

ОСОБЕННОСТИ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ОАО «РЖД» В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ С УЧЕТОМ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

Глотова А. Ю. – студент, науч.рук.: Илюхина Л.В., доцент, к.э.н.

Сибирский федеральный университет, г.Красноярск. Россия

The features of restructuration JSC “Russian railways” under conditions of reforming the industry in view of international experience.

В статье рассматривается разработка схемы реструктуризации деятельности ОАО «РЖД» в рыночном сегменте предоставления доступа к инфраструктуре в условиях предельной нагрузки пропускной способности.

Ключевые слова: реструктуризация, реформа, преобразования, железнодорожный транспорт, грузоперевозки.

The article considers the development scheme of restructuring of JSC "Russian Railways" in the market segment of providing access to the infrastructure under full load capacity.

Key words: restructuring, reform, transformation, railway transport, cargo.

Реформирование железнодорожного транспорта Российской Федерации имеет одну из основных задач – повышение качества транспортного обслуживания потребителей и отраслей экономики страны при соблюдении требований доступности предоставляемых транспортных услуг, обеспечения надежности и безопасности перевозок.

Развитие эффективных инвестиционных механизмов в отрасли обеспечивает расширенное воспроизводство и снижение уровня износа основных средств, разработку и внедрение инновационных транспортных и логистических технологий, наращивание, обновление и модернизацию производственных фондов железнодорожного транспорта (вагонов,

локомотивов, погрузочно-выгрузочных средств, складов и терминалов, элементов инфраструктуры), разработку и внедрение инновационных транспортных и логистических технологий.

Цель статьи заключается в рассмотрении схемы реструктуризации деятельности ОАО «РЖД» в рыночном сегменте предоставления доступа к инфраструктуре в условиях предельной нагрузки пропускной способности ОАО «РЖД», с учетом мирового опыта работы такого сегмента. Цель была достигнута путем решения задач:

- рассмотрение основных аспектов реструктуризации ОАО «РЖД», изучение международного опыта реформирования;
- комплексный анализ деятельности ОАО «РЖД»;
- предложение модели управления подвижным составом транспортных компаний.

Реструктуризация – это комплексное стратегическое преобразование внутренних взаимосвязей организации, нацеленное на повышение эффективности ее деятельности за счёт предельного соответствия ее структуры внутреннему содержанию в существующих на данный момент условиях внешней среды.

Необходимость совершенствования структуры управления железнодорожным транспортом была вызвана совокупностью причин, среди которых можно выделить следующие:

- Сложившаяся система управления устарела и, при отсутствии развития, была малоэффективна.
- Сложное финансовое положение отрасли требовало сократить собственные расходы, найти резервы для инвестирования основных средств.
- Работа железных дорог в 90-е гг. осуществлялась в условиях превышения предложения транспортных услуг над спросом.

Усилилась конкуренция со стороны других видов транспорта как на внутреннем, так и на международном рынке.

В ходе исследования теоретических аспектов реструктуризации хозяйствующих субъектов и рассмотрения этих вопросов применительно к железнодорожному транспорту было выявлено, что реформа отрасли и ОАО РЖД как отраслеобразующего предприятия является стратегической формой реструктуризации, в ходе которой изменяются структура и внутренние взаимосвязи в РЖД, формируются новые рынки и изменяется организационное и ценовое взаимодействие между участниками технологического цикла.

Анализ зарубежного опыта реформ в железнодорожной отрасли показал, что последняя волна реформирования идет по пути относительного снижения государственного регулирования и отказа от убыточных видов деятельности.

При этом разделение функций участников рынка и формируемые конкурентные модели условно можно разделить на два типа. Главным отличием является разделение функций владельца инфраструктуры и владельца подвижного состава. При реформировании ОАО «РЖД» реализуется «европейская» модель организации рынка.

В ходе организационного разделения функций владельца инфраструктуры и перевозчика и освобождения ОАО РЖД от последних на рынке грузоперевозок сформировался сегмент компаний – операторов подвижного состава, конкуренция между которыми в настоящее время происходит как «за маршруты», так и «на маршрутах».

Как показал проведенный анализ рынка операторских услуг, инвестиции частных компаний в вагонный парк к 2012 превысили инвестиции ОАО РЖД в 4 раза, удельный вес в перевозках по отдельным позициям грузов достигает 50% и более.

