
Экономические аспекты функционирования и развития железнодорожного транспорта на современном этапе

Докладчик:

Доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика и управление на транспорте» МГУПС (МИИТ)

Наталья Петровна Терёшина

Москва, 2015 г.

Укрупненная схема организационной модели холдинга

Корпоративный центр холдинга «Российские железные дороги»

Президент
(председатель правления)

ПРАВЛЕНИЕ

Совещательные органы –
КОМИТЕТЫ, КОМИССИИ,
рабочие группы

Центр

Пассажирские перевозки

Транспортно-логистический блок

Инфраструктура

Органы управления блоком

Органы управления блоком

Органы управления блоком

**ДЕПАРТАМЕНТЫ,
УПРАВЛЕНИЯ,**

**СТРУКТУРНЫЕ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ**

КОРПОРАТИВНОГО ЦЕНТРА

Ответственность за общий результат деятельности,
стратегическое управление, координация, единое представительство

Ответственность за общий результат деятельности,
стратегическое управление, координация, единое представительство

Прочие филиалы, структурные подразделения и ДЗО

ОАО «Федеральная пассажирская компания»

Пригородные пассажирские компании

Филиалы и ДЗО, обеспечивающие скорые и высокоскоростные перевозки

Дирекция железнодорожных вокзалов

ДЗО по ремонту и обслуживанию вагонов

Прочие филиалы и ДЗО

ОАО «Федеральная грузовая компания» операторские и логистические компании

Центр фирменного транспортного обслуживания

Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом

Прочие филиалы и ДЗО

Центральная дирекция инфраструктуры

Центральная дирекция управления движением

Дирекция тяги, Дирекция по ремонту ТПС

Прочие филиалы и ДЗО

Н

Железные дороги (региональные центры корпоративного управления) филиалы ОАО «РЖД», реализующие на региональном уровне делегированные им функции Корпоративного центра

Регионы

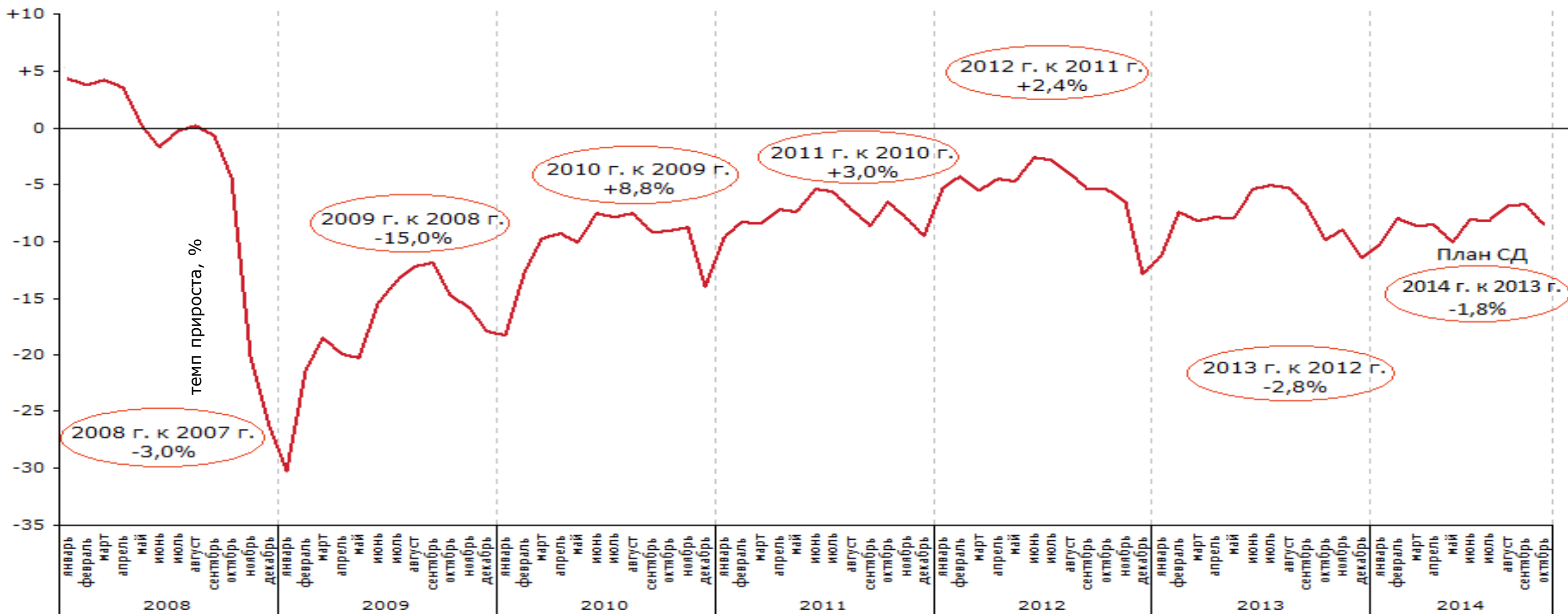
Производственно-экономические показатели по основной деятельности ОАО «РЖД» за 10 месяцев 2014 г.

	10 месяцев 2013 г. отчет	10 месяцев 2014 г. план	10 месяцев 2014 г. отчет	% к плану	% к 2013
ПОГРУЗКА, млн. тонн	1 030,1	1 015,6	1 020,7	100,5%	99,1%
Приведенная работа, млрд. ткм	2 432,9	2 510,0	2 559,3	102,0%	105,2%
Грузооборот, млрд. ткм	2 313,9	2 402,1	2 448,6	101,9%	105,8%
<i>в т.ч. без вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд. ткм</i>	1 806,9	1 867,1	1 903,8	102,0%	105,4%
<i>вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд. ткм</i>	507,0	535,0	544,8	101,8%	107,5%
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	118,981	107,870	110,743	102,7%	93,1%
Доходы по основной деятельности, млрд. руб.	1 137,6	1 145,1	1 155,0	100,9%	101,5%
Доходы по перевозочным видам деятельности, млрд.руб.	1 000,9	1 002,4	1 010,9	100,9%	101,0%
Расходы по основной деятельности, млрд. руб.	1 073,0	1 098,6	1 087,0	99,0%	101,3%
Расходы по перевозочным видам деятельности, млрд.руб.	950,0	969,8	957,7	98,8%	100,8%
Себестоимость перевозок, коп./10 прив.ткм	390,5	386,4	374,2	96,9%	95,8%
Результат по прочим доходам и расходам, млрд.руб.	-41,2	-91,3	-97,9	-	-
ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ОТ ПРОДАЖ, млрд. руб.	64,6	46,5	67,9	146,1%	105,1%
Прибыль до налогообложения, млрд. руб.	23,5	-44,8	-30,0	-	-
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ,	1,4	-55,0	-40,4	-	-

Выписка из финансового плана ОАО РЖД на 2014 г.

		2013	2014	+/-	%
		Отчет	Проект уточ.плана	к 2013 г.	к 2013 г.
Индексация тарифов на грузовые перевозки	х	1,070	1,000	-0,1	93,5
Погрузка грузов	млн.т.	1236,8	1214,5	-22,3	98,2
Грузооборот	млрд. ткм	2813,1	2938,3	125,2	104,5
Доходы от перевозок	млрд.руб.	1209,5	1213,3	3,8	100,3
Расходы от перевозок	млрд.руб.	1165,9	1202,0	36,1	103,1
Прибыль по ПВД	млрд.руб.	15,1	13,3	-1,8	88,1
Результат от прочих доходов и расходов	млрд.руб.	-39,4	3,6	43,0	-9,1
Дивиденды полученные	млрд.руб.	23,0	15,9	-7,1	69,1
Результат от продажи ДЗО	млрд.руб.	1,4	1,4	0,0	100,0
Изменения резервов	млрд.руб.	-1,7	37,2	38,9	х
Бюджетные ассигнования (субсидии)	млрд.руб.	0,9	26,7	25,8	2966,7
Чистая прибыль (убыток)	млрд.руб.	0,7	0,2	-0,5	х
Инвестиционная программа	млрд.руб.	467,2	396,8	-70,4	84,9
Чистый долг / EBITDA	х	2,3	2,5	0,2	108,7

Динамика среднесуточной погрузки относительно докризисного уровня, % к соответствующему месяцу 2007 г.



В июне 2012 г. уровень погрузки отставал от июня докризисного 2007 г. на -2,6%, однако к декабрю 2013 г. этот показатель снизился до -11,4%.
 В октябре 2014 г. отставание от уровня соответствующего месяца 2007 г. составило -8,5%.

Реализация Плана мероприятий, направленных на обеспечение безубыточности деятельности ОАО «РЖД» в 2015 году (утвержден А.В. Дворковичем)

- Предварительная оценка уровня индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в 2015 году в целях обеспечения финансовой сбалансированности работы ОАО «РЖД».
- Предусмотреть в проекте Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год" направление в 2015 году ОАО "РЖД" из федерального бюджета дополнительных ассигнований в целях финансового обеспечения безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (в размере не более 45 млрд. рублей).
- Подготовка предложений по корректировке Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2015 - 2017 годы в части уровня индексации тарифов и потребного объема субсидий ОАО «РЖД» на 2015 год.
- Определение параметров индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на 2015 год для ОАО "РЖД" в размере до 10%.

ОАО «РЖД» направлена позиция в адрес МЭР, Минтранс, Минфин и ФСТ России вопросу 10% +45 млрд. руб. (было поддержано ФСТ и Минтрансом).

В рамках представленного актуализированного прогноза социально-экономического развития страны (сентябрь 2014г.) в 2015 году предусмотрено проведение индексации тарифов на грузовые перевозки в размере 10 % и выделение ОАО «РЖД» средств из федерального бюджета в сумме 30 млрд.руб.

- Определение путей повышения клиентоориентированности ОАО "РЖД" для увеличения объемов перевозок грузов.

Основные пути повышения клиентоориентированности определены Концепцией развития транспортно-логистического бизнеса холдинга «РЖД»

- Подготовка предложений по ограничению темпов роста уровня зарплат работников ОАО «РЖД».

Индексация заработной платы предусмотрена не выше прогнозируемого уровня индекса потребительских цен, при этом в случае наличия возможности будут направлены средства на вывод работников из режимов неполного времени

- Сохранение на 2015 год решения ОАО "РЖД", принятого в соответствии с пунктом 1 настоящего плана.

Действие повышающих коэффициентов на экспортные перевозки нефтяных грузов, кроме дизельного топлива, планируется сохранить и в 2015 году

Реализация Плана мероприятий, направленных на обеспечение безубыточности деятельности ОАО «РЖД» в 2015 году (утвержден А.В. Дворковичем)

■ Разработка системы сбалансированных ключевых показателей эффективности работы компании и ее руководства.

▶ Совет директоров ОАО «РЖД» утвердил положение о ключевых показателях эффективности деятельности ОАО «РЖД»

■ Подготовка предложений об установлении ставки налога на добавленную стоимость в размере 0 процентов при оказании услуг по перевозке пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении, а также о направлении акцизов, включенных в стоимость дизельного топлива, закупаемого ОАО "РЖД" для тягового подвижного состава, на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, определив источники компенсации выпадающих доходов Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов Российской Федерации.

▶ Подготовлен проект законопроекта в отношении железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении предусматривает замену освобождения от НДС на применение ставки 0 процентов, а также сформированы предложения по направлению средств дорожных фондов на проведение работ модернизации железнодорожных переездов и пути

■ Реализация ОАО «РЖД» полномочий по изменению тарифов в рамках ценовых пределов с учетом ценовой конъюнктуры товарных рынков.

