. т в 2013 г. до 8,8 млн. т в 2015 г.), так и в доле импорта и транзита в структуре погрузки (с 0,8 % в 2013-2014 гг. до 0,7 % в 2015 г.). Основной причиной отрицательных тенденций стало уменьшение погрузки металлоизделий и нефтеналивных грузов [57].

Положительная динамика грузооборота при снижении объемов погрузки связана с ростом средней дальности перевозок грузов. Сокращение объемов короткопробежных внутрироссийских и импортных перевозок грузов было компенсировано в экспортном сообщении через припортовые станции [76].

Проанализировав структуру погрузки по видам сообщения, рассмотрим показатели структуры грузооборота в процентном соотношении от всего объема грузооборота представленную в табл. 2.3.

Таблица 2.3

## Структура грузооборота, %

	2011	2012	2013	2014	2015
внутренние перевозки	45,1	44,2	43,7	43,6	43,3
экспорт	47,5	48,3	48,6	49,8	50,8
импорт	5,0	4,9	4,9	4,3	3,7
транзит	2,4	2,6	2,8	2,3	2,2

Составлено по материалам: [76].

На основе данных таблицы 2.3 было отмечена тенденция по увеличению доли экспорта в структуре грузооборота (с 47,5 % в 2011 г. до 50,8 % в 2015 г.). Во внутреннем сообщении груженный грузооборот сократился на 0,3 % по сравнению с предыдущим годом, также произошло снижение грузооборота импортных перевозок на 14,8 % и транзитных

перевозок на 7,7 % перевозок. Произошедшие изменения привели к дальнейшему сокращению удельного веса внутрироссийских перевозок в структуре грузевого грузооборота и росту доли экспорта.

Проанализируем основные показатели пассажирских перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД» представленные в табл. 2.4.

Таблица 2.4

Основные показатели пассажирских перевозок по инфраструктуре ОАО  
«РЖД»

	2013	2014	2015
Пассажирооборот, млрд. пкм	138,5	128,8	120,4
Пригородное сообщение	32,7	32,6	30,9
Дальнее следование в том числе:	105,8	96,2	89,5
Скоростное сообщение	1,9	2,0	2,5
Отправлено пассажиров, млн. человек	1079,6	1070,3	1020,4
Пригородное сообщение	968,8	967,2	922,5
Дальнее следование, в том числе:	110,7	103,1	97,9
Скоростное сообщение	3,8	3,9	4,8

Составлено по материалам: [76].

Проанализировав таблицу 2.4 видно, что пассажирооборот сократился на 13,1 % (с 138,5 млрд. пкм в 2013 г. до 120,4 млрд. пкм в 2015 г.), в том числе пригородное сообщение на 5,5 % (с 32,7 млрд. пкм в 2013 г. до 30,9 млрд. пкм в 2015 г.) и дальнее сообщение на 15,5 % (с 105,8 млрд. пкм в 2013 г. до 89,5 млрд. пкм в 2015 г.). Также произошло сокращение объема отправленных пассажиров на 5,5 % (с 1079,6 млн. человек в 2013 г. до 1020,4 млн. человек в 2015 г.), в том числе пригородное сообщение на 4,8 % (с 968,8 млн. человек в 2013 г. до 922,5 млн. человек в 2015 г.) и дальнее следование на 11,6 % (с 110,7 млн. человек в 2013 г. до 97,9 млн. человек в 2015 г.). Данная отрицательная тенденция происходит на протяжении последних лет в связи с увеличением пассажирооборота на рынке авиаперевозок.

Однако из таблицы 2.4 также видна положительная тенденция в пассажирообороте скоростного сообщения дальнего следования (увеличение на 31,6 %) и в объеме скоростного сообщения дальнего следования

(увеличение на 26,3 %). Данная тенденция наблюдается в связи с большей конкурентоспособностью железнодорожного транспорта скоростного сообщения против других видов транспорта.

Ухудшение макроэкономической ситуации в России и сокращение платежеспособного спроса привело в первую очередь к снижению мобильности наиболее социально незащищенных слоев населения – потенциальных пассажиров социально значимого регулируемого сегмента перевозок. В дальнейшем следовании наибольшее влияние на объем перевозок оказало ужесточение конкурентной борьбы на фоне агрессивной тарифной политики авиаперевозчиков, а также сокращение пассажиропотока в межгосударственном сообщении, в том числе со странами СНГ и Балтии, в частности с Украиной из-за изменений геополитической ситуации в стране [36].

Рассмотрим также финансовые показатели деятельности ОАО «РЖД» представленные в табл. 2.5.

Таблица 2.5

## Финансовые результаты деятельности ОАО «РЖД», млрд. руб.

	2011	2012	2013	2014	2015
Всего доходов	1288,3	1366,0	1376,6	1401,7	1506,9
Всего расходов	1215,6	1298,6	1317,8	1343,2	1438,6
Прибыль	72,7	67,4	58,8	58,4	68,3

Составлено по материалам: [76].

Опираясь на представленные данные из таблицы 2.5, в течение 5-ти лет доходы компании возросли на 16,9 % (с 1288,3 млрд. руб. в 2011 г. до 1506,9 млрд. руб. в 2015 г.), расходы увеличились на 18,3 % (с 1215,6 млрд. руб. в 2011 г. до 1438,6 млрд. руб. в 2015 г.). Стоит заметить, что прибыль ОАО «РЖД» уменьшилась на 6,1 % (с 72,7 млрд. руб. в 2011 г. до 68,3 млрд. руб. в 2015 г.). Обеспечено получение доходов от перевозок в объеме 1326,0 млрд.

руб. с ростом к уровню 2014 г. на 8,2 % (+101,0 млрд. руб.) и доходов от прочих видов деятельности в объеме 184,8 млрд. руб. с ростом на 4,6 % (+8,0 млрд. руб.). Своевременно предприняты меры по сокращению расходов по перевозочным видам деятельности на 39,7 млрд. руб. к первоначальному плану. ОАО «РЖД» удалось значительно нивелировать влияние инфляции. Рост себестоимости перевозок составил лишь 7,1 % (при уровне инфляции 15,5 % и индексе цен в промышленности 12,4 %) [51].

Также ОАО «РЖД» своевременно были внесены изменения в учетную политику в части применения учета хеджирования денежных потоков, что позволило существенно снизить влияние изменения курса рубля на финансовый результат за счет отражения значительной части курсовых разниц, возникающих вследствие переоценки валютной части кредитного портфеля, в капитале. Так, за счет применения учета хеджирования денежных потоков из общего объема отрицательных курсовых разниц в 91,8 млрд. руб. основная часть (76 %, или 69,7 млрд. руб.) была отнесена в добавочный капитал компании, при этом фактическое отнесение на прибыль составило 22,1 млрд. руб.

Таким образом, предпринятые ОАО «РЖД» меры по привлечению дополнительных объемов перевозок обеспечили значительно более низкие темпы снижения погрузки, чем падение ВВП и уровня промышленного производства в стране в 2015 г. Обеспечено получение доходов от перевозок в объеме 1326,0 млрд. руб. с ростом к уровню 2014 г. на 8,2 % (+101,0 млрд. руб.) и доходов от прочих видов деятельности в объеме 184,8 млрд. руб. с ростом на 4,6 % (+8,0 млрд. руб.). Своевременно предприняты меры по сокращению расходов по перевозочным видам деятельности на 39,7 млрд. руб. к первоначальному плану. ОАО «РЖД» удалось значительно нивелировать влияние инфляции. Рост себестоимости перевозок составил лишь 7,1 % (при уровне инфляции 15,5 % и индексе цен в промышленности 12,4 %).

В результате прибыль от продаж выросла к 2014 г. на 25,1 млрд. руб. или на 43 %. Также ОАО «РЖД» своевременно были внесены изменения в учетную политику в части применения учета хеджирования денежных потоков, что позволило существенно снизить влияние изменения курса рубля на финансовый результат за счет отражения значительной части курсовых разниц, возникающих вследствие переоценки валютной части кредитного портфеля, в капитале. Так, за счет применения учета хеджирования денежных потоков из общего объема отрицательных курсовых разниц в 91,8 млрд. руб. основная часть (76 %, или 69,7 млрд. руб.) была отнесена в добавочный капитал компании, при этом фактическое отнесение на прибыль составило 22,1 млрд. руб.

Компании удалось сохранить общий грузооборот на уровне 2014 г. и увеличить груженный грузооборот. В 2015 г. отправлено более 1 млрд. пассажиров. При этом в скоростном сообщении удалось достичь существенного роста объемов перевозок и пассажирооборота. Обеспечено получение доходов от перевозок в объеме 1 326,0 млрд. руб. и доходов от прочих видов деятельности в объеме 184,8 млрд. руб.

Своевременно предприняты меры по сокращению расходов по перевозочным видам деятельности. ОАО «РЖД» удалось значительно нивелировать влияние инфляции. Также компанией своевременно были внесены изменения в учетную политику в части применения учета хеджирования денежных потоков, что позволило существенно снизить влияние изменения курса рубля на финансовый результат за счет отражения значительной части курсовых разниц, возникающих вследствие переоценки валютной части кредитного портфеля, в капитале.

## **2.2 Анализ деятельности ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе**

В 2014 г. динамика транспортных услуг перешла в область отрицательных значений. За счет опережающего снижения импорта услуг



профицит баланса мировых транспортных услуг в отчетном периоде вырос в 1,6 раза и достиг 5,1 млрд. долларов США. Экспорт транспортных услуг в отчетном периоде изменился незначительно (20,5 млрд. долларов США в 2014 г. против 20,7 млрд. долларов США в 2013 г.), в том числе в страны дальнего зарубежья, он составил 18,2 млрд. долларов США, в СНГ – 2,4 млрд. долларов США. На страны дальнего зарубежья приходилось 78,9 % объема грузоперевозок, 92,0 % - пассажирских перевозок и 93,7 % - экспорта вспомогательных и дополнительных услуг. Отрицательная тенденция мировой транспортной системы отразилась на экспорте пассажирских перевозок. Удельный вес пассажирских перевозок снизился с 39,6 % в 2013 г. до 37,4 % в 2014 г. Доходы российских операторов от проданных на территории иностранных государств билетов составили 7,7 млрд. долларов США (снижение на 6,3 % относительно показателя предыдущего года).

Наиболее наглядно изображена структура экспорта пассажирских перевозок по видам транспорта в 2014 г. на рисунке 2.1.

