

Анализ развития стратегии сотрудничества концепции ОАО «РЖД» со странами партнерами

Мартынова Алина Альбертовна

Бакалавр международных отношений,
студент кафедры международный логистический менеджмент
и управление цепями поставок,

Российский Университет Транспорта, г. Москва

E-mail: martinowaalina@yandex.ru

Организационно-экономическая характеристика ОАО «РЖД»

Устойчивая работа железнодорожного транспорта обеспечивает жизнедеятельность и эффективное развитие всех отраслей экономики страны.

ОАО «РЖД» было учреждено постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585. Создание компании стало итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384.

1 октября 2003 года — начало деятельности ОАО «РЖД».

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.

Имущество компании было сформировано путем внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству.

Холдинг «РЖД» сохраняет статус социально ответственной компании, обеспечивающей в своей деятельности баланс корпоративных, государственных и общественных интересов. Компания выполняет ряд общегосударственных и социальных функций:

— содержание сезонных и географических резервов пропускных способностей подвижного состава;

— содержание мобилизационных объектов и резервов, выполнение мероприятий, связанных с обеспечением устойчивой работы железных дорог в чрезвычайных ситуациях;

— осуществление специальных и воинских перевозок;

— межотраслевое регулирование и субсидирование отдельных отраслей экономики;

— обеспечение для граждан равных возможностей в перевозках. [1]

Миссия холдинга «РЖД» реализуется через достижение к 2030 году следующих стратегических целей:

— увеличение стоимости бизнеса холдинга к уровню 2012 года;

— лидирующие позиции в сфере грузовых железнодорожных перевозок в Европе, увеличение перевозки грузов к 2030 году на 500–800 млн. тонн;

— повышение уровня удовлетворенности клиентов за счет повышения качества услуг при сохранении конкурентоспособной стоимости перевозок;

— ТОП-5 компаний Европы по объему логистического бизнеса;

— обеспечение эффективного обслуживания глобальных цепочек поставок крупнейших российских и международных клиентов, расширение перевозочного и логистического бизнеса на евро-азиатском пространстве;

— обеспечение сохранения существующей доли в пассажирообороте транспортной системы России, увеличение к 2030 году пассажирооборота в пригородном сообщении в 1,8–2,2 раза, в дальнем и межрегиональном сообщении в 1,3–1,7;

— реализация проектов развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечение перевозки с новым уровнем скоростей до 20 % (в структуре пассажирооборота) к 2030 году;

— ТОП-10 мировых компаний по инфраструктурному строительству;

— лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры;

— обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов;

— ТОП-5 наиболее привлекательных крупных компаний-работодателей России, привлечение к работе в холдинге лучших специалистов за счет гарантии конкурентоспособности заработной платы, роста производительности и улучшения условий труда, современного социального пакета;

— обеспечение снижения нагрузки на окружающую среду в 2 раза;

— обеспечение устойчивой синергии между элементами холдинга.

ОАО «РЖД» один из лидеров по размеру вклада в экономику России — около 1,5 % ВВП по итогам 2014 года. В 2008–2013 годах вклад компании в ВВП оценивался в среднем на уровне около 2 %. ОАО «РЖД» обеспечивает почти 3 % инвестиций в основной капитал в стране и 1,1 % налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

В ОАО «РЖД» трудится 835,8 тыс. человек (1,2 % от занятых в отечественной экономике).

За время с момента создания ОАО «РЖД» трансформировалось в вертикально интегрированную структуру, состоящую из бизнес-единиц, специализирующихся на определенных видах деятельности. Сформировавшиеся в процессе реформирования ОАО «РЖД» бизнес-единицы стали центрами ответственности за результаты профильной для них хозяйственной деятельности. Им предоставлены широкие полномочия в принятии решений по вопросам оперативной деятельности. Новая структура управления на практике доказала свою способность работать в рыночных и неблагоприятных макроэкономических условиях, а также повышать свою конкурентоспособность и привлекательность для клиентов.

ОАО «РЖД» и его дочерние компании осуществляют масштабные закупки продукции, в т. ч. у малого и среднего бизнеса, более 80 % которой выпускают российские компании: производственная кооперация компании охватывает 19 отраслей промышленности, для производства продукции по заказам ОАО «РЖД» в этих отраслях работают более 190 тыс. человек (по данным Росстата).

В настоящее время холдинг «РЖД» во многом задает ритм жизни страны, является надежным партнером промышленности, вносит масштабный вклад в обеспечение мобильности населения, стимулирует технико-технологические инновации, является одним из крупнейших инвесторов в реальный сектор экономики.