▶ Данная работа будет продолжена и в 2015 году

■ Заключение и исполнение трехсторонних соглашений между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и ОАО "РЖД" по вопросу организации пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, предусматривающих обязательство субъектов Российской Федерации направлять на оплату услуг пригородных пассажирских компаний, в том числе средства от налога на имущество в отношении инфраструктуры железнодорожных путей общего пользования.

▶ В Минтранс направлен Проект трехстороннего Соглашения о взаимодействии в области создания условий для организации пригородных перевозок в 2015-2017 годах и информационные материалы.
▶ Произведен расчет сумм дополнительной уплаты налога на имущество организаций за счет отмены льготы в отношении железнодорожных путей общего пользования в разрезе субъектов Российской Федерации

Прогнозируемые темпы роста основных грузообразующих отраслей 2014-2017 гг. (базовый вариант), %

Согласно среднесрочного прогноза Минэкономразвития России, опубликованного в сентябре 2014 года, в 2015-2017 годах предполагается постепенное восстановление темпов роста экономики с выходом в 2017 г. на годовой прирост **ВВП** в размере **3,3%**. Годовая динамика **промышленного производства** к 2017 г. повысится до **2%**

	2014	2015	2016	2017
Промышленное производство	101,7	101,6	101,7	102,1
Добыча полезных ископаемых	100,6	100,2	100,3	100,4
Обрабатывающие производства	102,6	102,3	102,3	102,8
Обработка древесины и производство изделий из дерева	95,6	102,5	103,2	103,5
Производство кокса, нефтепродуктов и ядерных материалов	102,0	104,6	104,7	104,2
Химическое производство	100,2	102,0	101,1	103,0
Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	101,3	101,9	101,5	102,4
Металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	101,7	101,6	101,7	102,1

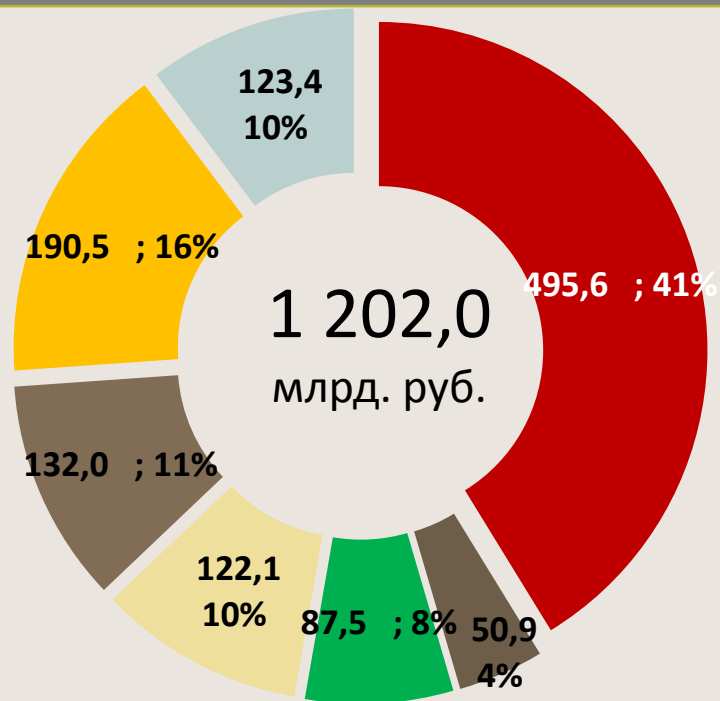
Прогноз основных объемных показателей грузовых железнодорожных перевозок на 2015-2017 гг.

Показатели	2015 (прогноз)			2016 (прогноз)			2017 (прогноз)		
	объем	уд.вес	%	объем	уд.вес	%	объем	уд.вес	%
Погрузка грузов, млн тонн	1228,3	х	1,1	1236,2	х	0,6	1255,7	х	1,6
Грузооборот (нетто), млрд ткм	2316,5	х	1,4	2334,7	х	0,8	2379,1	х	1,9
Уголь	900,2	38,9	1,8	909,8	39,0	1,1	924,4	38,9	1,6
Кокс	26,1	1,1	0,8	26,4	1,1	1	26,7	1,1	1,3
Нефть и нефтепродукты	436,1	18,8	0,1	429,8	18,4	-1,4	434,4	18,3	1,1
Руды металлические	152,5	6,6	1,2	154,1	6,6	1,1	157,2	6,6	2
Черные металлы	131,1	5,7	1,5	132,9	5,7	1,4	136,3	5,7	2,5
Лесные грузы	66,3	2,9	2,8	68,7	2,9	3,7	71,4	3,0	3,9
Минеральные стройматериалы	225,1	9,7	1,7	227,4	9,7	1	234	9,8	2,9
Удобрения	86,6	3,7	3,8	90,4	3,9	4,4	94	4,0	4
Зерно и продукты перемола	36,5	1,6	3,1	37,9	1,6	3,8	39	1,6	3
Прочие грузы	252,7	10,9	0,8	254,1	10,9	0,6	258,6	10,9	1,7
Грузобагаж	3,3		0	3,1		-6,7	3,1		0,1
Пробег вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд ткм	663		1,4	668,2		0,8	680,9		1,9
Грузооборот с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии, млрд ткм	2 979,5		1,4	3 003,0		0,8	3 060,1		1,9

Динамика грузооборота железных дорог на период до 2017 г. прогнозируется более высокая по сравнению с динамикой погрузки – с ростом на 0,8-1,9% в год (в том числе за счет увеличения средней дальности перевозок грузов).

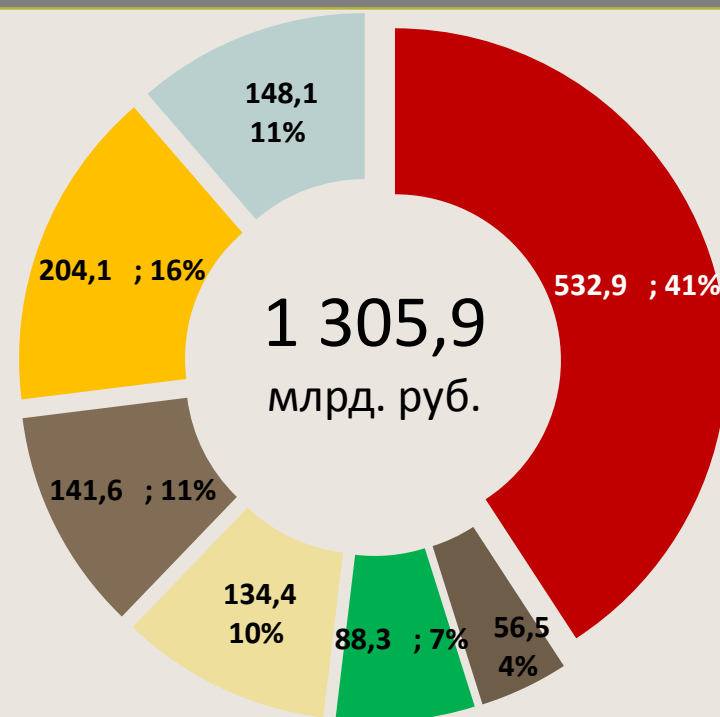
Структура расходов по перевозочным видам деятельности ОАО «РЖД» по элементам затрат

2014 г.



- Затраты на оплату труда и страховые взносы
- Материалы
- Топливо
- Электроэнергия
- Прочие материальные затраты
- Амортизация основных фондов
- Прочие расходы

2015 г.



- Затраты на оплату труда и страховые взносы
- Материалы
- Топливо
- Электроэнергия
- Прочие материальные затраты
- Амортизация основных фондов
- Прочие расходы

Оценка роста налоговой нагрузки ОАО «РЖД» в 2013-2015 годах

1

Рост платежей по налогу на имущество в связи с постепенной отменой льгот, млрд. рублей
(дополнительно к предыдущему году)

2013	2014	2015	за три года:
+6,8	+5,9	+7,9	+20,6

2

Рост акцизных платежей, включенных в цену дизельного топлива, млрд. рублей
(дополнительно к предыдущему году)

2013	2014	2015	за три года:
+3,7	+1,3	+0,6	+5,6

Примечание: Ставка акциза на дизельное топливо в соответствии со сложившейся практикой подвержена ежегодной индексации, что ведет к росту затрат ОАО «РЖД». Так, вступление в силу Федерального закона «О внесении изменений в часть первую и часть вторую налогового кодекса Российской Федерации» от 27 ноября 2010 года № 306-ФЗ привело к значительному увеличению размера акцизных платежей, включаемых в конечную стоимость дизельного топлива.

В результате затраты на акцизы в конечной стоимости дизельного топлива, закупаемого для нужд ОАО «РЖД», увеличились с 3,2 млрд. руб. в 2010 году до 16,5 млрд. руб. в 2014 году.

3

Увеличение страховых взносов в связи с изменением законодательства, млрд. рублей
(дополнительно к предыдущему году)

2013	2014	2015	за три года:
+2,9	+3,4	+3,8	+10,1

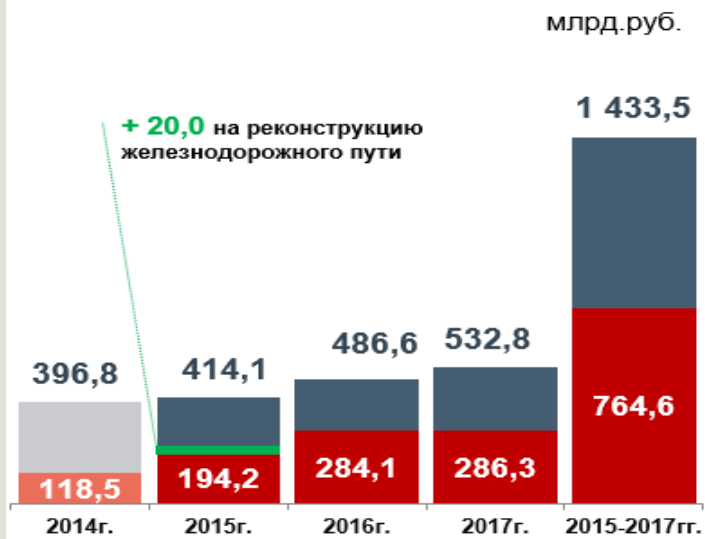
> 1%
индексации

Выписка из финансового плана ОАО РЖД на 2014-2015 гг.

		2014	2015	+/- к 2014 г.	% к 2014 г.
		Проект уточ.плана	Проект уточ.плана		
Индексация тарифов на грузовые перевозки	х	1,000	1,100	0,1	110,0
Погрузка грузов	млн.т.	1214,5	1228,3	13,8	101,1
Грузооборот	млрд. ткм	2938,3	2979,5	41,2	101,4
Доходы по перевозочным видам деятельности	млрд.руб.	1213,3	1358,8	145,5	112,0
Расходы по перевозочным видам деятельности	млрд.руб.	1202,0	1305,9	103,9	108,6
Прибыль по ПВД	млрд.руб.	13,3	13,7	0,4	103,0
Результат от прочих доходов и расходов	млрд.руб.	3,6	-37,5	-41,1	-1041,7
Результат от продажи ДЗО	млрд.руб.	1,4	1,8	0,4	128,6
Изменения резервов	млрд.руб.	37,2	10,9	-26,3	29,3
Бюджетные ассигнования (субсидии)	млрд.руб.	26,7	30,0	3,3	112,4
Прибыль до налогообложения	млрд.руб.	28,2	29,1	0,9	103,2
Налог на прибыль и отложенные налоги	млрд.руб.	28,0	29,1	1,1	103,9
Чистая прибыль (убыток)	млрд.руб.	0,2	0,0	-0,2	0,0
Инвестиционная программа	млрд.руб.	396,8	414,1	17,3	104,4
Чистый долг / EBITDA	х	2,5	2,6	0,1	104,0

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 гг.