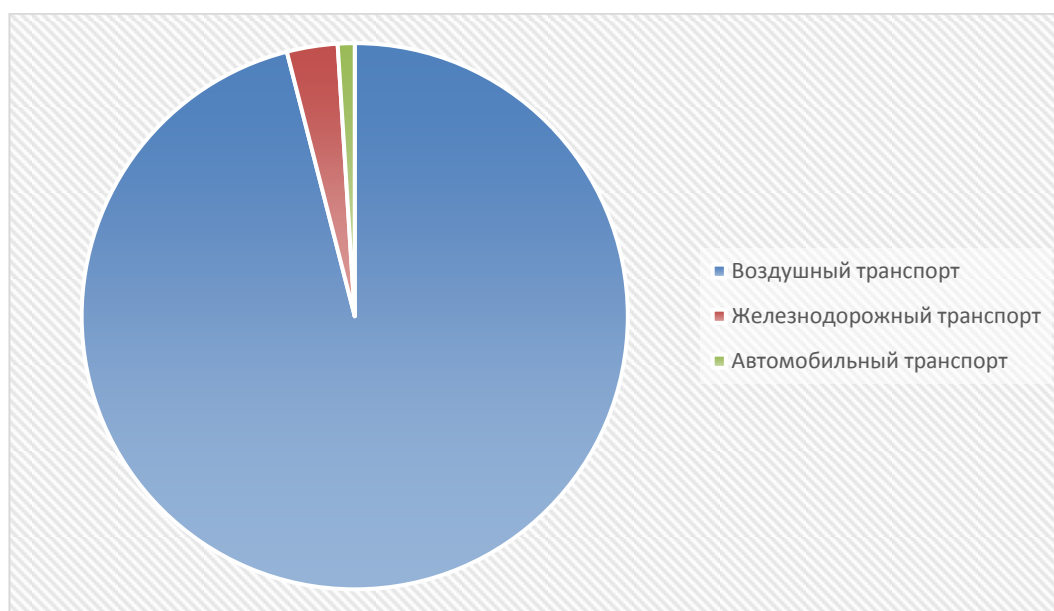


Рисунок 2.1. Структура экспорта пассажирских перевозок по видам транспорта в 2014 г.

Источник: [51].

По данным рисунка 2.1, доминирующим видом, обслуживавшим международный пассажиропоток, оставался воздушный транспорт составила 95,7 % (5,98 млрд. долл. США). Преобладающая часть пассажирских перевозок, произведенных российскими авиакомпаниями, была осуществлена для резидентов стран дальнего зарубежья, из них 36,0% - приходилась на страны ЕС. Вклад железнодорожного транспорта в экспорт пассажирских перевозок составил 3,2 % (0,2 млрд. долларов США). Подавляющая часть поступлений (84,2%) была представлена доходами от продажи билетов в странах СНГ.

Проанализируем структуру экспорта грузовых перевозок по видам транспорта в 2014 г., изображенную на рисунке 2.2.



Рисунок 2.2. Структура экспорта грузовых перевозок по видам транспорта в 2014 г.

Источник: [51].

По данным рисунка 2.2 значимыми в этом сегменте являются услуги предприятий воздушного и трубопроводного транспорта. Их суммарная доля составила 56,6 %. Стоимость грузовых перевозок снизилась по отношению к уровню 2013 года на 9,9% и составила 1,7 млрд. долларов США. Основными

потребителями услуг являлись резиденты стран дальнего зарубежья (68,4%). Объем услуг трубопроводного транспорта, связанных с транзитом по территории Российской Федерации нефти и газа из стран Средней Азии, в 2014 г. сохранился на уровне предшествующего года – 1,8 млрд. долларов США. Стоимость транзитных перевозок грузов по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом сократилась на 28,5% до 0,9 млрд. долларов США. Поступления от грузовых перевозок морским транспортом сохранились на уровне предыдущих лет – 0,8 млрд. долларов США. В 2014 году стоимость услуг грузового автомобильного транспорта увеличилась в 1,8 раза до 0,9 млрд. долларов США. Поступления от предоставленных резидентами почтовых и курьерских услуг выросли в 2014 году в 1,4 раза до 0,3 млрд. долларов США. Экспорт услуг по коммерческому запуску космических аппаратов, принадлежащих иностранным партнерам, составляя минимальную долю (0,3%) в структуре грузовых перевозок, практически не изменился. Стоимостной показатель грузовых перевозок, осуществленных в интересах нерезидентов российскими компаниями, в 2014 г. сохранился на уровне предыдущих лет – 6,5 млрд. долларов США. Их доля в структуре экспорта транспортных услуг практически не изменилась и в 2014 г. составила 31,5 %.

Структура экспорта вспомогательных и дополнительных услуг по видам транспорта в 2014 г. наглядно изображена на рисунке 2.3.

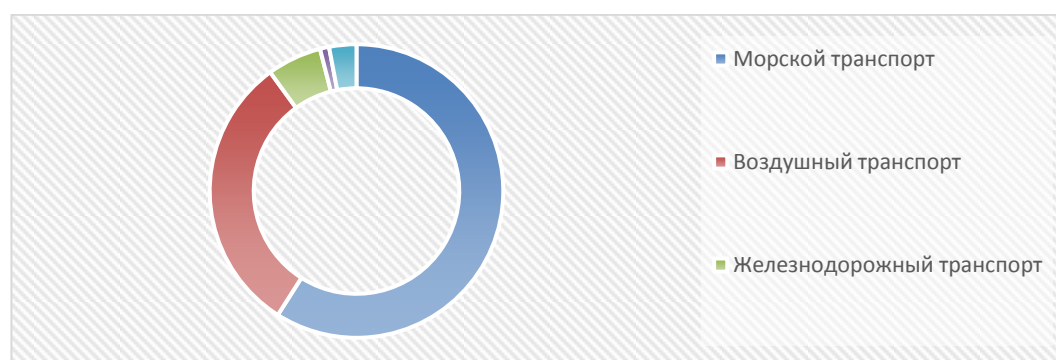


Рисунок 2.3. Структура экспорта вспомогательных и дополнительных услуг по видам транспорта в 2014 г.

Источник: [51].

Согласно рисунку 2.3 основным видом транспорта, экспортирующим вспомогательные и дополнительные услуги, является морской транспорт (59 %). Вторым по объему в структуре экспорта вспомогательных и дополнительных услуг является воздушный транспорт (31 %), третий – железнодорожный транспорт (6 %), четвертый – автомобильный транспорт (1 %). Сопутствующие и вспомогательные транспортные услуги составили 3 % от общего объема. Объем вспомогательных и дополнительных транспортных услуг, оказанных иностранным компаниям, выполняющим международные перевозки, в стоимостном выражении увеличился на 5,6 % до 6,4 млрд. долларов США. По итогам 2014 г. поступления по этой статье составили 31,0 % от совокупного экспорта транспортных услуг. Основная часть доходов (89,8 %) была получена предприятиями, обслуживающими морские и воздушные перевозки. Экспортные поступления в виде платы за наземное, диспетчерское и аэронавигационное обслуживание иностранных воздушных судов остались на уровне 2013 г. и составили 2,0 млрд. долларов США.

В 2014 г. импорт транспортных услуг относительно предшествующего года снизился на 11,9 % до 15,4 млрд. долларов США. Резидентами из стран дальнего зарубежья оказано услуг на сумму 13,6 млрд. долларов США, из стран СНГ – на 1,8 млрд. долларов США.

Проанализируем импорт транспортных услуг изображенный на рисунке 2.4.

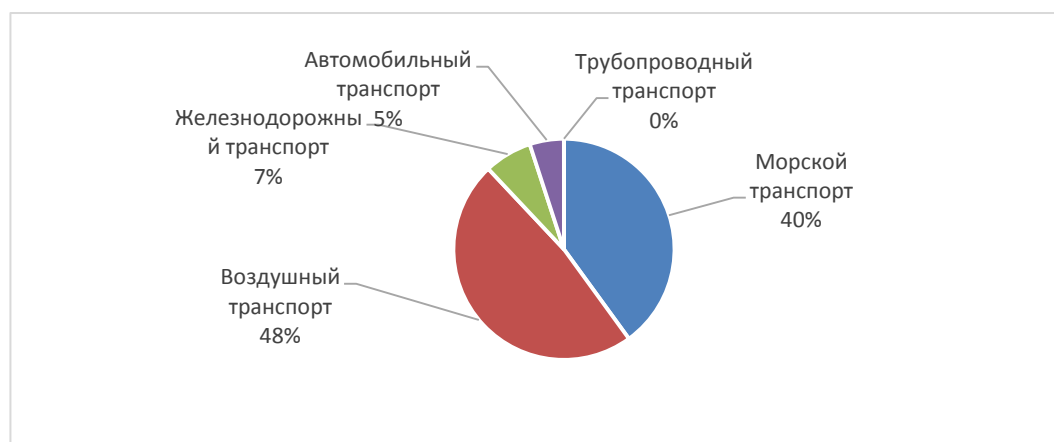


Рисунок 2.4. Структура импорта грузовых перевозок по видам транспорта в  
2014 году

Источник: [51].

По данным рисунка 2.4 видно, что основные виды транспорта в структуре импорта грузовых перевозок – морской (40 %) и воздушный (48 %). Выручка иностранных авиакомпаний от перевозки российских грузов по итогам 2014 года снизилась на 11,4 % до 3,4 млрд. долларов США. Импорт услуг грузового морского транспорта сократился до 2,8 млрд. долларов США (3,2 млрд. долларов США – годом ранее).

Третье место в структуре импорта грузовых перевозок занимает железнодорожный транспорт (7 %). Стоимостные объемы грузовых перевозок иностранными железнодорожными предприятиями снизились на 29,3 % до 0,3 млрд. долларов США. Автомобильный транспорт занимает 5 % от общего объема импорта грузовых перевозок. Потребление услуг автотранспортных компаний-нерезидентов уменьшилось на 26,4 % до 0,539 млрд. долларов США.

В структуре транспортных услуг, оказанных компаниями-нерезидентами, в отличие от экспорта, лидирующее положение сохраняли грузовые перевозки, на их долю в 2014 г. пришлось около половины совокупного объема потребленных резидентами транспортных услуг-7,1 млрд. долларов США.

Тем не менее, на фоне сокращения внешнеторговых операций стоимостной объем услуг по доставке российских грузов иностранными предприятиями уменьшился на 14,2 % относительно показателя 2013 г.

Проанализируем структуру импорта пассажирских перевозок по видам транспорта в 2014 г., проиллюстрированную на рисунке 2.5.