Наибольшую долю в структуре частного вагонного парка занимают полувагоны. Но анализ показал, что менее 1% операторов владеют 75%

вагонного парка. Остальные собственники владеют в среднем 15 вагонами каждый.

Такое дробление рынка привело к снижению производительности вагонов, росту порожнего пробега и вызвало рост нагрузки на инфраструктуру железнодорожного транспорта. Усиление межвидовой конкуренции за счет разных темпов роста тарифов привело к снижению инвестиций в железнодорожную инфраструктуру. Одновременное воздействие этих двух факторов приводит к постепенному дефициту пропускных способностей инфраструктуры, с одной стороны, и дефициту подвижного состава – с другой. При этом отрицательной характеристикой действующей схемы оказания услуг грузоперевозки мы считаем слабое взаимодействие между участниками перевозочного процесса.

Для приведения организационного взаимодействия между участниками перевозочного процесса на рынке, в соответствии с технологией оказания услуг, необходимо изменить схему организации процесса перевозки. В модели предлагается сконцентрировать управление подвижным составом в ОАО РЖД на основе договоров аренды вагонов у частных операторов.

Для эффективной реализации предложенной схемы необходимо изменение в существующей тарифной системе. Эффективная на первых этапах реформы, на сегодняшний день она не выдерживает конкуренции с автомобильными тарифами на перевозку отдельных видов грузов из-за низкой гибкости и наличия перекрестного субсидирования внутри Прейскуранта.

Требуется дополнительно дифференцировать тарифы по 5 уровням. Для грузов первого класса с высокой транспортной составляющей ввести понижающий коэффициент 0,75. Грузы третьего класса можно разделить на две группы с учетом степени их конкурентоспособности с автотранспортом. К первой группе, с более низким классным коэффициентом, следует отнести грузы с низкой партионностью отправок. Ко второй группе следует отнести

грузы, отправляемые большими партиями, а также наливные, навалочные, тяжеловесные и крупногабаритные грузы.

При применении такой схемы тарифов, за счет повышения оперативности реагирования на спрос, повышается конкурентоспособность, растет грузооборот. В результате прогнозируемая рентабельность продаж составит 13,71%.

Предложенные изменения в схеме оперирования подвижным составом и дифференциации тарифов делают возможным получение экономического эффекта за счет увеличения масштаба оперирования подвижным составом.

Таким образом, для улучшения показателей использования вагонного парка на рынке, повышения конкурентоспособности ОАО РЖД за счет более гибкой ценовой политики и увеличения ресурса пропускной способности было предложено укрупнение субъектов оперирования вагонным парком и дифференциация классных тарифов Прейскуранта 10-01. Получаемый эффект от улучшения организационно-технологического взаимодействия позволяет повысить рентабельность перевозок до 13,71% и увеличить долю железнодорожных перевозок до 73%.

Внедрение данных мероприятий позволяет достичь следующих показателей:

- улучшить организационное взаимодействие между ОАО РЖД и операторами частного парка;
- снизить себестоимость за счет уменьшения порожнего пробега. Прогнозное снижение себестоимости составит 7%;
- увеличить грузооборот за счет нового типа взаимодействия, по отношению к 2011 году объем грузооборота увеличится на 13%;
- привлечь новых грузоотправителей. Среднегодовые темпы прироста доходов ОАО «РЖД» от грузоперевозок могут

составить 11%. Доля РЖД в общем объеме российского рынка грузоперевозок оценивается на уровне 73%;

– увеличить рентабельность готовой продукции до 13,71%.

Таким образом, предложенная в статье модель взаимодействия между ОАО «РЖД» и собственниками подвижного состава, наряду с решением проблем оптимизации перевозок и рационального использования инфраструктуры, позволяет получить значительный экономический эффект для самой компании и снизить тарифы для конечных клиентов-грузоотправителей.

Литература

1. Белых Л. П., М.А. Федорова. Реструктуризация предприятия : учеб. пособие для вузов – М.: Юнити-Дана, 2008. – 56 с.
2. Хусаинов Ф. И. Экономические предпосылки и результаты приватизации и либерализации на зарубежных железных дорогах // Бюллетень транспортной информации. –2008. –№ 2. – С. 18 – 28.
3. Саакян Ю. З. Мировой опыт реформирования железных дорог // ИПЕМ. – 2009. – С. 58 – 65.
4. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте: Федер. закон Рос. Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 ФЗ. - М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.
5. Питтман Р. Реформа РЖД и монополия // Ведомости. – 2008. – №24. – С. 15 – 18.