Объем инвестиционного бюджета
на 2015-2017 гг.



■ - проекты, связанные с выполнением поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

Структура инвестиционного бюджета
2015 г.

млрд.руб.

**Выполнение поручений
Правительства РФ (46,9%):**

- развитие ж.д. инфраструктуры Восточного полигона,
- развитие участка Междуреченск - Тайшет,
- развитие Московского транспортного ж.д. узла
- развитие ж.д. инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна

Прочие проекты (5,0%):

- Реализация ресурсосберегающих мероприятий, развитие социальной сферы, НИОКР
- Повышение транспортной доступности

**Обновление подвижного
состава (21,3%):**

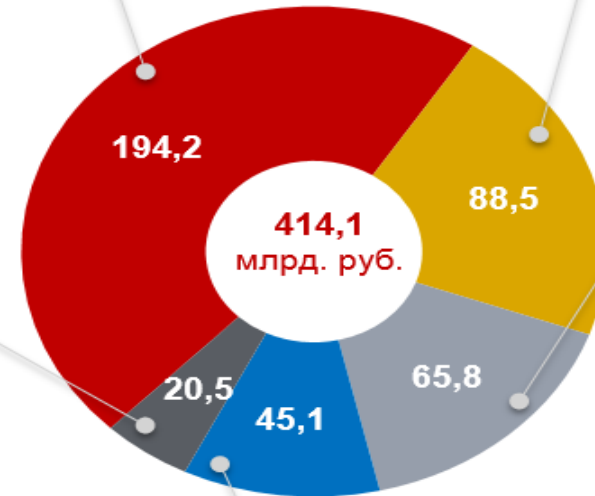
- Приобретение новых локомотивов и моторвагонного подвижного состава

**Снятие инфраструктурных
ограничений (15,9%):**

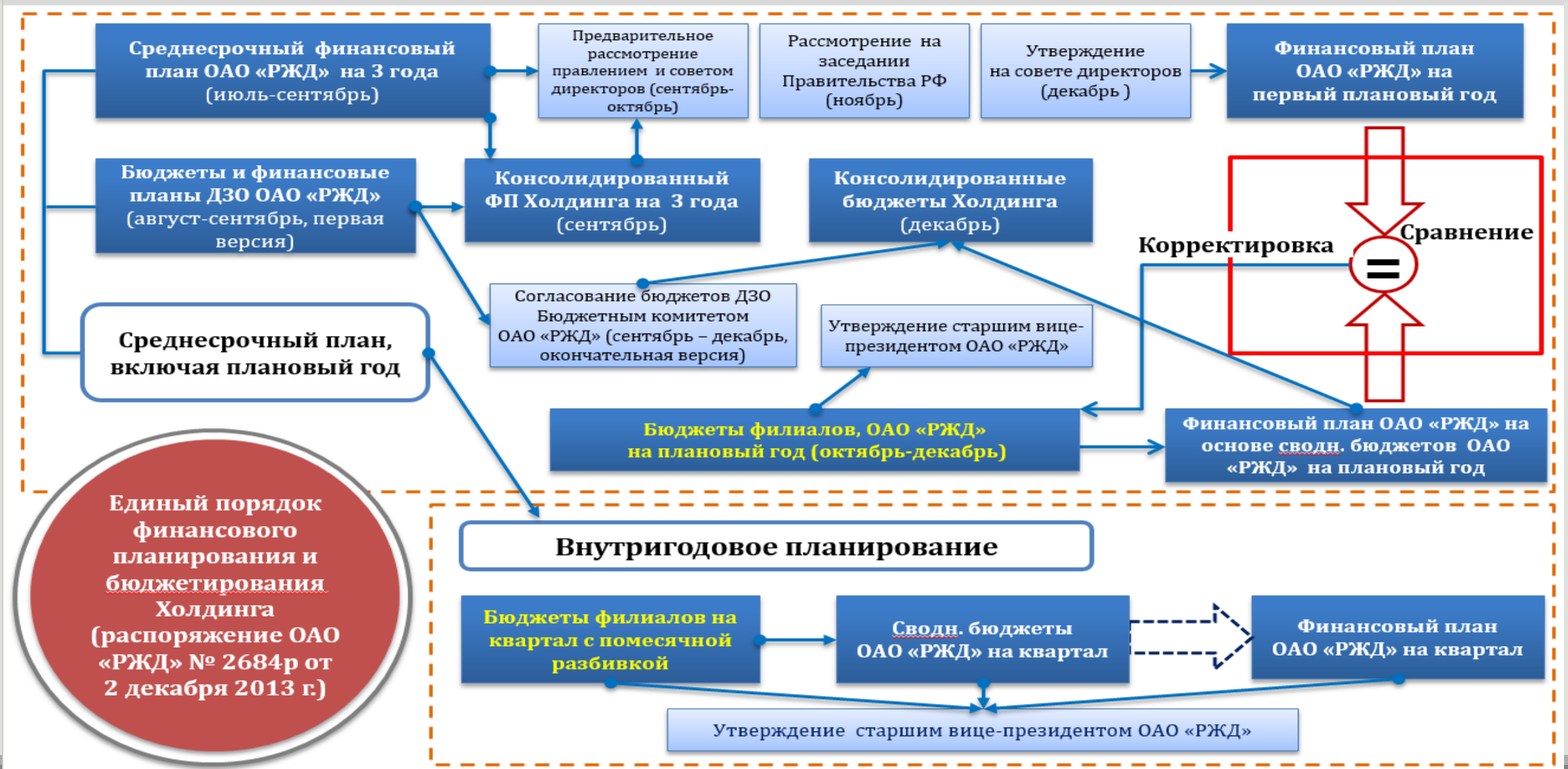
- развитие ж.д. инфраструктуры Урала и Западной Сибири,
- развитие ж.д. подходов к портам Северо-Запада,
- реконструкция ж.д. пути,
- строительство и реконструкция искусственных сооружений

**Обеспечение
безопасности (10,9%):**

- Проекты обновления ж.д. инфраструктуры, направленные на обеспечение безопасности и устойчивости перевозочного процесса



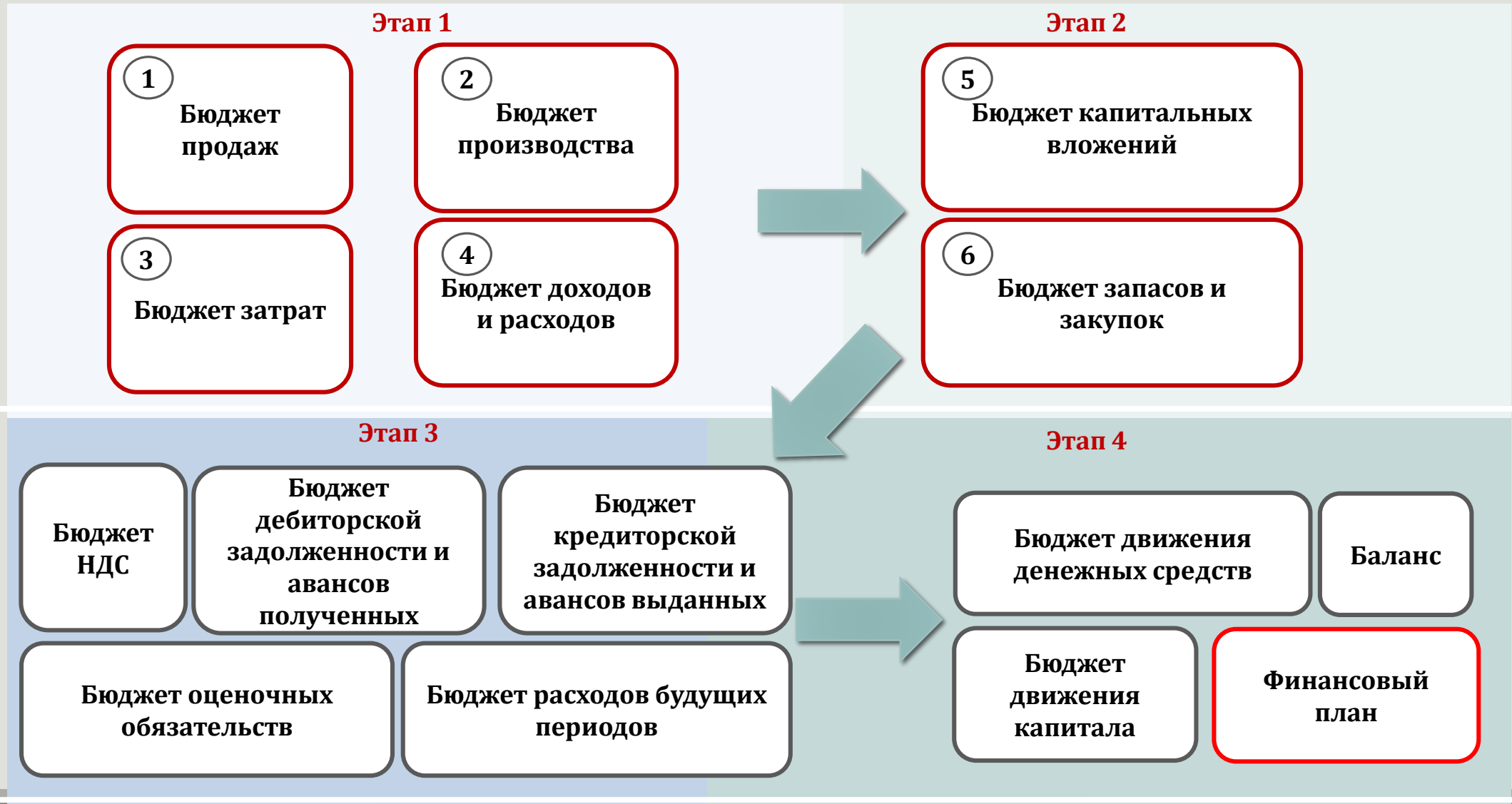
Единый порядок бюджетного управления



Базовая схема единого информационного пространства бюджетного управления



Регламент формирования и контроля исполнения консолидированных бюджетов холдинга (распоряжение от 2.12.2013г. №2684р)



Согласование показателей бюджетов региональных подразделений, расположенных в границах железной дороги (РЦКУ)



Начальник дороги, как руководитель регионального центра корпоративного управления (РЦКУ)

ОБЪЕМНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

1. Погрузка
2. Грузооборот
3. Эксплуатационный грузооборот
4. Пассажирооборот
5. Инвентарный и рабочий парк локомотивов
6. Темп роста производительности труда
7. Ремонт пути

КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

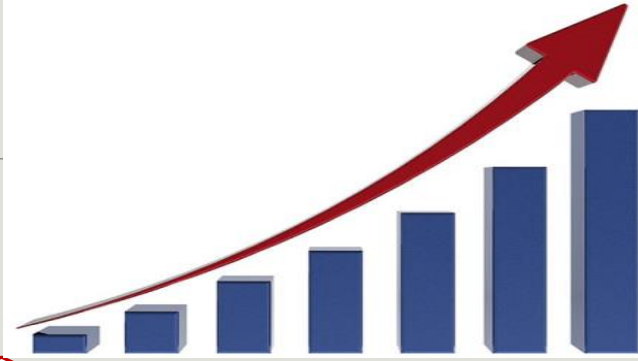
1. Среднесуточная производительность локомотива
2. Участковая скорость
3. Средний вес поезда

Последовательность формирования основных параметров бюджета производства ОАО «РЖД»



Факторы, определяющие изменение расходов

Факторы роста расходов



Прогноз объемов перевозок ОАО «РЖД» на среднесрочный период:

- Погрузка
- Грузооборот
- Пассажирооборот
- Приведенная работа
- Объем ткм работы брутто

Сценарные условия
Минэкономразвития России

Структура перевозок

Потребности ремонтов основных фондов

Инвестиционная программа



ОАО «РЖД»

Оплата труда	30 %
Материальные затраты	45 %
Топливо	85 %
Электроэнергия	91 %

Грузооборот – влияние на расходы!