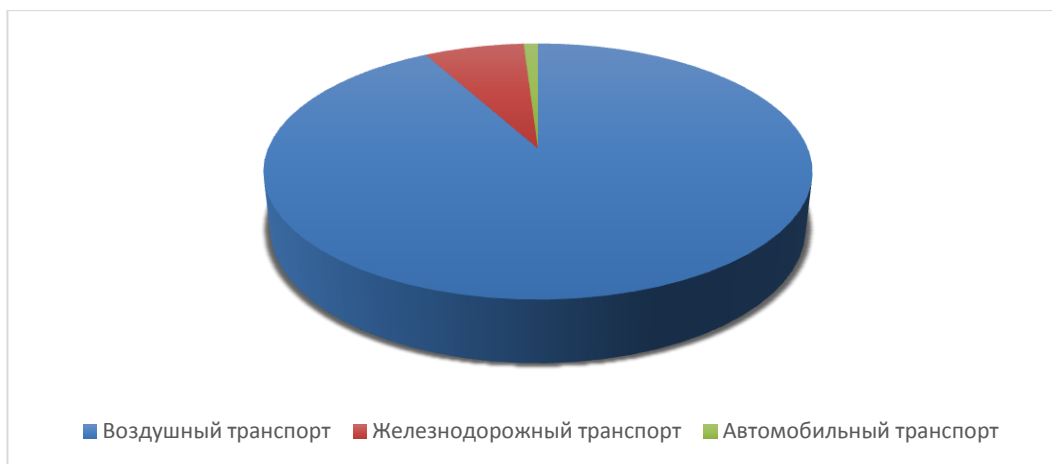


Рисунок 2.5. Структура импорта пассажирских перевозок по видам транспорта в 2014 г.

Источник: [51].

По данным рисунка видно, что подавляющее большинство импорта пассажирских перевозок приходится на воздушный транспорт (92 %). На железнодорожный и автомобильный транспорт приходится 7 % и 1 % соответственно. Доля пассажирских перевозок в импорте транспортных услуг сократилась по сравнению с 2013 г. до 32,1 % (34,6% в 2013 г.). Выручка иностранных транспортных компаний, осуществлявших продажу билетов на территории Российской Федерации, уменьшилась в 2014 г. по сравнению с предыдущим годом на 18,1 % до 5,0 млрд. долларов США. Ведущую позицию в обслуживании пассажиропотока сохранял воздушный транспорт, удельный вес которого в 2014 г. достиг 92,4 % (89,8% в 2013 г.). Доля услуг, оказанных транспортными компаниями из стран дальнего зарубежья, в совокупном импорте пассажирских перевозок в отчетном периоде составила 84,8 % (80,9 % годом ранее).

При осуществлении поездок в страны СНГ предпочтения резидентов также отдавались воздушному транспорту (0,5 млрд. долларов США), его доля в стоимости пассажирских перевозок, совершенных транспортными компаниями ближнего зарубежья, в 2014 г. составила 60,5 %. Удельный вес Украины в пассажирских перевозках снизился до 20,2 % совокупного импорта из стран СНГ по данной категории услуг (37,3% в 2013 г.).

Рассмотрим структуру импорта вспомогательных и дополнительных услуг по видам транспорта в 2014 г., наиболее наглядно представленную на рисунке 2.6.

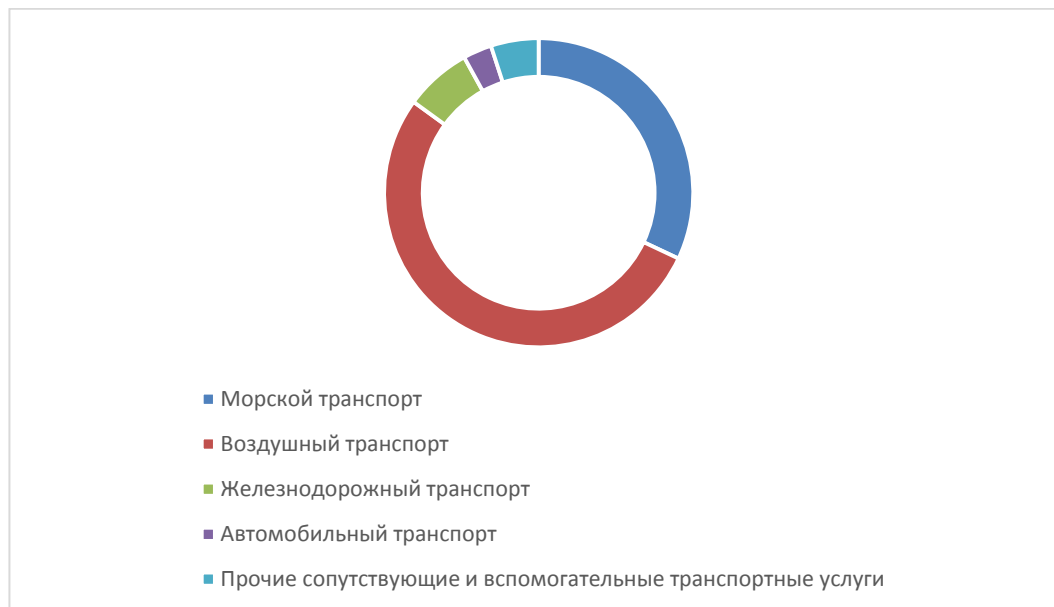


Рисунок 2.6. Структура импорта вспомогательных и дополнительных услуг по видам транспорта в 2014 г.

Источник: [51].

По данным рисунка 2.6 основными видами транспорта в структуре импорта вспомогательных и дополнительных услуг являются морской (32 %) и воздушный транспорт (53 %). На железнодорожный транспорт приходится 7 %, автомобильный транспорт – 3 % и прочие сопутствующие и вспомогательные транспортные услуги – 5 %. Вспомогательные и дополнительные услуги, оказанные иностранными предприятиями транспортной инфраструктуры компаниям-резидентам, выросли в 2014 г. на 5,8 % до 3,4 млрд. долларов США. Затраты на обслуживание российских воздушных судов в аэропортах иностранных государств составили 1,8 млрд. долларов США или 52,7 % импорта вспомогательных и дополнительных транспортных услуг. Платежи за вспомогательные и дополнительные услуги российскими судовладельцами незначительно выросли по отношению к

уровню 2013 г. и составили 1,1 млрд. долларов США, подавляющая часть (96,6 %) суммы приходилась на обслуживание в портах стран дальнего зарубежья [76].

Таким образом, можно отметить, что в 2014 г. динамика транспортных услуг перешла в область отрицательных значений. Данная тенденция отразилась на экспорте и импорте грузоперевозок и пассажироперевозок. Экспорт и импорт вспомогательных и дополнительных услуг по видам транспорта увеличились благодаря увеличению инфраструктуры транспортных компаний и, соответственно, увеличению расходов по содержанию и обслуживанию инфраструктуры.

Вклад железнодорожного транспорта в экспорт пассажирских перевозок снизился. Также сократились объемы транзитных перевозок грузов и стоимостные объемы грузовых перевозок иностранными железнодорожными предприятиями по территории Российской Федерации. Так как подавляющая часть поступлений доходов железнодорожного транспорта была представлена в странах СНГ, то стремительное снижение удельного веса Украины в железнодорожных транспортных услугах ОАО «РЖД» привело к снижению показателей импорта и экспорта всех видов транспортных услуг железнодорожного транспорта.

### **2.3 Особенности структуры рынка транспортных услуг России и роль ОАО «РЖД» в нем**

Транспорт является ведущим связующим звеном во внешней торговле товарами. В начале нового тысячелетия мировая экономическая система вышла на качественно новый этап преобразований. Структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, в значительной степени предопределяются изменениями, происходящими в мировом транспортном комплексе. Глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний



предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса.

Транспорт является основой формирования внутреннего и международного рынков, обеспечивая развитие нормальной рыночной экономики. По данным Всемирного банка, мировой транспортный рынок оценивается в 2,2 трлн. долл. США (6,8% мирового ВВП). Современный транспортный комплекс подвержен влиянию противоречивых тенденций: являясь инфраструктурной отраслью, транспорт находится в зависимом положении от отраслей производства материально-вещественных благ, а будучи особой отраслью экономики, транспорт оказывает существенное влияние на региональное распределение производственных мощностей, участвует в процессе воспроизводства и выступает важной составной частью системы экономических отношений. Важной особенностью структуры рынка транспортных услуг последних лет была нестабильность на мировых финансовых и товарных рынках в условиях повышенной неопределенности относительно перспектив мировой экономики.

Чтобы рассмотреть рынок транспортных услуг в России необходимо проанализировать рост ВВП мира в целом, развитых и развивающихся стран на протяжении последних пяти лет. Данный показатель представлен в табл.2.6.

Таблица 2.6

Темпы роста ВВП мира в целом, развитых и развивающихся стран  
в 2011–2015 гг (по данным МВФ), %

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Развивающиеся страны	6,3	5,2	5,0	4,6	4,0
Развитые страны	1,7	1,2	1,1	1,8	1,9
Мир в целом	4,2	3,4	3,3	3,4	3,1

Составлено по материалам: [49, 50, 51].

Исходя из данных таблицы 2.6 темпы роста ВВП в развивающихся странах на протяжении пяти последних лет сократились с 6,3 % в 2011 г. до 4,0 в 2015 г. Такая же тенденция уменьшения темпа роста ВВП наблюдается в мире в целом (с 4,2 % в 2011 г. до 3,1 в 2015 г.). Однако развитым странам удалось увеличить темпы роста ВВП с 1,7 % в 2011 г. до 1,9 % в 2015 г. Следует также отметить сокращение темпов роста международной торговли с 3,4 % в 2014 г. до 2,6 % в 2015 г. Важной негативной особенностью последних лет была нестабильность на мировых финансовых и товарных рынках в условиях повышенной неопределенности относительно перспектив мировой экономики. Снижение мировых цен на нефть ухудшило ситуацию в странах-экспортерах нефти, доходы которых резко сократились, но оказало положительное воздействие на страны-импортеры нефти, где экономическая активность возросла. Однако снижение ценовой конъюнктуры на мировом рынке нефти было слишком масштабным, и его влияние на мировую экономику в целом было отрицательным [10].

Определяющее негативное влияние на макроэкономическую конъюнктуру России оказывала динамика мировых цен на нефть. Сокращение цен на нефть привело не только к снижению доходов бюджета и сырьевых компаний, но и через ослабление мультиплицирующего эффекта – к сокращению доходов корпоративного сектора в целом.

Ситуация в российской экономике в 2015 году характеризовалась кризисными тенденциями. ВВП России перешел к спаду (снижение на 3,7 % к 2014 г.) после роста, хотя и замедлявшегося, в течение 2010–2014 годов. Промышленное производство к уровню 2014 года сократилось на 3,4 %.

Кризисные тенденции также затронули транспортный рынок услуг в России. В частности, рынок грузооборота, который характеризуется по видам транспорта в 2013-2015 гг. в табл. 2.7.