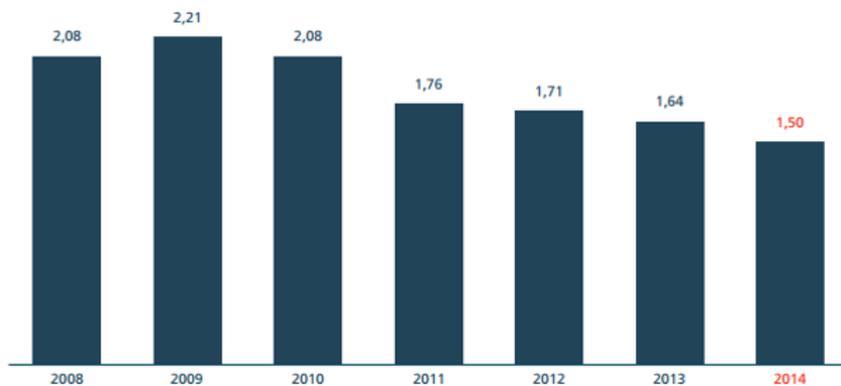


Рисунок 2.2 — Вклад ОАО «РЖД» в ВВП РФ, 2008-2014 гг., %

Пассажиروоборот транспорта общего пользования в 2014 г. был на 8,6 % выше уровня докризисного 2008 г. Это полностью обеспечено приростом пассажирооборота на воздушном транспорте — он увеличился почти в 2 раза относительно докризисного периода; пассажирооборот железнодорожного и автомобильного транспорта остался значительно ниже докризисного уровня — на 26,8 % и 22,0 % к 2008 г. соответственно.

В 2014 г. пассажирооборот снижен на 7,0 % к 2013 г., до 128,8 млрд. пасс.-км, в том числе: в дальнем следовании — на 9,0 %, до 96,2 млрд. пасс.-км; в пригородном сообщении — на 0,5 %, до 32,6 млрд. пасс.-км.

Это свидетельствует о формировании в России тенденции снижения транспортной подвижности населения на железнодорожном транспорте. В 2014 г. она снизилась на 8,6 % к уровню 2013 г. и составила 881,1 пасс.-км/чел. [2]

Снижение пассажирооборота в дальнем следовании стало следствием сокращения убыточных поездов и повышения регулируемых тарифов на перевозки в условиях сокращения государственных субсидий. Доля железнодорожного транспорта сократилась в условиях увеличения государственной поддержки авиатранспорта, темпов строительства автодорог, убыточности пассажирских железнодорожных перевозок по регулируемым тарифам.

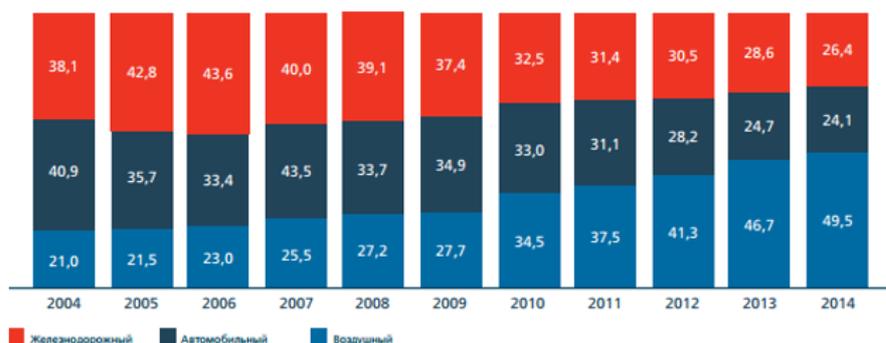


Рисунок 2.3 — Структура пассажирооборота по основным видам транспорта общего пользования в 2004-2014 гг., %

Закрепить позиции железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок позволяет, в частности, повышение качества предоставляемых услуг, развитие интермодального пассажирского сообщения и международного сегмента пассажирских перевозок. Развитие этих направлений формирует значительный потенциал роста объемов и рентабельности пассажирских перевозок.

Таблица 2.1 — Грузооборот по видам транспорта в 2014 году

--

Вид транспорта	млрд. т-км	изменение к прошлому году
Грузооборот транспорта	5 077,0	-0,1
в том числе:		
железнодорожного	2 298,6	+4,7
автомобильного	246,7	-1,4
морского	31,5	-20,2
внутреннего водного	72,2	-9,9
воздушного (транспортная авиация)	5,2	+2,8
трубопроводного	2 422,8	-3,6

Грузооборот железнодорожного транспорта без учета пробега собственных вагонов в порожнем состоянии в 2014 году составил 2 298,6 млрд. т-км, что на 4,7 % выше показателя 2013 года. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны за год увеличилась на 2,1 п.п. до 45,3 %. Без учета трубопроводного транспорта данный показатель увеличился на 1,2 п.п. и составил 86,6 %