Погрузка грузов, тонн	P	x	Средняя дальность, км	L	=	Грузооборот, тонно-км	PL
Количество тонн грузов, погруженных всеми станциями сети железных дорог ОАО «РЖД»			Среднее расстояние, на которое перевозится одна тонна грузов			Характеризует количество перевезенного груза в расчете на расстояние, т.е. отражает фактическую работу ОАО «РЖД» по перемещению грузов	

ПОГРУЗКА АНАЛИЗИРУЕТСЯ

по тарифным классам:

- 1 класс (низкодоходные)
- 2 класс (среднедоходные)
- 3 класс (высокодоходные)

по основным родам грузов:

- Каменный уголь
- Кокс
- Нефть и нефтепродукты
- Руда цветная и серное сырье
- Черные металлы
- Химические и минеральные удобрения
- Химикаты и сода
- Строительные грузы
- Цемент
- Лесные грузы
- Зерно

по видам сообщения:

- внутригосударственное
- международное
- международное с расчетом платежей на дороге
- международные перевозки с расчетом платежей через ЦФТО – филиал ОАО «РЖД»



Изменение структуры перевозок (по родам, классам, видам сообщения) даже при сохранении общего объема погрузки может привести к значительному изменению средней дальности перевозимых грузов и в последствии потребует пересмотра основных параметров бюджета производства и затрат.

Аналогичное влияние на расходы оказывает изменение пассажирооборота

Задача нормативно-целевого бюджетирования – достижение высокой точности планирования, основанной на стремлении к обязательности достижения результата и достаточности ресурсной базы



Приоритетные задачи холдинга «РЖД» на 2015 год

1

Обеспечение финансово-экономической стабильности холдинга «РЖД» на основе повышения доходности, эффективности, оптимизации издержек и роста производительности труда в условиях макроэкономической нестабильности.

2

Завершение формирования современной системы корпоративного управления Холдинга «РЖД» на основе показателей эффективности с четким определением места региональных центров корпоративного управления и повышения ими уровня координации деятельности региональных подразделений.

3

Обеспечение взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти по принятию федерального закона об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и компенсации выпадающих доходов на основе эффективного взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти и субъектами Российской Федерации.

4

Обеспечение технологической безопасности железнодорожного транспорта.

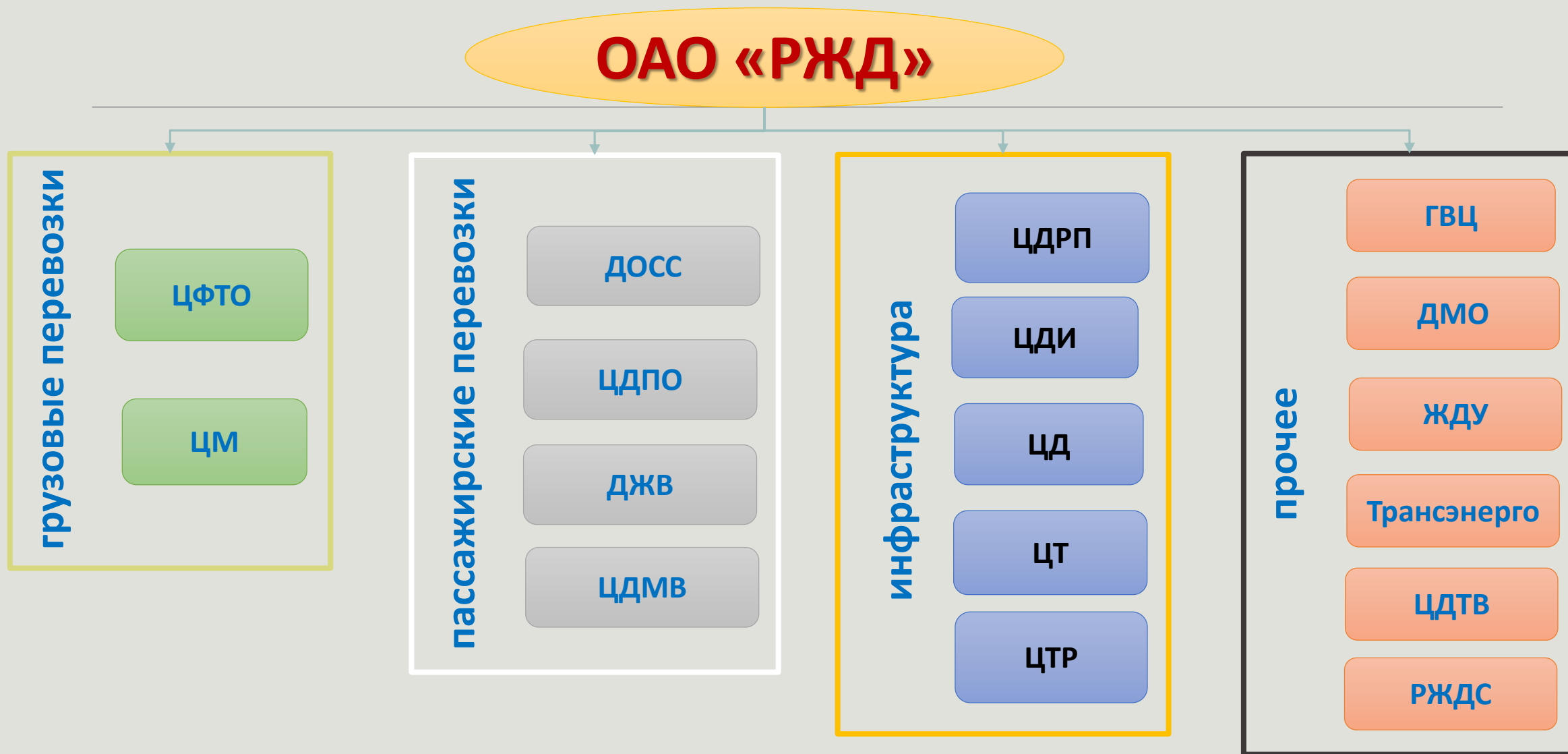
5

Обеспечение эффективного и динамичного развития холдинга «РЖД» в рамках четвертого этапа реформы с обеспечением роста конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе клиентоориентированности.

6

Обеспечение социальной стабильности в трудовых коллективах в условиях неблагоприятной экономической ситуации и снижения доходов Компании на основе проведения сбалансированной социально-кадровой политики и системной информационно-разъяснительной работы.

Задачи сбалансированной оценки структурных подразделений и дочерних организаций Холдинга. Российские железные дороги. Структурные подразделения



Российские железные дороги

В состав ОАО «РЖД» входят следующие дирекции:

- ✓ **отвечающие за инфраструктуру.**
Главным подразделением является **РЦКУ**, который, в свою очередь, по уровню решаемых задач разделяется на ряд дирекций.
За текущее обслуживание и ремонт инфраструктуры отвечают **ЦДРП** и **ЦДИ**.
За управление движением – **ЦД**.
За управление тяговым подвижным составом и локомотивными бригадами – **ЦТ** и **ЦТР**.
- ✓ **отвечающие за пассажирские перевозки.**
Организация пассажирских перевозок в пригородном и дальнем сообщении отдана под контроль дочерним организациям.
ДОСС решает задачи по организации скоростных и высокоскоростных перевозок.
Задача **ЦДПО** и **ДЖВ** - управление вокзальными комплексами.
ЦДМВ занимается ремонтом и техническим обслуживанием (ТО) пассажирского подвижного состава.
- ✓ **отвечающие за грузовые перевозки.**
Ремонтом грузовых вагонов, оперированием подвижным составом и грузовыми вагонами и логистикой в холдинге занимаются дочерние и зависимые общества.
ЦФТО отвечает за фирменное транспортное обслуживание,
а **ЦМ** – за терминально-складской комплекс и брокерские услуги.
- ✓ **различные обеспечивающие подразделения**
занимаются вопросами по организации и функционированию основных подразделений.

Российские железные дороги. Дочерние структуры



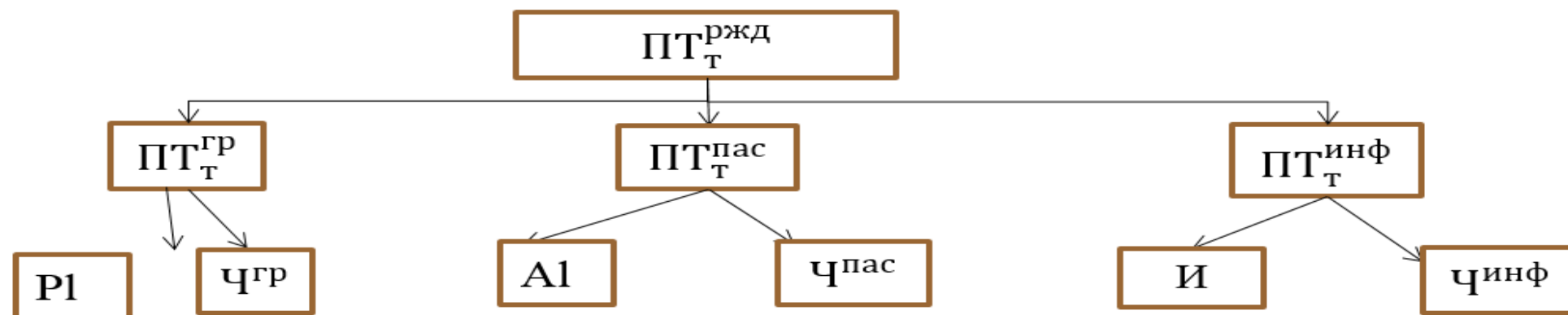
Сравнительный анализ. Дочерние структуры

Сфера деятельности	ОАО «РЖД»	Deutsche Bahn AG	АО «Eesti Liinirongid»	Latvijas dzelzceļš	АО «Литовские железные дороги»
Инфраструктура	12 заводов, ОАО «ВСМ», ОАО «Скоростные магистрали», УК «Мурманский транспортный узел», ОАО «Желдорреммаш» и пр.	DB Netze Stations, DB Netze Energy, DB Track, DB Services	АО «EVR Infra»,	SIA „LDz Infrastrukturā”	ЗАО «Центр прокладки ж/д путей», АО «Защитные насаждения железных дорог»
Пассажирские перевозки	ООО «Аэроэкспресс», ОАО «ФПК», 26 пригородные компании	DB Bath Long Distance, DB Arriva	АО «GoRail», АО «Eesti Linirongid»	AS “Pasažieru Vilciens”, ООО “LDZ Cargo”	-
Грузовые перевозки	ДЗО, входящие в состав ЦТЛБ, ЗАО «Евразия Рейл Логистикс»; ОАО «Порт Усть-Луга транспортная компания», ОАО «ФГК», ОАО «РейлТрансАвто»	DB Shenker	АО «EVR Cargo», АО «E.R.S.»	ООО “LDZ Cargo”, ООО “LDZ Cargo Logistika”	Общественное учреждение «Вильнюсский парк логистики»
Прочее	-	DB Bahn Regional, other affiliates	-	SIA „LDz ritošā sastāva serviss”, AS „LatRailNet», SIA „LDz apsardze”	ЗАО«Вильнюсское депо ремонта локомотивов», ЗАО «Rail Baltica строительство», ЗАО «Gelsauga», ЗАО«Проектирование железных дорог», Литовское и австрийское ЗАО «VAE Legetecha»

Сравнительный анализ. Структурные подразделения компаний

Сфера деятельности	ОАО «РЖД»	Эстонские ж.д.	АО «Литовские железные дороги»
Инфраструктура	ЦДРП, ЦДИ, ЦД, ЦТ, ЦТР	Инфраструктурный сервис	Дирекция по инфраструктуре
Пассажирские перевозки	ДОСС, ЦДПО, ДЖВ, ЦДМВ	Служба движения	Дирекция по пассажирским перевозкам
Грузовые перевозки	ЦФТО, ЦМ		Дирекция по грузовым перевозкам
Прочее	ГВЦ, ДМО, ЖДУ, Трансэнерго, ЦДТВ, ЦСС, РЖДС	Департамент охраны, Департамент развития, Финансовая служба, Область поддержки, Департамент развития, Управление рисками. Департамент внутреннего аудита	Центр информационных технологий, Департамент финансов, Департамент развития, Отдел внутреннего аудита, Дирекция проекта «Rail Baltica» и пр.