Таблица 2.7

## Грузооборот по видам транспорта 2013-2015 годах

Вид транспорта	Грузооборот, млрд. ткм			Отношение к предыдущему году, %			Доля видов транспорта в общем грузообороте, %		
	2013	2014	2015	+/- 2012	+/- 2013	+/- 2014	2013	2014	2015
Грузооборот транспорта	5084,3	5077,0	5088,9	+0,5	-0,1	+0,2	100	100	100
в том числе									
железнодорожного	2196,2	2298,6	2304,8	-1,2	+4,7	+0,3	43,2	45,3	45,3
автомобильного	250,2	246,7	232,1	+0,4	-1,4	-5,9	4,9	4,9	4,6
морского	39,5	31,5	39,8	-12,1	-20,2	+24,1	0,8	0,6	0,8
внутреннего водного	80,1	72,2	62,6	-0,9	-9,9	-13,5	1,6	1,4	1,2
воздушного	5,1	5,2	5,4	-1,1	+2,8	+5,6	0,1	0,1	0,1
трубопроводного	2513,3	2422,8	2444,2	+2,4	-3,6	+0,9	49,4	47,7	48,0

Источник: [47].

По данным таблицы 2.7 в 2015 г. грузооборот транспорта в России вырос на +0,2 % относительно 2014 года и составил 5 088,9 млрд. ткм. Рост грузооборота транспортной системы обусловлен повышением грузооборота на всех видах транспорта, кроме внутреннего водного и автомобильного. Грузооборот железнодорожного транспорта вырос на +0,3 %. Значительное увеличение грузооборота на морском (+24,1 %) и воздушном (+5,6 %) транспорте. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны составила 45,3 % (к уровню 2014 года не изменилась). Доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного составила 87,1 %.

В сегменте грузовых перевозок основными конкурентами являются железнодорожный, трубопроводный, автомобильный, а также водный транспорт (морской водный транспорт в основном в сегменте транзитных контейнерных перевозок). Железнодорожный транспорт испытывает максимальное конкурентное давление со стороны трубопроводного

транспорта в сегментах перевозок сырой нефти и светлых нефтепродуктов. Это создает существенные риски сокращения потенциальной грузовой базы железнодорожных перевозок в указанных сегментах. Помимо трубопроводного транспорта, конкурентное давление на железнодорожные перевозки нефтяных грузов оказывает и внутренний водный транспорт. Автомобильный транспорт перевозит грузы на небольшие, по сравнению с другими видами транспорта, расстояния, а его удельный вес в грузообороте транспорта составляет порядка 4,6 %. Вместе с этим, автомобильный транспорт все более активно начинает принимать участие в доставке на дальние расстояния мелких партий высокодоходных и скоропортящихся грузов, и конкурентное давление со стороны автомобильного транспорта на железнодорожный усиливается [76].

В то же время у железнодорожного транспорта есть особые преимущества, которые создают возможности для ориентации на грузоотправителей, которым требуется перевозка крупнотоннажного груза на дальние расстояния:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок
- различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;
- возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;
- относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта [18, с. 10].

Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования. С данными конкурентными преимуществами железнодорожного транспорта может поспорить только внутренний водный транспорт. Однако, конкуренция между внутренним водным и железнодорожным видами транспорта носит сезонный характер, присутствуя только в летний период при перевозке массовых грузов в меридиональном направлении в районах, прилегающих к бассейну реки Волги, а также по системе каналов, рек и озер Волго-Балтийского водного пути. По данным Федеральной службы государственной статистики, грузооборот железнодорожного транспорта в России более чем в 27 раз превышает аналогичный показатель внутреннего водного транспорта [79]. Основным конкурентным преимуществом речного транспорта перед железнодорожным является существенно более низкий уровень себестоимости перевозок, обусловленный отсутствием затрат на содержание инфраструктуры, а также небольшой долей энергозатрат на перемещение 1 тонны груза.

Рассмотрим структуру пассажирооборота по видам транспорта в 2013-2015 гг. представленную в табл. 2.8.

Таблица 2.8

## Пассажирооборот по видам транспорта в 2013-2015 годах

Вид транспорта	Пассажирооборот, млрд. пкм			Отношение к предыдущему году, %			Доля видов транспорта в общем пассажирообороте, %		
	2013	2014	2015	+/- 2012	+/- 2013	+/- 2014	2013	2014	2015
Грузооборот транспорта	483,0	487,6	465,3	+4,1	+0,9	-5,4	100	100	100
в том числе									
железнодорожного	138,5	128,8	120,4	-4,2	-7,0	-6,5	28,7	26,3	25,9
автомобильного	119,3	117,4	118,0	-4,1	-1,6	-2,0	24,7	24,5	25,3
воздушного	225,2	241,4	226,9	+15,5	+7,2	-6,0	46,6	49,2	48,8

Источник: [47].

Исходя из таблицы 2.8, пассажирооборот транспорта общего пользования в 2015 году составил 465,3 млрд. пкм, в том числе:

- железнодорожного – 120,4 млрд. пкм,
- автомобильного – 118,0 млрд. пкм,
- воздушного – 226,9 млрд. пкм.

Доля автомобильного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 25,3 % (+0,8 п. п. к уровню 2014 года). В структуре пассажирооборота транспорта общего пользования воздушный транспорт занимает 48,8 % (–0,4 п. п. к уровню 2014 года), железнодорожный транспорт – 25,9 % (–0,4 п. п. к уровню 2014 года). Необходимо также отметить сокращение грузооборота транспорта на 3,7 % (с 483,0 млрд. пкм в 2013 г. до 465,3 млрд. пкм в 2015 г.). В том числе сокращение железнодорожного грузооборота на 13,1 % (с 138,5 млрд. ткм в 2013 г. до 120,4 млрд. ткм в 2015 г.) и автомобильного грузооборота на 1,1 % (с 119,3 млрд. ткм в 2013 г. до 118,0 млрд. ткм в 2015 г.). Однако воздушному грузообороту удалось увеличить показатели на 0,8 % (с 225,2 млрд. ткм в 2013 г. до 226,9 млрд. ткм в 2015 г.).

В условиях конкуренции со стороны авиатранспорта, наблюдавшийся в 2015 году, устойчивый спрос на проезд в поездах «Сапсан» и «Аллегро» (обеспечивающих для пассажира высокую скорость и комфорт, оптимальный уровень тарифа, поездки с удобным расписанием), в двухэтажных поездах и поездах «Стриж», а также на использование мультимодальных перевозок и новых транспортных продуктов в рамках программы «Дневной экспресс» в электропоездах «Ласточка» свидетельствует о положительной тенденции привлечения дополнительного пассажиропотока с альтернативных видов транспорта, подтверждает необходимость дальнейшего развития скоростного пассажирского сообщения [76].

Таким образом, мы выяснили, что структура рынка транспортных услуг России последних лет была нестабильной в условиях повышенной

неопределенности относительно перспектив мировой экономики. Определяющее негативное влияние на макроэкономическую конъюнктуру России оказывала динамика мировых цен на нефть, которая привела к ослаблению мультиплицирующего эффекта, вследствие чего произошло сокращение доходов корпоративного сектора в целом.

Также в условиях конкуренции со стороны авиатранспорта, у железнодорожного транспорта наблюдается тенденция понижения доли в общем пассажирообороте. Положительная тенденция привлечения дополнительного пассажиропотока с альтернативных видов транспорта, подтверждает необходимость дальнейшего развития скоростного пассажирского сообщения железнодорожным транспортом.

Вывод по главе:

1) ОАО «РЖД» применены меры по привлечению дополнительных объемов перевозок обеспечили значительно более низкие темпы снижения погрузки, чем падение ВВП и уровня промышленного производства в стране в 2015 году. Погрузка грузов снизилась на 1 % от уровня 2014 года при сокращении ВВП на -3,7 % и объема промышленного производства на -3,4 %. В 2015 году отправлено более 1 млрд. пассажиров, при общем снижении пассажирооборота в сравнении с 2014 годом на 6,5 %. При этом в скоростном сообщении достигнут существенный рост объемов перевозок (+22,2 %) и пассажирооборота (+25 %). Обеспечено получение доходов от перевозок в объеме 1 326,0 млрд. руб. с ростом к уровню 2014 года на 8,2 % (+101,0 млрд. руб.) и доходов от прочих видов деятельности в объеме 184,8 млрд. руб. с ростом на 4,6 % (+8,0 млрд. руб.).

ОАО «РЖД» удалось значительно нивелировать влияние инфляции. Рост себестоимости перевозок составил лишь 7,1 % (при уровне инфляции 15,5 % и индексе цен в промышленности 12,4 %). В результате прибыль от продаж выросла к 2014 году на 25,1 млрд. руб. или на 43 %. Также ОАО «РЖД» своевременно были внесены изменения в учетную политику в части применения учета хеджирования денежных потоков, что позволило

существенно снизить влияние изменения курса рубля на финансовый результат.

2) В 2014 году динамика транспортных услуг перешла в область отрицательных значений. Вклад железнодорожного транспорта в экспорт пассажирских перевозок снизился. Также сократились объемы транзитных перевозок грузов и стоимостные объемы грузовых перевозок иностранными железнодорожными предприятиями по территории Российской Федерации. Сложная геополитическая ситуация на Украине привела к снижению показателей импорта и экспорта всех видов транспортных услуг железнодорожного транспорта.

Стоимость транзитных перевозок грузов по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом сократилась на 28,5% до 0,9 млрд. долларов США. Вклад железнодорожного транспорта в экспорт пассажирских перевозок снизился с 4,6% до 3,2% (0,2 млрд. долларов США). Подавляющая часть поступлений (84,2%) была представлена доходами от продажи билетов в странах СНГ. Удельный вес Украины в пассажирских перевозках снизился до 20,2% совокупного импорта из стран СНГ по данной категории услуг (37,3% в 2013 году).

3) Структура рынка транспортных услуг России последних лет была нестабильной в условиях повышенной неопределенности относительно перспектив мировой экономики. Определяющее негативное влияние на макроэкономическую конъюнктуру России оказывала динамика мировых цен на нефть. Необходимо отметить возрастающий на протяжении 3-х лет объем грузооборота железнодорожного транспорта. Рост грузооборота транспортной системы обусловлен повышением грузооборота на всех видах транспорта, кроме внутреннего водного и автомобильного. Грузооборот железнодорожного транспорта вырос на +0,3 %. Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2015 году составил 465,3 млрд. пкм, в том числе: железнодорожного – 120,4 млрд. пкм,



## ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ОАО «РЖД» НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

### 3.1 Проблемы в железнодорожной системе России

Социально-экономические преобразования в стране вызвали объективную необходимость проведения структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, переориентации его на рыночные методы организации и управления. Роль железнодорожного транспорта в структуре российской экономики трудно переоценить. Состояние и развитие данной отрасли имеет исключительное значение для государства. В современных условиях железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Российской Федерации, одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста.