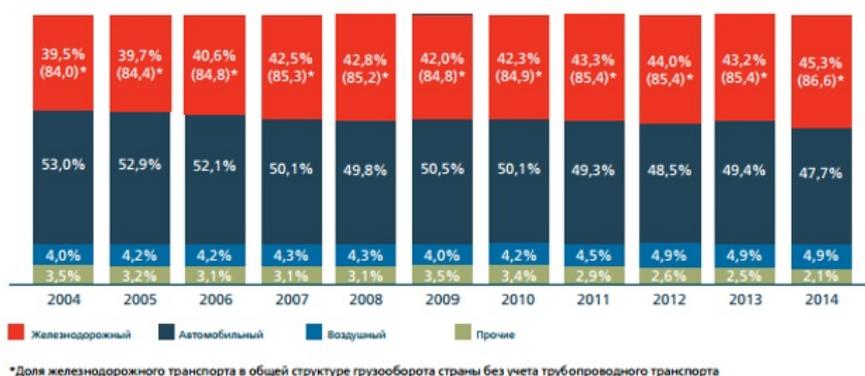


Рисунок 2.4 — Структура грузооборота по видам транспорта в 2004-2014 гг., %

ОАО «РЖД» в течение последних лет сохранило за собой лидирующие позиции на рынке грузовых перевозок в России. Однако в общем транспортном балансе постепенно растет доля перевозок автомобильным транспортом. В настоящее время при осуществлении транзитных контейнерных перевозок грузов ОАО «РЖД» конкурирует с трансконтинентальными грузоперевозками и перевозками морским транспортом.

Анализ международных факторов, оказывающих влияние на реализацию стратегических направлений развития концепции ОАО «РЖД»

Сегодня «РЖД», последовательно реализуя стратегию своего реформирования и экономического развития, переходит на новые принципы взаимоотношений с производителями железнодорожной техники. Эти принципы гармонизированы с европейскими стандартами. В основу заложены комплексные показатели безопасности, эксплуатационной готовности и стоимости жизненного цикла технических средств, которые будут определять политику компании в отношении с разработчиками и производителями машин и оборудования.

Пространство 1520 — сугубо железнодорожный термин — означает ширину колеи 1520 миллиметров и территории, которая эта железная дорога соединяет — от Атлантического океана до Тихого, от Северного ледовитого до Средиземноморья. Две железные нити, которые без преувеличения несут жизнь.

Сегодня «пространство 1520» — наиболее интегрированный, технически и технологически, железнодорожный комплекс в мире, создающей условия для глубокой экономической взаимосвязи стран СНГ и ЕврАзЭС со странами Евросоюза и АТР. И это — важнейшее конкурентное преимущество на глобальном транспортном рынке.

Новый импульс интеграции связан с созданием Единого экономического пространства (ЕЭП) и Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана, что позволяет создать единое и в экономическом смысле железнодорожное пространство от Азиатско-тихоокеанского региона до границ Евросоюза.

Транспортная система Евразии пока не отвечает требованиям устойчивого развития. В настоящее время это экономически неэффективный конгломерат различных национальных сетей. В нем не достигаются эффекты масштаба, критически важные для конкурентоспособности железнодорожных перевозок. Инфраструктура фрагментирована. Инвестиции рассредоточены. Только на «пространствах 1520 и 1435» официально существуют более 30 международных транспортных коридоров, направлений (осей), маршрутов, часто плохо связанных или перекрывающих друг друга. Инфраструктура разных видов транспорта плохо стыкуется между собой, сдерживая развитие мультимодальных сервисов.

Новые вызовы стоят перед пассажирским железнодорожным транспортом, где наряду с развитием высокоскоростных сервисов предстоит интегрироваться в обеспечение агломерационных процессов вокруг крупных и средних городов, которые являются драйверами мирового и национального экономического роста.

Одним из основных факторов, влияющих на международное сотрудничество ОАО «РЖД», является снижение объемов перевозок грузов, которое может привести к снижению операционной прибыли и сокращению источников, необходимых для обновления основных фондов и эффективного развития производственной базы компании. Основными причинами снижения объемов перевозок ОАО «РЖД» является ухудшение макроэкономической ситуации в России, поскольку исторически объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте коррелирует с динамикой грузообразующих отраслей промышленности и сельскохозяйственного производства, падение спроса на товары российского экспорта, а также обострение конкуренции в отдельных сегментах рынка перевозок между различными видами транспорта. [3]

На внешнем рынке организация новых железнодорожных транзитных коридоров и судоходных линий между Европой и Азией усиливает конкурентное давление на транзитные перевозки по инфраструктуре ОАО «РЖД». Вместе с тем, в конкурентной борьбе с альтернативными транзитными маршрутами компания имеет ряд преимуществ: наличие транзитной инфраструктуры, конкурентоспособное время доставки грузов, значительная протяженность перевозки по территории России без прохождения дополнительных таможенных процедур.