Формирование производительности труда холдинга «РЖД»



$$ПТ_{Т}^{гр} = \frac{P1}{Ч_{гр}}, \quad \text{где}$$

$ПТ_{Т}^{гр}$ – производительность труда по грузовым перевозкам, т-км/чел;

$P1$ – грузооборот, т-км;

$Ч_{гр}$ – численность работников, осуществляющих работу по грузовым перевозкам, чел;

$$ПТ_{Т}^{пас} = \frac{A1}{Ч_{пас}}$$

$ПТ_{Т}^{пас}$ – производительность труда по пассажирским перевозкам, т-км/чел;

$A1$ – пассажирооборот, т-км;

$Ч_{инф}$ – численность работников, осуществляющих работу по пассажирским перевозкам, чел;

$$ПТ_{Т}^{инф} = \frac{I}{Ч_{инф}}$$

$ПТ_{Т}^{инф}$ – производительность труда по инфраструктуре, изм./чел;

I – измеритель объема работ инфраструктуры, изм.;

$Ч_{инф}$ – численность работников, осуществляющих предоставление услуг инфраструктуры, чел;

Предлагаемая методика определения численности сотрудников холдинга «РЖД» по основным видам деятельности холдинга

Общая численность сотрудников холдинга «РЖД» для целей формирования системы сбалансированной оценки производительности труда работников компании по уровням управления и бизнес-блокам холдинга «РЖД»:

$$Ч_{РЖД} = Ч^{гр} + Ч^{нас} + Ч^{инфр}$$

$$Ч^{гр} = Ч_{ОАО\ "РЖД"}^{гр} + \sum Ч_{ДО}^{гр}$$

$$Ч^{нас} = Ч_{ОАО\ "РЖД"}^{нас} + \sum Ч_{ДО}^{нас}$$

$$Ч^{инфр} = Ч_{ОАО\ "РЖД"}^{инфр} + \sum Ч_{ДО}^{инфр}$$

Численность сотрудников холдинга по видам деятельности определяется численностью сотрудников ОАО «РЖД» по видам деятельности и численностью дочерних компаний холдинга, занимающимися соответствующими видами деятельности

Формирование измерителя деятельности инфраструктуры

Измеритель	Сильные стороны	Слабые стороны	Значение измерителя, 2013 г.
экспл. км	Отражает действительное расширение сети ж.д	Не отражает динамики развития новых устройств	85,2 тыс. км
т-км бр.	Традиционность использования	Не учитывает новых рыночных условий формирования транспортной продукции	4167 млрд т-км бр.
поездо-км.	Европейский опыт использования (сопоставимость)	Несопоставимость вследствие разных технологий формирования поездов	1 439 млн км
ваг-км	Учитывает фактический объем пропуска вагонов по инфраструктуре; показывает уровень загрузки инфраструктуры	Не связан с работой отдельных дирекций	87,8 млрд ваг-км

Выделение дочерних структур по грузовым перевозкам, персонал которых учитывается при оценке производительности труда

Холдинг «РЖД»

Учитываемый персонал

ОАО «РТА» – 51%

ОАО «Рефсервис» –
100%-1

ОАО «ТрансКонтейнер» –
50%+1

ОАО «ФГК» – 100%-1

Не учитываемый персонал

Евразия Рейл
Логистикс -40%+1

ОАО «ПУЛтранс»
– 50%

ОАО «РЖД
Логистика» -100%-1

ЗАО «Русская
тройка» – 25%+1

Блэк Си Феррис
Лимитед – 51%

ООО «Транс-
Евразия
Лоджистикс ГмбХ»
– 30%

Критерии отбора дочерних структур:

- доля владения акций ОАО «РЖД»;
- непосредственное оказание услуг по грузовым перевозкам;
- осуществление деятельности на территории РФ.

Выделение дочерних структур по пассажирским перевозкам, персонал которых учитывается при оценке производительности труда

Холдинг «РЖД»

```
graph TD; A([Холдинг «РЖД»]) --> B[ОАО «ФПК» – 100%-1]; A --> C[Пригородные компании – 26 компания]; A --> D[ООО «Аэроэкспресс» -50%];
```

ОАО «ФПК» – 100%-1

Пригородные компании – 26 компания

ООО «Аэроэкспресс» -50%

При оценке производительности труда учитывается персонал всех дочерних структур, осуществляющих пассажирские перевозки.

Выделение дочерних структур в сфере услуг инфраструктуры, персонал которых учитывается при оценке производительности труда

Холдинг «РЖД»

Учитываемый персонал

ОАО «ВСМ» - 87,38%

ОАО «Скоростные магистрали» – 75%+1

ОАО «Ямальская железнодорожная компания» – 45%

ОАО «Южно-Кавказская железная дорога» – 100%-1

ОАО «АК «Железные дороги Якутии» - 47%

ОАО «РЖДстрой» – 100%-1

Не учитываемый персонал

ОАО «БетЭлТранс (БЭТ)» – 100%-1

ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» – 36%

ОАО «ЭЛТЕЗА» – 50%+1

ОАО «Железнодорожная торговая компания» – 100%-1

ОАО «Зарубежстрой технология» – 99,9%

ОАО «ТрансВудСервис (ТВС)» – 100%-1

ЗАО «Транскат» - 56,99%

КОО «Развитие инфраструктуры» – 50%

Заводы и ремонтные депо

Критерии отбора дочерних структур:

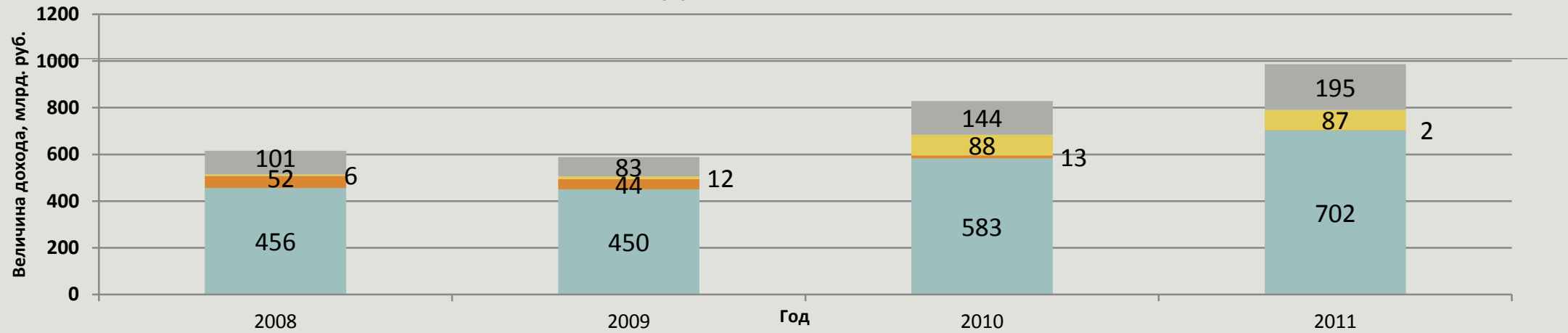
- доля владения акций ОАО «РЖД»;
- непосредственное оказание услуг по грузовым перевозкам;
- осуществление деятельности на территории РФ.

Развитие существующей инфраструктуры

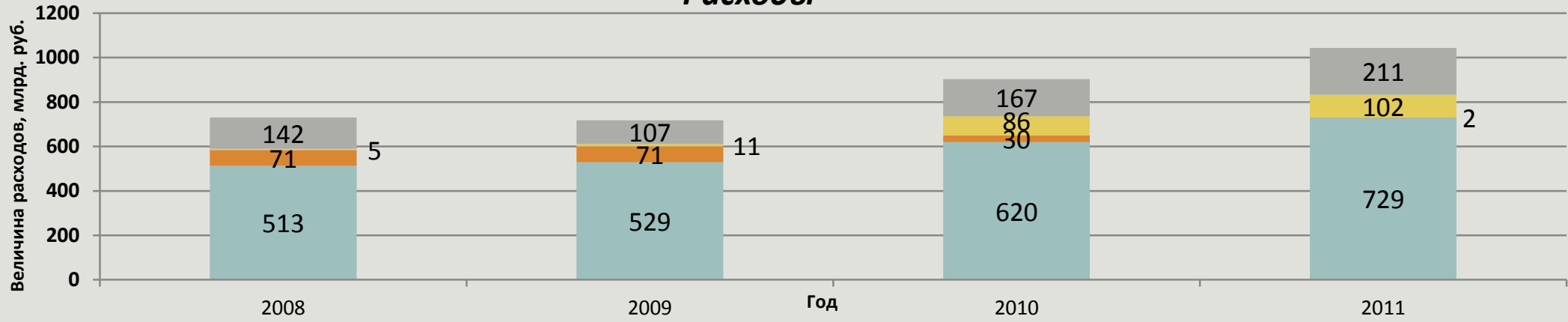
Наименование показателей	до 2020 г.
Строительство дополнительных главных путей, тыс.км	5,19
Электрификация участков, тыс.км	1,35
Оборудование участков автоблокировкой, тыс.км	1,74
Реконструкция железнодорожного пути, тыс.км	29,8
Реконструкция искусственных сооружений, тыс.шт	5,29
Реконструкция станций, ст.	28

Доходы и расходы инфраструктуры

Доходы



Расходы



■ услуги инфраструктуры в части грузовых перевозок
 ■ услуги инфраструктуры в части пассажирских перевозок
 ■ предоставление услуг инфраструктуры
 ■ прочие доходы/расходы

Протяженность малодеятельных
железнодорожных линий **12,0** тыс.км

Протяженность «барьерных мест»