В этой связи состояние и направление структурной реформы железнодорожного транспорта имеет существенное влияние на рост экономики в целом, поддержание стратегической, макроэкономической, социальной стабильности в стране. Системный анализ современного состояния железнодорожного транспорта России показывает, что, несмотря на внешнее благополучие, для него характерен ряд серьезных проблем, последствия которых при отсутствии соответствующих решений проявятся в течение ближайших 5-10 лет:

- потребность в инвестициях для поддержания базы основных фондов;
- препятствия для развития конкурентного рынка железнодорожных услуг, ограничивающие уровень эффективности, ассортимент и качество таких услуг, существовавшие при совмещении функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления;

- несоответствие нормативной базы, регламентирующей работу железнодорожного транспорта;
- недостаточная дифференциация регулирования естественно-монопольных, конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности;
- отсутствие гибкости и стабильности в системе регулирования тарифов, а также прогнозируемости уровня тарифов [63].

Необходимость проведения структурных преобразований в отрасли была обусловлена также и другими обстоятельствами: износом основных фондов отрасли (более 60 %), потерей технологической устойчивости системы железнодорожного транспорта из-за списания базы пригодных основных фондов (при сокращении эксплуатационного парка подвижного состава), отсутствием резервов повышения экономической эффективности отрасли.

Министр транспорта Российской Федерации Левитин И.Е. приоритетным направлением для укрепления конкурентоспособности и геополитических позиций нашей страны считает развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, активное продвижение в железнодорожном хозяйстве системных реформ. «Они уже начались, и их главная цель – сформировать в отрасли действительно рыночную, открытую и конкурентную среду. А значит, создать предсказуемые и долгосрочные правила игры для предпринимателей и инвесторов. Конкуренция – это лучший способ добиться и нормальной тарифной, и ценовой политики» [29].

На сегодняшний день железные дороги испытывают дефицит подвижного состава под погрузку грузов по ряду причин. Так, по оценкам специалистов к 2018 году более половины подвижного состава ОАО «РЖД» выработают свой ресурс и будут списаны. Средний возраст грузовых вагонов ОАО «РЖД» составляет 25 лет [41, с. 118]. Проведение капитально-восстановительных ремонтов с продлением сроков службы вагонов на 10-15 лет не поможет в решении данной проблемы. Независимые транспортные

компании и операторы подвижного состава, владеющие собственными вагонами, а также приобретающие новые вагоны помогают отрасли избежать кризиса и выйти на новый уровень развития. Так как имеют возможность более эффективно управлять собственным парком за счёт совершенствования и повышения качества транспортного обслуживания, а также снижения транспортных расходов, привлечения дополнительных объёмов перевозок.

Инвестиционная политика ОАО «РЖД» сформирована с учётом Стратегии развития железнодорожного транспорта. Приоритетом инвестиционной политики является расширение и обновление инфраструктуры, а также переоснащение и модернизация объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств, программ безопасности, информатизации и ресурсосбережения [63]. С момента создания ОАО «РЖД» инвестиционные расходы значительно увеличиваются, как по абсолютной величине, так и по удельному весу в общих расходах. В качестве основных направлений инвестирования средств программа ОАО «РЖД» определяет объекты инфраструктуры – 75 % и подвижной состав – 25 %.

На первом этапе стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (2008-2015 гг.) определяющим фактором является модернизация всех его элементов, в результате чего должны быть обеспечены необходимые пропускные способности на основных железнодорожных направлениях, расширенная модернизация существующих объектов инфраструктуры, обновление парка подвижного состава с исключением подвижного состава с истекшими сроками службы, будут разработаны новые технические требования к технике и технологии и строительство новых перспективных железнодорожных линий [63].

На втором этапе (2016 - 2030 годы) предусматривается расширение железнодорожной сети и создание инфраструктурных условий для развития новых «точек» экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта и

повышение глобальной конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта. Переход на инновационное развитие отрасли является мощным стимулом для позитивного социально-экономического эффекта. В долгосрочной перспективе развитие ОАО «РЖД» должно быть направлено на расширение рыночного потенциала и роста капитализации компании, повышения инвестиционной привлекательности и усиление конкурентных преимуществ на стратегически значимых рынках [63].

Основными стратегическими направлениями развития ОАО «РЖД» на рынке грузовых перевозок должны стать:

- обеспечение конкурентоспособности в высокорентабельных сегментах рынка;
- предложение комплексных транспортных услуг;
- обеспечение максимальной эффективности перевозок массовых грузов на основе совершенствования технологии этих перевозок;
- модернизация технических средств и технологий в сфере грузовых перевозок;
- либерализация рынка железнодорожных перевозок и создание условий для развития конкуренции.

Выполнение указанных задач не может быть осуществлено без системы государственного регулирования на железнодорожном транспорте. Целью государственного регулирования в монопольных секторах экономики является обеспечение макроэкономической эффективности и обеспечение баланса экономических интересов потребителей и производителей товаров (работ и услуг), относящихся к монопольному сектору.

Остановимся на основных мерах государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта:

- гармоничное развитие единой транспортной системы страны и её экономики;
- обеспечение безопасности и обороноспособности государства;

- формирование благоприятного инвестиционного климата;
- содействие в формировании рыночных отношений на основе развития конкуренции [76].

В современных условиях хозяйствования ключевыми требованиями для повышения устойчивости работы железнодорожного транспорта и формирования единой эффективной транспортной системы страны должны стать модернизация и обновление основных фондов, гибкое реагирование на изменение спроса и способность удовлетворять требования потребителей услуг, снижение собственных финансовых затрат.

Таким образом, железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Российской Федерации, одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста. Проведенный анализ состояния железнодорожного транспорта России показывает ряд серьёзных проблем. В частности это потребность в инвестициях для поддержания базы основных фондов; препятствия для развития конкурентного рынка железнодорожных услуг, ограничивающие уровень эффективности; несоответствие нормативной базы, регламентирующей работу железнодорожного транспорта; недостаточная дифференциация регулирования естественно-монопольных, конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности и отсутствие гибкости и стабильности в системе регулирования тарифов.

### **3.2 Стратегия развития, структурного и финансового реформирования железнодорожных транспортных услуг России**

С 2010 года началась реализация Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года. Данная Стратегия выступает как носитель принципов, определяющих развитие транспорта в стране, улучшение качества услуг грузовых перевозок, глубокую интеграцию во всемирную транспортную систему, повышение безопасности транспорта, в том числе экологическую.

«Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года» ставит следующие задачи:

- сбалансированное развитие всех видов транспорта;
- устранение ограничений экономического развития России, связанных с транспортом;
- снижение доли транспортных расходов в цене продукции отечественных производителей и, как следствие, повышение ее конкурентоспособности;
- создание условий для расширения и развития субъектов рынка транспорта;
- реализация транзитного потенциала России;
- обеспечение конституционного права свободы передвижения и мобильности всего населения;
- повышение инвестиционной привлекательности транспортных объектов;
- переход к инвестиционным технологиям транспортной логистики;
- приближение качества услуг к мировым стандартам [63].

Если поставленные задачи будут реализованы, то к 2030 году ожидается снижение доли транспортных издержек в цене российских товаров на 30%; процент населения, которому недоступен автотранспорт, упадет в 5 раз; построено 20000 км железнодорожных путей; более чем в 2,5 раза увеличится грузооборот морских и речных портов; в 1,5 раза увеличится количество гражданских аэропортов; объемы вредных выбросов автотранспорта уменьшатся почти вдвое [56, с. 129]. Перспективные направления развития транспортных услуг в России сформулированы в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».

Развитие железнодорожного и морского транспорта в России наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных,

будет все в большей степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических цепочек товародвижения. Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологических производств.

Реализация инновационно-активного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а именно:

- снизится дифференциация по доступности транспортных услуг для различных регионов;
- повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны;
- рост экономической эффективности грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг [54, с. 42].

В соответствии с рассмотренными в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» сценариями, разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов. По энерго-сырьевому сценарию общий объем перевозок грузов возрастет с 12,07 млрд. т в 2007 г. до 18,3 млрд. т в 2030 г. (на 52%), грузооборот – с 2,48 трлн. ткм до 4,19 трлн. ткм (на 69%). По инновационно-активному сценарию за период 2007-2030 г. прогнозируется рост объемов грузовых перевозок в 1,7 раза (до 20,9 млрд. т в 2030 г.), рост грузооборота в 1,9 раза (до 4,64 трлн. ткм в 2030 г.) [56, с. 147]. Стратегическая цель развития транспортной системы России – удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами. Достижение этой стратегической цели будет обеспечено эффективным развитием

конкурентной среды в транспортной отрасли, созданием оптимальных резервов в развитии инфраструктуры, достижением передового уровня развития техники и технологий, усилением внимания к социальным и экологическим факторам, повышением национальной, экономической и других видов безопасности страны, зависящих от транспорта.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

1) Конкурентоспособные, высококачественные транспортные услуги.

2) Высокопроизводительная безопасная транспортная инфраструктура, которая необходима в той мере, в которой она обеспечивает конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги.

3) Создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (для обеспечения конкурентной среды) [63].

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции между перевозчиками и видами транспорта, так и внешней конкуренции с международными транзитными системами и реализации транзитного потенциала страны. Создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает:

1) Развитие нормативно-правовой базы транспортных услуг по направлениям: безопасность, экологичность, качество транспортных услуг. Развитие методов государственного регулирования рынка. При этом важнейшее значение для регулирования имеет создание эффективной обратной связи в виде системы контроля и надзора за безопасностью, экологичностью и качеством транспортных услуг.

2) Развитие высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающих конкурентоспособный уровень оказания транспортных услуг (прежде всего, коммерческую скорость и надежность).



3) Достижение передового уровня техники и технологий, обеспечивающих стандарты безопасности, экологичности, экономичности и качества транспортных услуг [76].

В современных условиях, по нашему зрению, необходимо активизировать работу по созданию научно-образовательных центров по инновационному развитию. Основными направлениями международной интеграции в области транспорта являются:

- интеграция российского транспорта в европейскую транспортную систему;
- формирование и развитие общего транспортного пространства СНГ;
- развитие взаимодействия в рамках регионального сотрудничества;
- повышение роли России в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона;
- участие в международных транспортных проектах и программах.

Развитие экспорта транспортных услуг рассматривается в качестве важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров. Экспорт транспортных услуг должен развиваться в следующих основных направлениях:

- увеличение доли участия российских транспортных компаний в поставке отечественных экспортных грузов на мировые рынки;
- повышение доли российских транспортных организаций в доставке импортных грузов и перевозках грузов 3-их стран;
- развитие использования транзитного потенциала российской транспортной системы.