Доступ к услугам железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства, состоящего из Белоруссии, Казахстана, России (ЕЭП), предоставляется железнодорожным перевозчикам стран ЕЭП на участки, которые ограничены приграничными участками инфраструктуры, прилегающими к стыку двух сопредельных инфраструктур государств, в пределах установленного оператором участка обращения локомотива.

Основные страновые риски, реализация которых может иметь негативное влияние на динамику финансовых и производственных показателей ОАО «РЖД», заключаются в возможном ужесточении санкций со стороны зарубежных стран или более продолжительном, чем ожидается, действии уже введенных против российской экономики ограничительных мер. В случае ужесточения санкций зарубежных стран возможны следующие последствия:

— снижение объемов перевозок железнодорожным транспортом вследствие сокращения производства на предприятиях, попавших под санкции, а также на предприятиях являющихся их поставщиками;

— перераспределение грузопотоков и их направлений в результате активизации процессов импортозамещения, поиска российскими компаниями новых рынков сбыта, в том числе переориентация деловой активности с запада на восток; [4]

— ситуация с перераспределением грузопотоков может негативно сказаться на планах по развитию отдельных участков инфраструктуры (уже осуществленные вложения могут оказаться не эффективны) и потребовать большего внимания к развитию других участков;

— усиление ценового давления поставщиков в результате роста цен, связанного с необходимостью компенсирования компаниями спада доходов из-за сокращения спроса, а также в результате сохраняющегося низкого уровня конкуренции на ключевых для ОАО «РЖД» товарных рынках, изменений курсового соотношения рубля к основным мировым валютам и из-за ограничений импорта;

— сокращение инвестиционной программы ОАО «РЖД» в результате ухудшения финансовых результатов деятельности эмитента и возможностей государства по поддержке железнодорожного транспорта в условиях возникновения новых потребностей в государственном финансировании;

— ограничения возможностей осуществления заимствований как за рубежом, так и внутри страны, рост процентных ставок и сокращение доступных сроков привлечения заимствований на внутреннем рынке могут привести к росту расходов по обслуживанию кредитного портфеля ОАО «РЖД».

Действующие санкции направлены против трех секторов российской экономики — финансового, энергетического и оборонного. Основные риски заключены в первых двух секторах, имеющих определяющее значение для развития российской экономики.

Но, несмотря на вводимые Западом санкции, Правительство РФ и ОАО «РЖД», разработало и реализует комплекс мер по дальнейшему увеличению транзитного потенциала всего транспортного коридора между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а именно:

1. реализуются масштабные инвестиционные проекты в восточной части Транссиба для обеспечения роста железнодорожных перевозок и транзита между Россией и Китаем;

2. проводится необходимое развитие железнодорожных станций на границе с Монголией, Китаем и КНДР;

3. усиливаются подходы к морским портам;

4. проводится модернизация контейнерных терминалов в соответствии с мировыми стандартами;

5. ведется комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск для обеспечения возрастающих объемов перевозок грузов в Китай (прежде всего нефти).

Итоги воздействий западных санкций на ОАО «РЖД»:

1. Были проблемы с подписанием договоров с компаниями из Западной Европы (Deutsche Bahn AG).

2. Проблемы с поставкой оборудования из-за границы, вследствие чего продукция стала дорожать.

3. Хотя цифра убытков компании не была сказана, непонятно, кто будет эти убытки возмещать, так как банки, с которыми работали РЖД, оказались под влиянием санкций.

Несмотря на санкции, на 2015 год план действий сформирован на базе актуализации социально-экономического развития страны. Общий объем средств, предусмотренный проектом инвестиционного бюджета компании на период 2015 — 2017 годов, прогнозируется в объеме 1,4 трлн. рублей. На эти средства планируется реконструкция более 7,5 тыс. км железнодорожных путей, 360 км контактной сети и порядка 280 км автоблокировки, закуплено 1,5 тыс. новых локомотивов.

Список литературы:

1. Торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество Россия — ЕС / Минэкономразвития России. — Электрон. текстовые дан. — Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru/minec/main>
2. Транспортная политика России: ситуационный анализ, исторический опыт, проблемные вопросы. Монография. — М.: Альта-Принт, 2011.
3. Медведков М.Ю. Россия и Всемирная торговая организация: Диалог с ЕС [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ieras.ru/journal/journal3.2001/11.htm>.
4. Европейский союз и Россия: близкие соседи, игроки на мировой арене, стратегические партнеры [Электронный ресурс] // Официальный сайт Европейской Комиссии. — Режим доступа: http://eeas.europa.eu/russia/docs/russia_brochure07_ru.pdf