на 01.01.2012 г. 7,6 тыс.км

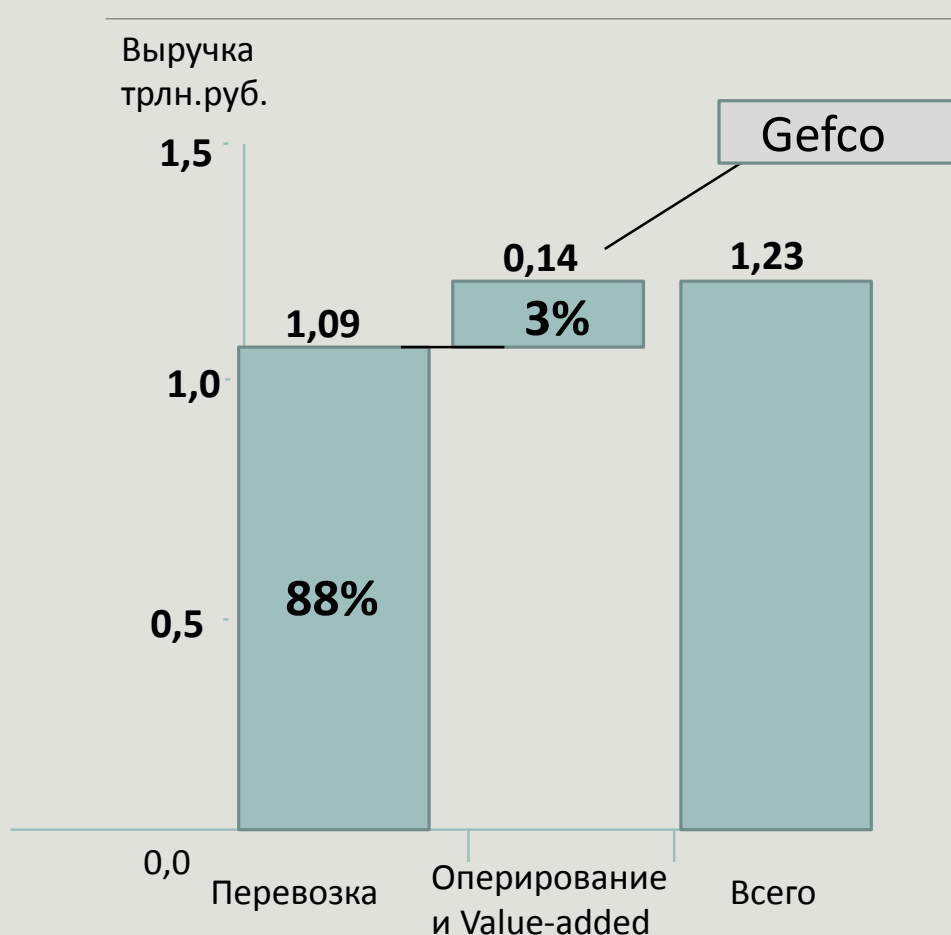
на 01.01.2020 г. **21,3** тыс.км

на 01.01.2030 г. **23,9** тыс.км

*При условии нереализации мероприятий по развитию
железнодорожной инфраструктуры*

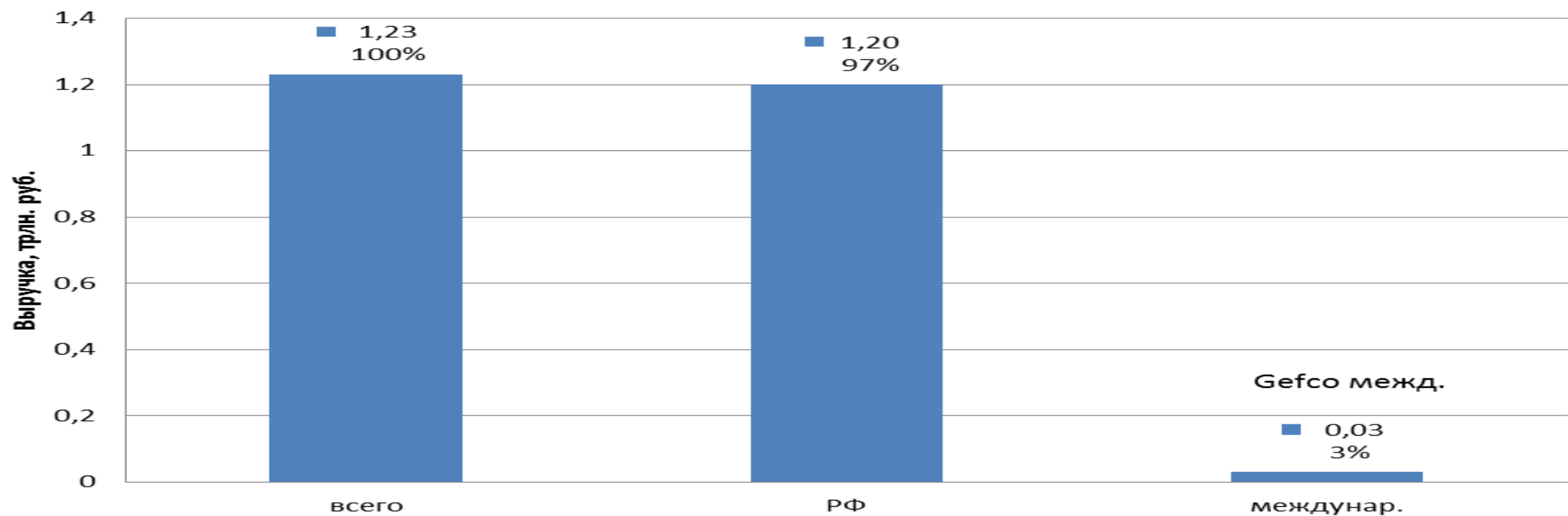
РЖД на грузовом рынке сегодня-перевозочная компания с основным бизнесом в РФ.

Около 88% выручки формируется за счет регулируемой услуги перевозки



Прямой контакт холдинга с клиентом ограничен покупкой услуги перевозки – ограничивает понимание потребностей клиента со стороны РЖД.

Практически 97% бизнеса приходится на РФ



Ограничивает комплексное понимание международных рынков и международных клиентов со стороны РЖД

Текущий бизнес компании не обеспечивает требуемой доходности и находится под угрозой

Сложившиеся условия ставят под угрозу текущий бизнес РЖД...

Вследствие реформы и текущего тарифного регулирования доходная база услуги перевозки снизилась на 13%, а рентабельность основного бизнеса упала (сейчас около 1,7%)

Дальнейшее развитие по пути реформы отрасли (продажа ДЗО и либерализация тяги) снизит доходную базу на 11%

Темпы роста ВВП и производства в РФ замедляются – прогноз роста грузооборота (2%)

88% перевозимых по ж/д грузов – низкодоходные сырьевые грузы, связанные с динамикой производства в стране – высокая волатильность в случае кризисных явлений

Инфраструктурные ограничения и негативные последствия либерализации подвижного состава препятствуют росту грузопотока

В высокодоходных грузах (растут быстрее сырьевых) РЖД проигрывает конкуренцию автотранспорту из-за качества базовой услуги

Развитие рынка логистических провайдеров будет усиливать давление по качеству и стоимости на РЖД

... и ограничивают привлекательность и устойчивость бизнеса

Низкая привлекательность модели РЖД для инвесторов (с учетом планов по приватизации и высокой значимости грузового бизнеса)

Снижение возможности поддержания и развития инфраструктуры за счет собственных денежных потоков и увеличение финансовой нагрузки на государство в текущей бизнес- модели перевозчика – см. слайд 4

Сокращение дивидендного потока для государства как основного акционера

Высокие риски при кризисных явлениях из-за преобладания постоянных расходов в структуре затрат

РЖД необходимо создать дополнительные точки роста, необходимые для финансирования инфраструктуры и увеличения стоимости бизнеса

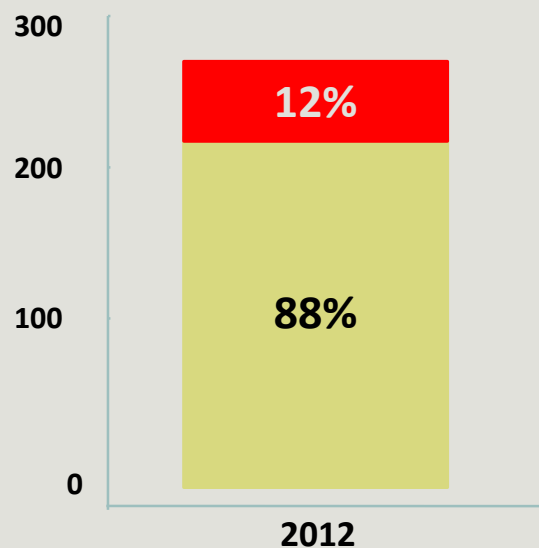
Вспомогательно: Грузовой бизнес – основной источник денежного потока РЖД

При текущей модели развития денежного потока не хватит для финансирования потребностей в инвестициях всех направлений

В ценах 2012 года

Грузовой бизнес -основной источник денежного потока РЖД

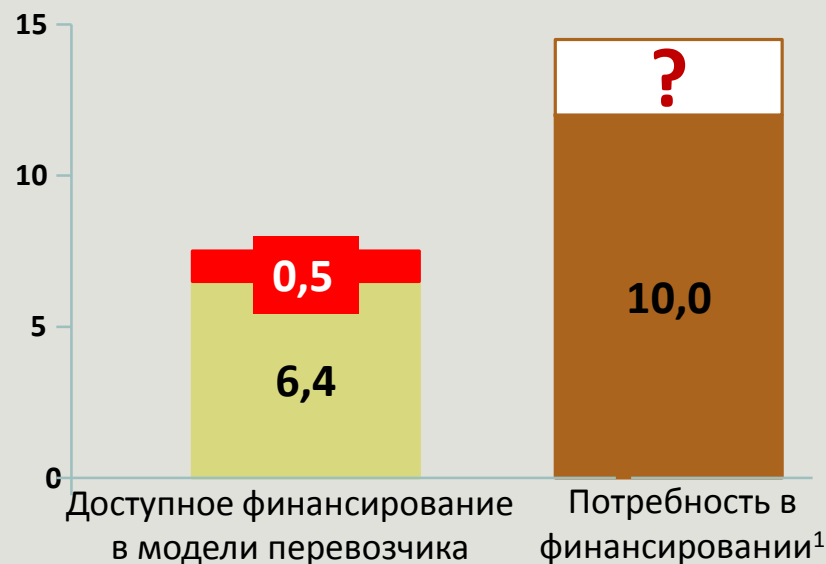
ЕБИТДА РЖД, млрд. руб.



Прочие бизнесы
Грузовой бизнес

Денежного потока в текущей модели недостаточно на покрытие инвестиционной потребности

Накопленным эффектом 2012-2030, трлн. руб.