Государственная поддержка отечественных транспортных организаций, работающих на международных рынках транспортных услуг, осуществляется в следующих направлениях:

- создание для российских перевозчиков благоприятных экономических условий ведения бизнеса на тех сегментах рынка, где они работают;
- создание для отечественных международных перевозчиков не менее благоприятных режимов при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран;
- создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на международных рынках, но и принципиальную доступность этих рынков для отечественных операторов;
- разработка механизмов оперативного принятия мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом;
- повышение эффективности механизмов национального регулирования сегментов рынка международных перевозок, на которых действует двухсторонняя разрешительная система;
- проведение согласованной «наступательной» политики в международных организациях, осуществляющих допуск на международные рынки транспортных услуг;
- разработка и реализация мер, стимулирующих отечественных грузоотправителей к заключению договоров поставки на базисных условиях, предусматривающих перевозку экспортных грузов отечественными транспортными организациями [63].

Основой функционирования развития конкуренции на рынке транспортных услуг является конкуренция независимых негосударственных транспортных организаций. Основные направления развития конкуренции на рынке транспортных услуг:

- совершенствование антимонопольного регулирования;
- поэтапное сокращение сферы ценового регулирования и расширение рынка свободных цен;

- устранение неоправданных административных и экономических барьеров для конкуренции транспортных операторов;
- коммерциализация услуг транспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов;
- совершенствование системы допуска к транспортной деятельности на основе механизмов лицензирования и подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям;
- поддержка малого и среднего бизнеса на транспорте;
- содействие развитию транспортной логистики, а также современных информационных технологий в сфере транспорта [76].

По нашему мнению, использование транзитного потенциала России должно быть не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики. Для повышения уровня реализации транспортного потенциала России необходимы:

- активная государственная поддержка транзитных проектов России на международной арене, формирование выгодных для России международных альянсов;
- планирование модернизации транспортной инфраструктуры с учетом приоритетного развития транзитных международных транспортных коридоров;
- поддержка инвестиционных проектов, в том числе – международных, направленных на развитие транзитных перевозок;
- дальнейшее развитие транспортно-таможенных технологий, информационных систем, всей инфраструктуры транзитных перевозок, ускоряющих доставку и пограничную обработку транзитных грузов (по нашему мнению, в условиях современной России интеллектуальный потенциал общества позволит выполнить планы, обозначенные в программных документах правительства РФ);

- техническая модернизация и совершенствование экономических режимов в воздушных транзитных коридорах, проходящих через воздушное пространство России;
- создание при участии государства национального оператора транзитных перевозок;
- разработка экономических механизмов, позволяющих использовать выгоды транзитного положения субъектов РФ;
- участие в разработке общей стратегии развития сети международных транспортных коридоров, проходящим по европейским и азиатским направлениям в рамках формирования новых транзитных магистралей континентального значения;
- разработка при участии субъектов Российской Федерации проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих базовые МТК [76].

По нашему мнению, приоритетным направлением развития транспортного комплекса России является укрепление стратегического партнерства в этой сфере со странами СНГ. Согласно инвестиционной политике в рамках Единого транспортного пространства ЕврАзЭС приоритетными проектами в Российской Федерации до 2020 года будут нижеперечисленные проекты.

На евроазиатском коридоре «Китай-Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС-Россия-Беларусь-Европа» - строительство железнодорожного обхода Саратовского узла. На «Северо-Западном» транспортном направлении – строительство железнодорожного обхода Выборгского узла, увеличение пропускной способности железнодорожных линий Москва-С.-Петербург – граница с Финляндией, Мга – Гатчина – Веймарн, Воскресенск – Рязань, Ахтуба – Трубная. На «Юго - Западном» транспортном направлении – строительство железнодорожного обхода Краснодарского узла, увеличение пропускной способности железнодорожных линий Сызрань – Саратов – Волгоград – Краснодар –

Новороссийск/Туапсе, Крымская – Кавказ, Лихая – Ростов-на-Дону – Таганрог, Краснодар – Новороссийск. На «Восточном» транспортном направлении – строительство железнодорожных обходов Иркутского и Читинского узлов, увеличение пропускной способности участков Транссибирской железнодорожной магистрали в районе Иркутска и Хабаровска, железнодорожной линии Крымская – Забайкальск.

Также следует отметить мероприятия по улучшению процедуры пересечения границ, которые должны включать следующее:

- единая транспортная накладная CIM/SMGS должна быть внедрена и повсеместно принята для упрощения таможенных процедур, по возможности с развитием и использованием электронных средств информации.

- железнодорожное законодательство OSJD и железнодорожное законодательство ЕС, а также дополнения к COTIF необходимо пересмотреть с точки зрения согласования.

- функциональную совместимость путей шириной 1435-мм и 1520-мм, а также ширококолейных систем как ЕС, так и не ЕС, следует улучшать, посредством дальнейшего сотрудничества с Контактной Группой Европейского Железнодорожного Агентства OSJD с целью возможного урегулирования вопросов по ширококолейным системам ЕС и не ЕС [56, с. 197].

Процесс утверждения поездов с автоматически меняющейся шириной колеи должен быть ускорен через согласование технических норм, касающихся использования таких поездов на территории соответствующих государств. Необходимы разработка и внедрение конкурентоспособной, недискриминационной системы формирования тарифов при грузоперевозках по железной дороге в сообщении Россия-ЕС и Азия – ЕС. Особое внимание должно быть уделено вопросу таможенного сопровождения. Рекомендации по решению проблем, связанных с мультимодальными грузоперевозками в

международном сообщении дальнего следования, предусматривают различные нововведения и дополнения к уже действующим услугам.

Конкуренспособные тарифы «от двери до двери», быстро реагирующие на рыночные условия, необходимы для развития указанных грузоперевозок. Тарифы должны быть паритетными и прозрачными на территориях различных участков. Порядок и размер оплаты, сопутствующих услуг при грузоперевозках, например, оплата охраны груза в пути следования, должны быть более обоснованными. Необходимо сделать обязательным обмен информацией по установлению тарифов. Следует рассмотреть возможность разработки механизма, доступа всех операторов на рынок транспортно-логистического обслуживания поставок на маршрутах между Азией и Европой, по нашему мнению, что это важный элемент в развитии конкурентоспособности трасс, с целью выявления конкурентных преимуществ предоставления транспортных услуг [76].

По нашему мнению, Россия должна использовать своё конкурентное преимущество – предоставление транзитных коридоров, связывающих Европу и Азию, и поэтому должна приграничные пункты перехода привести в соответствие с требованиями современной логистики, используя современный европейский опыт.

Таким образом, «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года» выступает как носитель принципов, определяющих развитие транспорта в стране, улучшение качества услуг грузовых перевозок, глубокую интеграцию во всемирную транспортную систему, повышение безопасности транспорта, в том числе экологическую. При реализации задач системы к 2030 году ожидается снижение доли транспортных издержек в цене российских товаров, сокращение процента населения, которому недоступен автотранспорт, в 5 раз, построение новых железнодорожных путей.

Использование транзитного потенциала России будет рассматриваться в виде приоритета развития транспортной системы. В виде приоритетного направлением развития транспортного комплекса России выступит

стратегического партнерства со странами СНГ. Также будут использоваться паритетные и прозрачные тарифы на территориях различных участков. Будет реализован доступ всех операторов на рынок транспортно-логистического обслуживания поставок на маршрутах между Азией и Европой.

Вывод по главе:

1) В современных условиях железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Российской Федерации, одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста. Необходимость проведения структурных преобразований в отрасли была обусловлена износом основных фондов отрасли (более 60 %), потерей технологической устойчивости системы железнодорожного транспорта из-за списания базы пригодных основных фондов (при сокращении эксплуатационного парка подвижного состава), отсутствием резервов повышения экономической эффективности отрасли.

На сегодняшний день железные дороги испытывают дефицит подвижного состава под погрузку грузов по ряду причин. К 2018 году более половины подвижного состава ОАО «РЖД» выработают свой ресурс и будут списаны. Средний возраст грузовых вагонов ОАО «РЖД» составляет 25 лет.. В связи с вышеперечисленными проблемами предложено ввести «Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года».

2) «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года» ставит следующие задачи: сбалансированное развитие всех видов транспорта; устранение ограничений экономического развития России, связанных с транспортом; снижение доли транспортных расходов в цене продукции отечественных производителей и, как следствие, повышение ее конкурентоспособности; переход к инвестиционным технологиям транспортной логистики; приближение качества услуг к мировым стандартам.

Реализация инновационно-активного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а

именно: снизится дифференциация по доступности транспортных услуг для различных регионов; повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны.

В соответствии с рассмотренными в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» сценариями, разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов. По энерго-сырьевому сценарию общий объем перевозок грузов возрастет с 12,07 млрд.т в 2007 г. до 18,3 млрд.т в 2030 г. (на 52%), грузооборот – с 2,48 трлн. ткм до 4,19 трлн. ткм (на 69%). По инновационно-активному сценарию за период 2007-2030 г. прогнозируется рост объемов грузовых перевозок в 1,7 раза (до 20,9 млрд.т в 2030 г.), рост грузооборота в 1,9 раза (до 4,64 трлн.ткм в 2030 г.).

Основными направлениями международной интеграции в области транспорта являются: интеграция российского транспорта в европейскую транспортную систему; формирование и развитие общего транспортного пространства СНГ; развитие взаимодействия в рамках регионального сотрудничества.

Развитие экспорта транспортных услуг рассматривается в качестве важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров. Также следует отметить мероприятия по улучшению процедуры пересечения границ, которые должны включать единую транспортную накладную CIM/SMGS и функциональную совместимость путей шириной 1435-мм и 1520-мм, а также ширококолейных систем как ЕС, так и не ЕС, следует улучшать, посредством дальнейшего сотрудничества с Контактной Группой Европейского Железнодорожного Агентства OSJD с целью возможного урегулирования вопросов по ширококолейным системам ЕС.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железнодорожный транспорт выступает составной частью единой транспортной системы Российской Федерации и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках грузов по железной дороге. Также стоит выделить разнообразность оказания услуг железнодорожным транспортом. Это не только грузоперевозки и пассажироперевозки, но и различные смежные области.

Железнодорожный транспорт в России регулируют не только федеральные законы и кодексы РФ, но и международные конвенции и соглашения, а также Таможенный кодекс Таможенного Союза. Стратегическое развитие компании направлено на повышение глобальной конкурентоспособности российских железных дорог и в настоящее время ОАО "Российские железные дороги" осуществляет перевозку пассажиров по 100 международным маршрутам в прямом и транзитном сообщении с более чем 30 странами Европы и Азии.

ОАО «РЖД» применены меры по привлечению дополнительных объемов перевозок обеспечили значительно более низкие темпы снижения погрузки, чем падение ВВП и уровня промышленного производства в стране в 2015 году. Обеспечено получение доходов от перевозок в объеме 1 326,0 млрд. руб. с ростом к уровню 2014 года на 8,2 % (+101,0 млрд. руб.) и доходов от прочих видов деятельности в объеме 184,8 млрд. руб. с ростом на 4,6 % (+8,0 млрд. руб.).

ОАО «РЖД» удалось значительно нивелировать влияние инфляции. Рост себестоимости перевозок составил лишь 7,1 % (при уровне инфляции 15,5 % и индексе цен в промышленности 12,4 %). В результате прибыль от продаж выросла к 2014 году на 25,1 млрд. руб. или на 43 %. Также ОАО «РЖД» своевременно были внесены изменения в учетную политику в части применения учета хеджирования денежных потоков, что позволило

существенно снизить влияние изменения курса рубля на финансовый результат.

В последние годы динамика транспортных услуг перешла в область отрицательных значений. Вклад железнодорожного транспорта в экспорт пассажирских перевозок снизился. Также сократились объемы транзитных перевозок грузов и стоимостные объемы грузовых перевозок иностранными железнодорожными предприятиями по территории Российской Федерации. Сложная геополитическая ситуация на Украине привела к снижению показателей импорта и экспорта всех видов транспортных услуг железнодорожного транспорта.

Стоимость транзитных перевозок грузов по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом сократилась на 28,5% до 0,9 млрд. долларов США. Вклад железнодорожного транспорта в экспорт пассажирских перевозок снизился с 4,6% до 3,2% (0,2 млрд. долларов США). Подавляющая часть поступлений (84,2%) была представлена доходами от продажи билетов в странах СНГ. Стоимостные объемы грузовых перевозок иностранными железнодорожными предприятиями снизились на 29,3% до 0,3 млрд. долларов США. Удельный вес Украины в пассажирских перевозках снизился до 20,2% совокупного импорта из стран СНГ по данной категории услуг (37,3% в 2013 году).

Структура рынка транспортных услуг России последних лет была нестабильной в условиях повышенной неопределенности относительно перспектив мировой экономики. Определяющее негативное влияние на макроэкономическую конъюнктуру России оказывала динамика мировых цен на нефть, которая привела к ослаблению мультиплицирующего эффекта, вследствие чего произошло сокращение доходов корпоративного сектора в целом. Необходимо отметить возрастающий на протяжении 3-х лет объем грузооборота железнодорожного транспорта. Рост грузооборота транспортной системы обусловлен повышением грузооборота на всех видах транспорта, кроме внутреннего водного и автомобильного. Грузооборот

железнодорожного транспорта вырос на +0,3 %. Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2015 году составил 465,3 млрд. пкм, в том числе: железнодорожного – 120,4 млрд. пкм,

В условиях конкуренции со стороны авиатранспорта, наблюдавшийся в 2015 году, был устойчивый спрос на проезд в поездах «Сапсан» и «Аллегро», в двухэтажных поездах и поездах «Стриж», а также на других высокотехнологических видах железнодорожного транспорта. Это свидетельствует о положительной тенденции привлечения дополнительного пассажиропотока с альтернативных видов транспорта, подтверждает необходимость дальнейшего развития скоростного пассажирского сообщения.

В современных условиях железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Российской Федерации, одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста. Необходимость проведения структурных преобразований в отрасли была обусловлена износом основных фондов отрасли (более 60 %), потерей технологической устойчивости системы железнодорожного транспорта из-за списания базы пригодных основных фондов (при сокращении эксплуатационного парка подвижного состава), отсутствием резервов повышения экономической эффективности отрасли.

На сегодняшний день железные дороги испытывают дефицит подвижного состава под погрузку грузов по ряду причин. К 2018 году более половины подвижного состава ОАО «РЖД» выработают свой ресурс и будут списаны. Средний возраст грузовых вагонов ОАО «РЖД» составляет 25 лет.. В связи с вышеперечисленными проблемами предложено ввести «Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года».

«Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года» ставит следующие задачи: сбалансированное развитие всех видов транспорта; устранение ограничений экономического развития России, связанных с транспортом; снижение доли транспортных расходов в цене продукции

отечественных производителей и, как следствие, повышение ее конкурентоспособности; переход к инвестиционным технологиям транспортной логистики; приближение качества услуг к мировым стандартам.

Реализация инновационно-активного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а именно: снизится дифференциация по доступности транспортных услуг для различных регионов; повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны.

Основными направлениями международной интеграции в области транспорта являются: интеграция российского транспорта в европейскую транспортную систему; формирование и развитие общего транспортного пространства СНГ; развитие взаимодействия в рамках регионального сотрудничества.

В заключении следует отметить, что нами также были предложены основные пути совершенствования железнодорожной транспортной системы. Следует принять меры, направленные на совершенствование нормативно-правовой базы, поддержку экспорта для поддержания эффективной деятельности ОАО «РЖД».

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Транспортный устав железных дорог Российской Федерации [Текст] / от 8 января 1998 г. в редакции от 6 июля 2001 г. // Справочная правовая система «Консультант Плюс».
2. О федеральном железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / федер. закон от 25 августа 1995 г. №35. – ст. 3505- ФЗ // Режим доступа: <http://www.femida.info/2>.
3. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс] / федер. Закон от 10 января 2003 г. № 17 – ФЗ // Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base>.
4. О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / постановление Правительства РФ от 15 марта 2006 г. №134 // Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_39176/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_39176/).
5. О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / постановление Правительства РФ от 15 мая 1998 г. №448 // Режим доступа: <http://base.garant.ru/178699/#ixzz32cfmltfV>.
6. Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / приказ МПС России от 26 июля 2002 г. №30 // Режим доступа: <http://base.garant.ru/12127822/#ixzz32cgePbER>.
7. Абрамов, А.П. Транспортные тарифы [Текст] / А.П.Абрамов, В.А. Дмитриев, А.В. Крейнин, Л.А. Мазо // учебник - М.: Транспорт, 2010.– 232 с.
8. Аветикян, А.А. Повышение мобильности железных дорог [Текст] / А.А. Аветикян // Ж. д. транспорт. Сер. Общественные вопросы и экономика, ЭИ/ЦНИИТЭИ, 2007. – №3. – С. 30-47.

9. Авдовский, А.А. Организация железнодорожных пассажирских перевозок [Текст] / А.А. Авдовский, А.С. Бадаев, К.А. Белов // учебник под ред. В.А. Кудрявцева. - 2-е изд., стер. - М.: Издательский центр «Академия», 2008. – С. 256.
10. Авчинкин, Д. В. Международные перевозки [Текст] / Д.В. Авчинкин // учебник – М.:, 2009. – С. 201.
11. Аксененко, Н.Е. Железные дороги России. От реформы к реформе [Текст] / Н.Е. Аксененко, Б.М. Лapidус, А.С. Мишарин // учебник – М.: Транспорт, 2011. – 232 с.
13. Арсенов, В., Развитие и совершенствование инфраструктуры общеевропейского значения в России [Текст] / В. Арсенов, А. Зенкин, Т. Ковшов, Я. Серов // Бюллетень транспортной информации, 2008. – №6.– С. 6-16.
14. Баритко, А.Л., Организация и технология внешнеторговых перевозок [Текст] / А. Л. Баритко, П.В. Куренков // Железнодорожный транспорт. – 2008. – №8. – С. 59-64.
15. Белов, К.А. Организация железнодорожных пассажирских перевозок [Текст] / К.А. Белов, А.А. Авдовский, А.С. Бадаев // учеб. пособие - Издательство: Academia, 2008 г. – 444 с.
16. Бенсон, Д., Транспорт и доставка грузов [Текст] / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед // учебник пер. с англ. – М.: Транспорт, 2008. – 140 с.
17. Богатырев, А.Б. Теоретические проблемы оценки эффективности инвестиций [Текст] / А.Б.Богатырев // дисс. на соиск. уч. степени канд. эк. Наук - Санкт-Петербург, 2008. – 111 с.
18. Бука, Л.Ф., Экономический анализ [Текст] / Л.Ф. Бука, О.П. Зайцева // учеб. пособие – Новосибирск, 2007. – 342 с.
19. Вензик, Н.Г. Управление смешанными перевозками грузов [Текст] / Н.Г. Вензик // дисс. на соиск. уч. степени канд. эк. наук. – М.: ГАУ. 2008. – 54 с.

20. Волков, Б. А. Экономическая эффективность инвестиций на железнодорожном транспорте в условиях рынка [Текст] / Б.А. Волков, автореф. дис. канд. экономических наук // - М.: Транспорт, 2009. – 342 с.
21. Газета «Гудок» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gudok.ru/search>.
22. Галабурда, В.Г. Единая транспортная система [Текст] / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. // учеб. пособие под ред. В.Г. Галабурды, 2-е изд. с измен, и дополн. М. .Транспорт, 2008. – 442 с.
23. Гапеев, В.И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте [Текст] / В.И. Гапеев, Ф.П. Пищик, В.И. Егоренко // учебник - М.: Минск 2008. – 111 с.
24. Гетман-Павлова, И.В. Международное частное право [Текст] / И.В. Гетман-Павлова // конспект лекций М.: Эксмо, 2010. – 145 с.
25. Голубев, И.Р.Окружающая среда и транспорт [Текст] / И.Р. Голубев, Ю.В. Новиков // учебник - М.: Транспорт, 2009. – 149 с.
26. Гречуха, В. Н. Транспортное право [Текст] / В. Н. Гречуха // учеб. пособие: в 2 ч – М.:, 2009. – 180 с.
27. Гурков, И.М. Страхование грузов и ответственность перевозчика [Текст] / И. М. Гурков, И. В. Исаев // учебник - СПб, 2008. – 230 с.
28. Демин, Ю.В., Определение сферы эффективности контрейлерных перевозок [Текст] / Ю.В. Демин, Г.Н. Кирпа, И.П. Корженевич, Н.Б. // учебник Курган // Железнодорожный транспорт России. – 2009. – №1. – С. 78-80.
29. Директива 2001/12/ЕЕС Европейского парламента и Совета от 26 февраля 2001 года. Поправка к директиве 91/440/ЕЕС [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ingorts.ru/index.php/en/library/base/253-ec>.
30. Денисович, В.В. Железнодорожный транспорт [Текст] / В.В.Денисович, В.Н. Борисюк, М.Н. Луговцов, В.Я. Негрей // автореф. дис. канд. экономических наук - М.: 2007 г. – С. 25-60