Заемное финансирование
Денежный поток от осн. деятельности

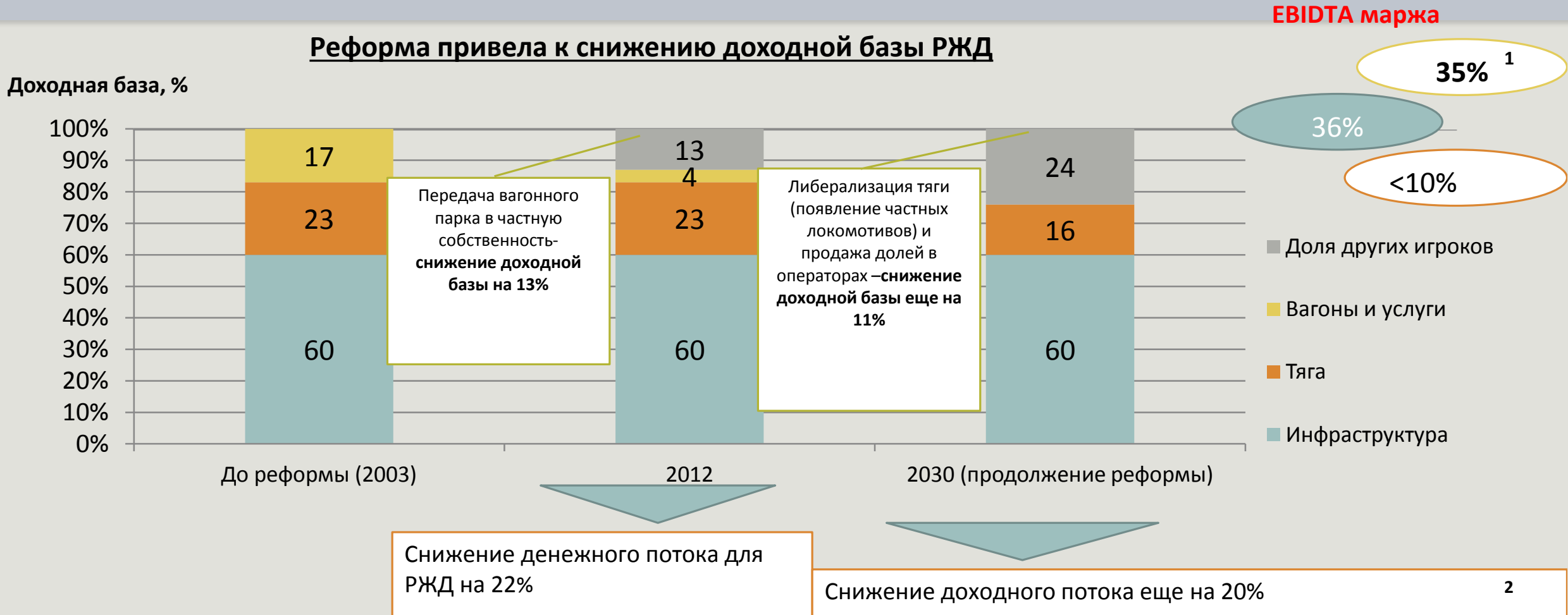
Потребность пр. бизнесов (напр. пассаж)
Потребность в инвестициях грузового бизнеса

Комментарии

- Даже при реализации программы операционной эффективности финансирования не хватает для покрытия инвестиционной потребности
- Продажа долей в дочерних компаниях дает (190 млрд. руб.) – около 40% годовой инвестиционной программы
- Развитие инфраструктуры потребует значительной поддержки государства

1. Потребность в инвестициях, в развитие инфраструктуры и поддержания бизнеса ДЗО

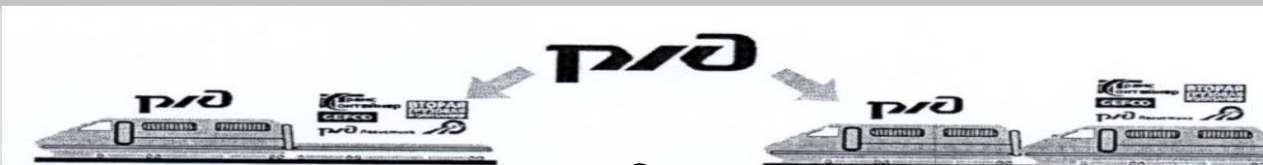
Вспомогательно: В результате реформы РЖД потеряло 13% доходной базы



1. Показатель до перехода рынка подвижного состава в профицит.

2. Происходит за счет либерализации тяги. Предполагается, что у РЖД остается 70% локомотивного парка, которые будут генерировать 50% общерыночного денежного потока вследствие того, что частные локомотивы выйдут на наиболее привлекательные маршруты.

Новая модель нацелена на повышение привлекательности, устойчивости и реализацию синергии бизнеса РЖД



Компания –перевозчик - текущая модель

Описание

Перевозка -основная услуга (90% основного бизнеса)
Основной фокус на развитии инфраструктуры

Стоимость груз. бизнеса РЖД

2,1 трлн. руб.

Создаваемый ден. поток кумул.

6,9 трлн. руб.

Потребность в инвест. кумул.

10,0 трлн. руб. (перевозочный бизнес) + инвестиции в прочие направления

Следствия для государства

Необходимость финансирования значительную часть ж/д инфраструктуры

Перевозочно-логистическая компания – новая парадигма

Усиленный рост РЖД рыночных сегментах, дополняющих и усилив. перевозочный бизнес компании- стратегия реализации синергий

Создание точки роста в нерегулируемых бизн. для финансирования инвест. Потребностей

5,6 трлн. руб.

10,9 трлн. руб., в т.ч. за счет синергии с перевозочным бизнесом - 24%

11,0 трлн. руб. (пер -лог. бизнес) + инвестиции в прочие направления

Снижение гос. субсидий и рост дивидендов

Рекомендуемая модель развития

При отсутствии государственной поддержки развитие в нерегулируемых бизнесах – единственная опция для развития РЖД

Услуга: расширение вверх по пирамиде перевозочно-логистических услуг повышает устойчивость бизнеса



Основные рыночные тенденции и возможности

- Рынок **базовых услуг** перевозки и оперирования подвижного состава **сохранит свою значимость** (особенно в России в силу географии), однако логистические услуги будут расти опережающими темпами
- Для роста конкурентоспособности в высокодоходных грузах необходимо кроме качества базовой услуги **контролировать грузовую базу**
- Для контроля требуется максимальная **близость к клиенту** - необходимо движение вверх по транспортно-логистической пирамиде
- Расширение вверх позволяет создать **синергетический эффект** с основным бизнесом за счет переключения с других видов транспорта на ж/д
- Расширение вверх повышает **возврат на вложенный доллар в инфраструктуру** за счет роста маржинальности на тонну
- **Рынок логистики** в России находится на этапе становления, компетенции GEFCO создают возможность для развития

Для успеха в логистическом бизнесе необходимо следовать за грузоотправителем, предоставляя услуги в глобальном масштабе

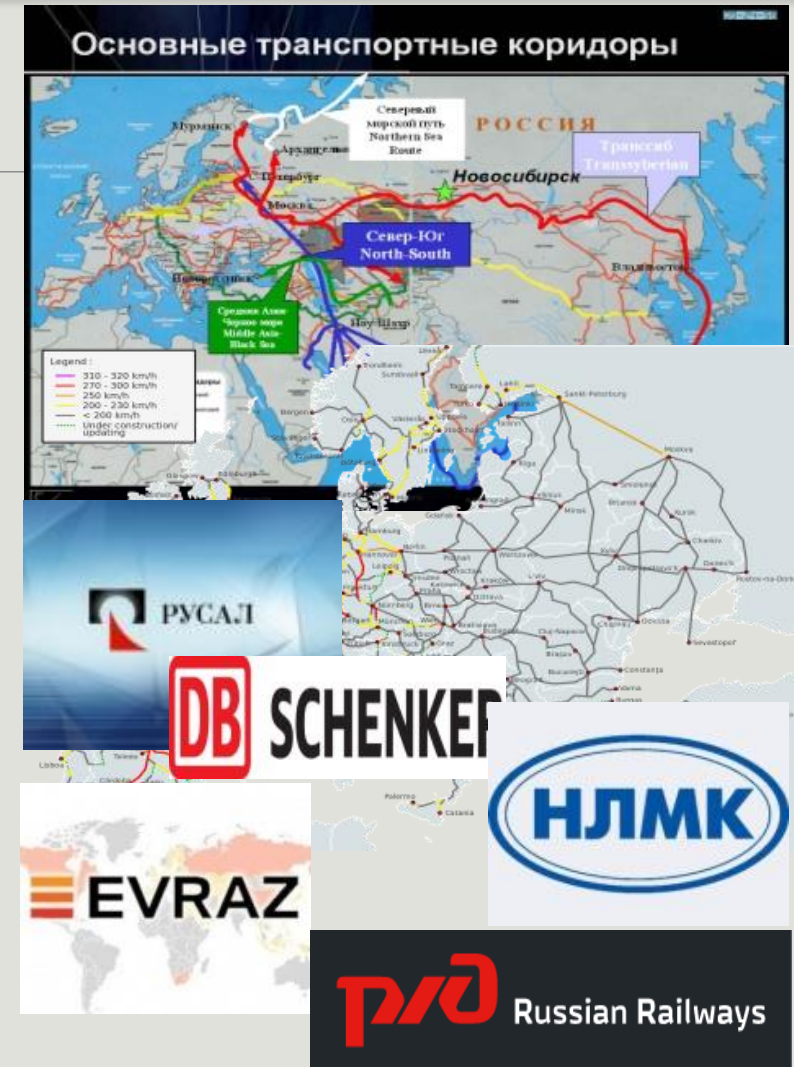
География: РЖД необходимо развиваться за пределы РФ, используя текущие рыночные возможности

Россия географически расположена на ключевых транспортных коридорах Запад-Восток, Север-Юг. Сегодня этот потенциал реализуется не в полной мере (менее 1% в транзите)-значительный потенциал роста

Сегодня идет борьба за контроль ключевых коридоров. Партнеры становятся конкурентами - DB Schenker на рынках РЖД, морские перевозчики “столбят” ключевые точки транспортных коридоров, азиатские игроки агрессивно входят на рынки Восточной Европы

Реформа ж/д отрасли в Восточной Европе предоставила возможность для экспансии крупным игрокам. Сегодня существует “окно возможностей” обусловленное финансовым состоянием компаний¹. Восточная Европа-маленький рынок, дающий доступ к крупным транспортным коридорам

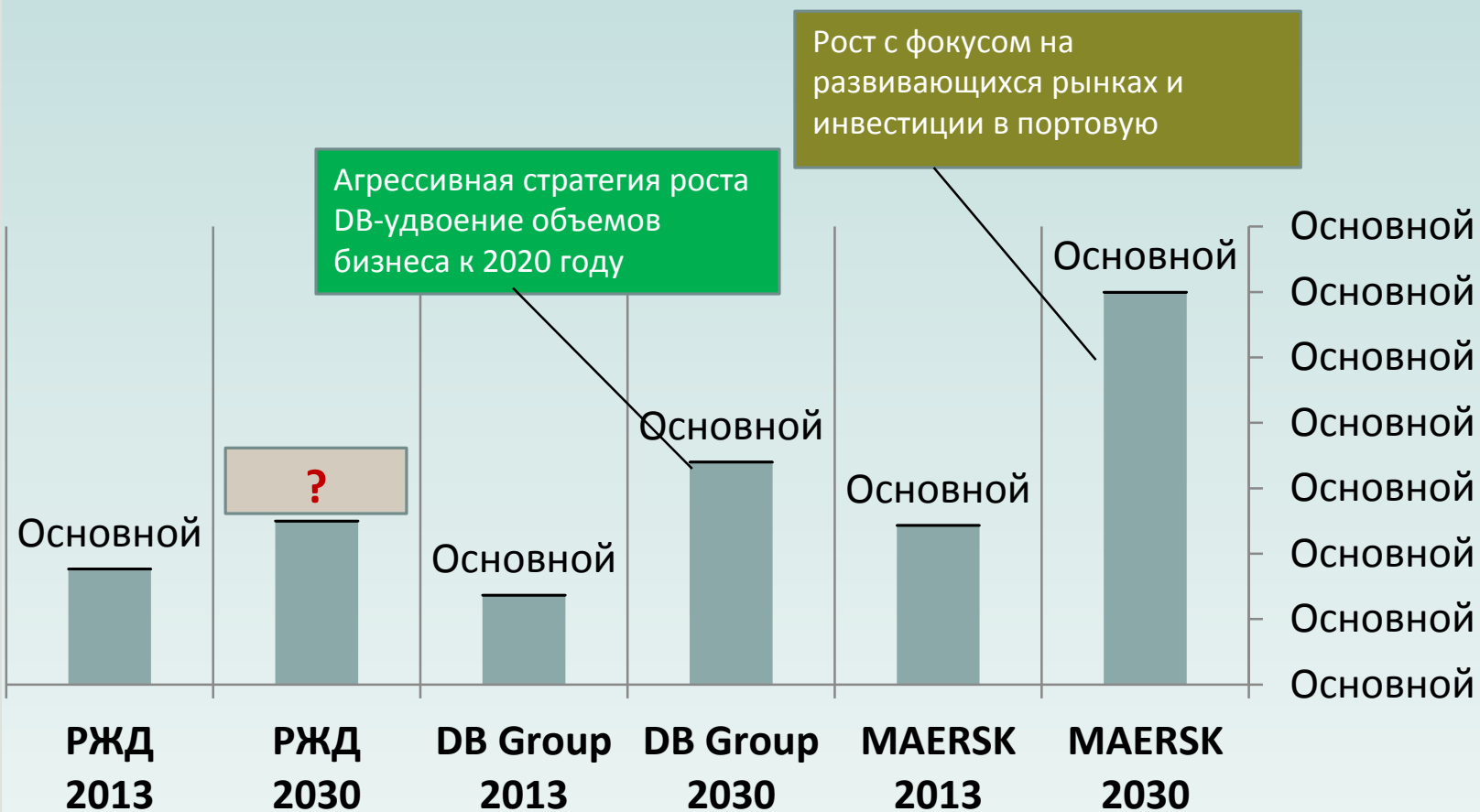
Рост российских компаний за границей (в т.ч. через M&A) создает спрос на сложные интермодальные международные продукты – РЖД напрямую влияет на экспортный потенциал РФ