31. Дерibas, А.Т. Трихунков М.Ф. Экономическая эффективность контейнерных перевозок [Текст] / А.Т. Дерibas, М.Ф. Трихунков // учебник - М.: Транспорт, 2009. – 324 с.
32. Дмитриев, В.И. Методика расчетов и экономические показатели для распределения перевозок между видами транспорта [Текст] / Под ред. В.И. Дмитриева // учеб. пособие М.: Транспорт, 2008. – 154 с.
33. Дягтяренко, В. Н. Организация перевозок грузов [Текст] / В.Н. Дягтяренко, В. В. Зимин, А. И. Костенко // учеб. пособие – М.:, 2007. – 144 с.
34. Железнодорожный словарь [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://tch2.pp.ua/page/190945>.
35. Журавель, А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.И. Журавель // учеб. пособие - Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2010. – 145 с.
36. Зимовец. А.В. Международные транспортные операции [Текст] / А.В. Зимцов // Конспект лекций, Издательство ТИУиЭ, 2008. – 451 с.
37. Канторович, Л.В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта [Текст] / Л.В. Канторович, В.Н. Лившица, Н.В. Паенсон, Е.Ф. Тихомирова // учебник - М.: Наука, 2009. – 142 с.
38. Коган, Л.А. Контейнерная транспортная система [Текст] / Л.А. Когана, Ю.Т. Козлов, М.Д. Ситник // учебник - Изд. 2-е, дополн. и перер. – М.: Транспорт, 2008. – 148 с.
39. Коган, Л.А. Контейнеры и крупнотоннажные контейнеры [Текст] / Л.А. Коган, Г.П. Ефимов, А.Т. Дерibas, Т.И. Петрова // учебник, Труды ВНИИЖТ. Вып., 2008. – 145 с.
40. Кожевников, Ю.Н. Железнодорожные грузовые тарифы в условиях конкуренции с другими видами транспорта [Текст] / Ю.Н. Кожевников // ЖД. транспорт. Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность, ЭИ/ЦНИИТЭИ, 2009. – №2. – С. 395.
41. Лapidус, Б.М. Методика расчета себестоимости перевозок отдельных родов грузов по направлениям [Текст] / Б.М. Лapidус, Н.П.



Терешина, Н.Г. Смехова, Ю.Н. Кожевников, М.В. Сугрובה // учеб. пособие МИИТ, 2008. – 145 с.

42. Министерство транспорта РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>.

43. Моргунова, Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования [Текст] / Г.А. Моргунов // учебник Транспортное право, 2011, № 1. – С. 16.

44. Николаев, Д.С. Международные торговые перевозки [Текст] / Д.С. Николаев // учеб. пособие М.: МГИМОпресс. – 2009. – 444 с.

45. Орлов, В.Н. Калькуляция и анализ себестоимости железнодорожных перевозок [Текст] / В.Н. Орлов, А.С. Чудов // учебник - М.: ЖДИЗ, 2010. – 44с.

46. Озеров, Ф.И. Экономика грузового хозяйства [Текст] / Ф.И. Озеров, В.Г. Матвиенко // учебник – М., «Транспорт», 2008. – 438 с.

47. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.rzd.ru>.

48. Пастернак, Ю.Д. Ценовая политика и конкуренция [Текст] / Ю.Д. Пастернак // автореф. дис. канд. экономических наук 2011, №12. – С. 145.

49. Пастернак, Ю.Д. Использование зарубежного опыта ценообразования на рынке транспортных услуг в России [Текст] / Ю.Д. Пастернак // автореф. дис. канд. экономических наук - М.: МАКС Пресс, 2010. – 28 с.

50. Пастернак, Ю.Д. Методы ценообразования в маркетинге зарубежных компаний [Текст] / Ю.Д. Пастернак // автореф. дис. канд. экономических наук - М.: МАКС Пресс. 2010. – 34 с.

51. Садиков, О. Н. Правовое регулирование Международных перевозок [Текст] / О. Н. Садиков // учеб. пособие – М.:, 2010. – 343 с.

52. Семенов, В.М. Коммерческая и грузовая работа на железнодорожном транспорте [Текст] / В.М. Семенов, В.Н. Кустов, М.Н. Тертеров, И.И. Романова // учебник - СПб 2010. – 222 с.

53. Смехов, А.А. Логистический подход к установлению уровня тарифов [Текст] / А.А. Смехов Железнодорожный транспорт. – № 4. – 2010. – С. 55-57.

54. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 1951 г (СМГС) 2001 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://yurbox.ru/zakony/item/1528>.

55. Соглашение о международных железнодорожных перевозках (COTIF) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.brokert.ru/material/konvanciya>.

56. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.zakonprost.ru/content/base/part/581185>.

57. Терёшин, Н.П. Экономика железнодорожного транспорта [Текст] / Н.П. Терёшин, М.Ф. Трихунков // учеб. для вузов ж.-д. транспорта - М.: УМЦ ЖДТ. 2006. – С.78-80

58. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://rosavtodor.ru/documents/transport-strategy>.

59. Трихунков, М.Ф. Разработка методических рекомендаций по определению экономической эффективности производства на железнодорожном транспорте [Текст] / М.Ф. Трихунов. МИИТ // Отчет о НИР 2009. С. 178.

60. Фадеев, Г.М. История железнодорожного транспорта России [Текст] / Г.М. Фадеев // учеб. пособие - М., 2010. – 456 с.

61. Холопова, К.В. Экономика и организация внешнеторговых перевозок [Текст] / К. В. Холопова // учебник – М., 2010. – 234 с.

62. Шрамов, А.А. Организация грузовых и пассажирских перевозок и коммерческой работы [Текст] / А.А. Шрамов, В.Г. Шубко // учебник - М.: Транспорт, 2009. – 123 с.

63. Шульга, А.М. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.М. Шульга, Н.Г. Смехов // учебник - М.: Транспорт, 2007. – 222 с.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1

#### Показатели основной деятельности ОАО «РЖД»

Год	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Объемные показатели								
Грузооборот, млрд ткм	2423,8	2271,3	2501,8	2704,8	2782,6	2813,1	2954,5	2954,9
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	175,9	151,5	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8	120,4
Финансовые показатели (млрд рублей)								
Доходы всего, в т.ч.	1101,7	1050,1	1195,1	1288,3	1366,0	1376,6	1401,7	1510,8
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги, в т.ч.	1014,5	956,8	1079,3	1109,1	1206,5	1209,5	1225	1326
грузовые перевозки	847,0	783,0	936,2	1003,1	1089,3	1088,2	1105,7	1203,9
предоставление услуг локомотивной тяги	10,6	11,0	11,8	11,4	12,4	11,0	10,3	10,5
предоставление услуг инфраструктуры	6,5	11,8	88,4	87,2	96,7	101,7	99	99,8
пассажирские перевозки	150,4	151,0	42,9	7,4	8,1	8,6	10	11,7
Доходы от прочих видов деятельности	87,2	93,3	115,8	179,2	159,5	167,1	176,7	184,8
Расходы всего, в т.ч.	1035,3	999,9	1084,2	1215,5	1298,6	1317,8	1343,2	1427,2
Расходы по перевозкам, услугам	952,1	913,8	986,4	1050,8	1151,5	1165,9	1185,6	1266,2

инфраструктуры и локомотивной тяге, в т.ч.								
грузовые перевозки	722,7	691,1	796,1	933,2	1017,4	1027,6	1048,1	1137,4
предоставление услуг локомотивной тяги	7,8	8,3	8,8	8,4	9,1	8,2	7,6	7,8
предоставление услуг инфраструктуры	4,7	11,1	86,2	102,2	118,8	122,3	119,4	109
пассажирские перевозки	216,9	203,3	95,3	7,0	6,2	7,8	10,6	11,9
Расходы по прочим видам деятельности	83,2	86,1	97,8	164,7	146,9	151,9	157,6	161
Прибыль (убыток) всего, в т.ч.	66,4	50,2	110,9	72,8	67,4	58,8	58,5	83,6
Прибыль (убыток) от перевозок, услуг инфраструктуры и предоставления локомотивной тяги	62,4	43,0	92,9	58,3	54,9	43,6	39,4	59,8
Прибыль (убыток) от прочих видов деятельности	4,0	7,2	18,0	14,5	12,5	15,1	19,1	23,8
Прибыль (убыток) до налогообложения	54,8	60,3	125,9	76,6	66,2	19,4	-39,2	25
Чистая прибыль	13,4	14,4	74,8	16,8	14,1	0,7	-44,1	0,3

Источник: [79].

## Дочерние компании ОАО «РЖД»

Наименование	Деятельность	Доля владения акциями
АО «Федеральная пассажирская компания»	перевозка пассажиров дальнего следования	100 %
ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК»)	грузовые перевозки	25 %
ОАО «Федеральная грузовая компания» (ОАО «ФГК»)	грузовые перевозки	100 %
ЗАО «ТрансТелеКом»	телекоммуникационная компания	100 %
ОАО «ТрансКонтейнер»	крупнейший оператор контейнерных перевозок России	85 %
ОАО «ТрансКредитБанк»	банк	28 %
ОАО «ЖАСО»	страховая компания	100 %
ОАО «БетЭлТранс»	производство железобетонных, деревянных шпал; комплектов бруса стрелочных переводов	100 %
ОАО «НИИТКД»	научно-исследовательский институт	100 %

Оу Karelian Trans LTD	оператор высокоскоростных поездов Allegro, курсирующих по маршруту Санкт-Петербург-Хельсинки	50 %
ОАО «ВагонРемМаш»	объединяющее Воронежский вагоноремонтный завод, Новороссийский вагоноремонтный завод и Тамбовский вагоноремонтный завод <sup>[26]</sup>	100 %
ОАО «РЖДстрой»	строительно-монтажные работы	100 %
ООО «Аэроэкспресс»	оператор пригородных поездов, обслуживающих маршруты: Москва — аэропорты Казань — аэропорт Владивосток — аэропорт Сочи — аэропорт	50 %
ООО «Скоростные магистрали»	магистраль Санкт-Петербург — Москва	50 %
ОАО «Железные дороги Якутии»	грузовые и пассажирские перевозки на территории Республики Саха (Якутия)	50 %
ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»	Армянская железная дорога	100 % — 1 %
ОАО «Петуховский литейно-механический завод»	производство запасных частей для железнодорожного транспорта	100 % — 1 акция

Источник: [79].

## Закупки подвижного состава ОАО «РЖД»

Подвижной состав	2006	2007	2009	2012
Локомотивы	278	319	355	211
Грузовые вагоны	свыше 8,5 тысяч	около 40 тысяч	8080 (7788 — ПК)	
Пассажирские вагоны	738	895	643	
Моторвагонный подвижной состав (электрички)	около 750	свыше 740	695	
Инвестиции	более 53 млрд руб	более 80 млрд руб	265,7 млрд руб	60,8 млрд руб

Источник: [79].