¹Высокие компетенции РЖД в технологиях грузового движения могут повысить экономическую привлекательность данного бизнеса.

Масштаб-обязательное условие конкурентоспособности на глобальных рынках

В ценах 2013 года



Масштаб бизнеса позволяет

*Удерживать клиентов за счет лучшего географического покрытия и более привлекательной цены(эффект масштаба)

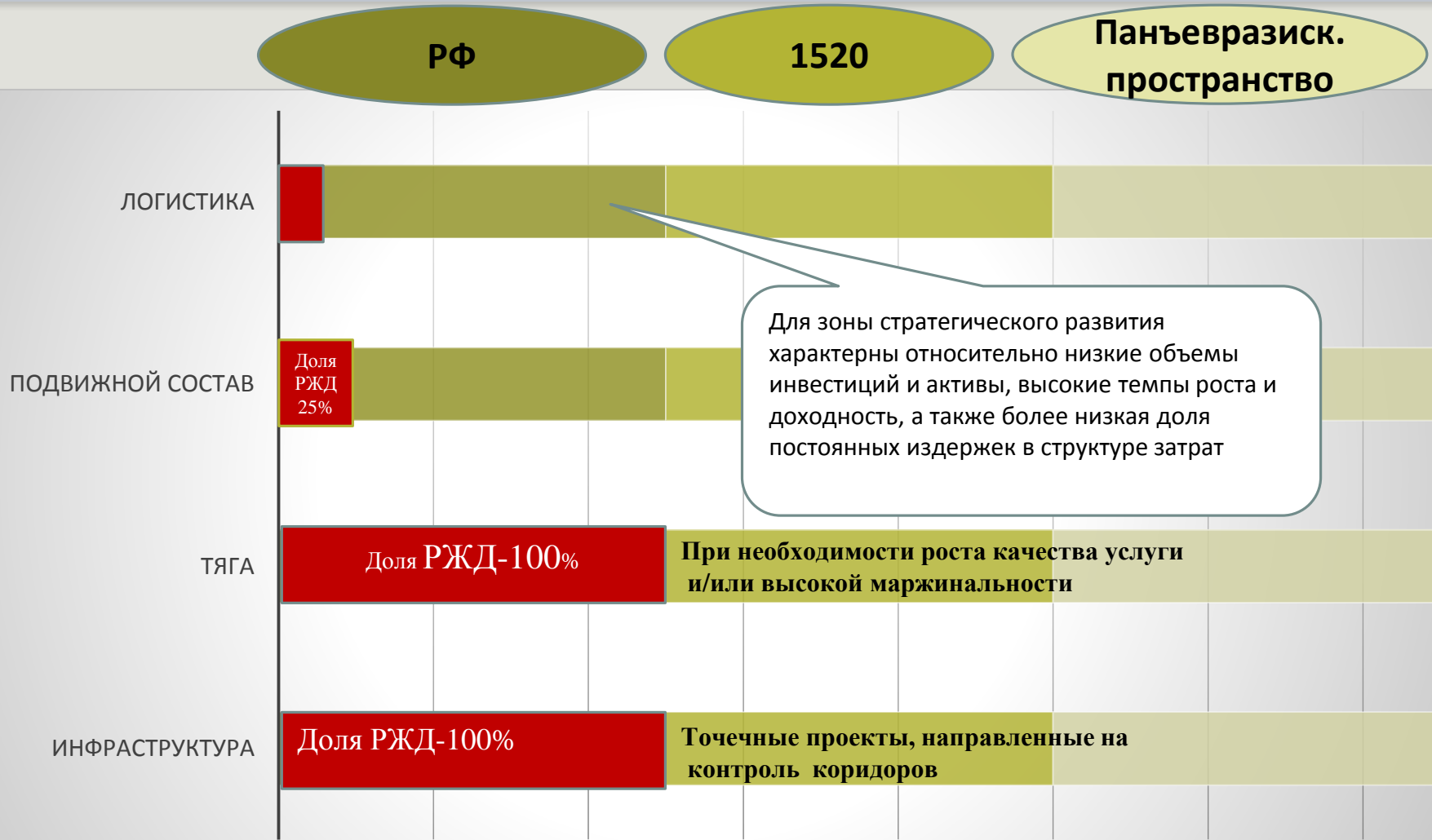
*Оптимизировать потоки и иметь большуб доходность бизнеса

*Сохранять маржинальность за счет вертикальной интеграции(более сильная переговорная позиция с клиентами и соисполнителями)

DB-Ключевой конкурент на сухопутных маршрутах
MAERSK- Ключевой конкурент на транзитных потоках

Для достижения весомой позиции на международном рынке РЖД нужно как минимум удваивать объём бизнеса

Перевозочно -логистическая компания, лидер на Панъ евразийском пространстве – целевое видение грузового бизнеса



Для зоны стратегического развития характерны относительно низкие объемы инвестиций и активы, высокие темпы роста и доходность, а также более низкая доля постоянных издержек в структуре затрат

Целевые показатели масштаба в 2030 год

- 10% транзита Запад-Восток и Север-Юг
- 60% экспорт-импорт 1520
- 4% грузооборота Панъевразийского пространства
- 6-8% логистики на Панъевразийском пространстве(Топ3)

Выбранная стратегия развития обеспечит стабильный и растущий денежный поток при относительно невысоких инвестициях в развитие новых направлений бизнеса

Необходимо двигаться по 4 направлениям

Сначала обеспечить эффективность базовой услуги, затем выстроить глобальную мультимодальную компанию



К 2030 году РЖД может достичь выручки в 2,4 трлн. руб.

Перевозка - ключевая составляющая выручки и создаваемого денежного потока при обеспечении мероприятий операционной эффективности.

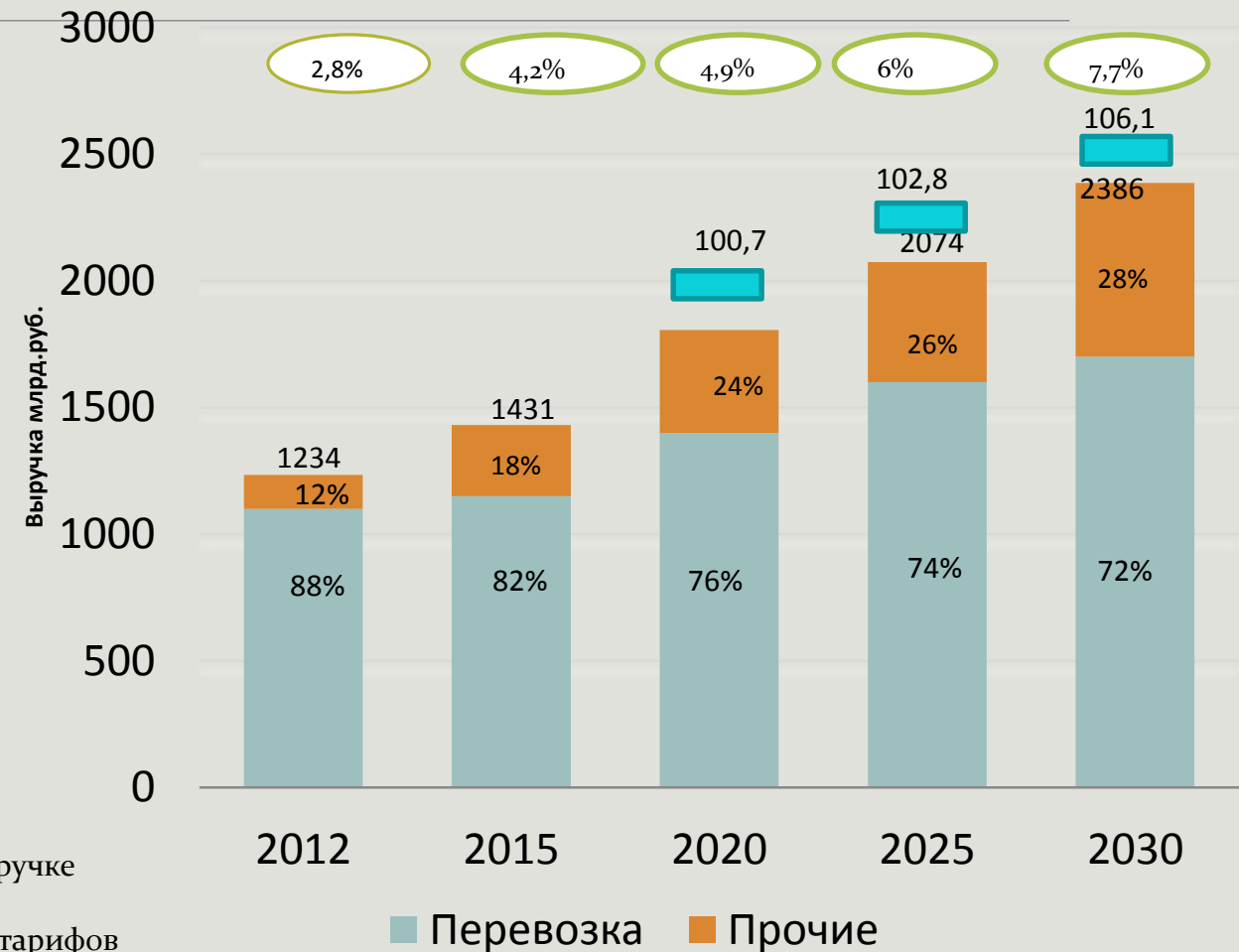
Необходимые предпосылки для роста выручки:

- переключение дополнительных объемов высокомаржинальных грузов на ж.д.
- усиление позиции РЖД в сегменте комплексных логистических услуг в РФ и мире
- пересмотр тарифов - реформа П10-01

 - доля международной деятельности в выручке

 - дополнительный потенциал - пересмотр тарифов

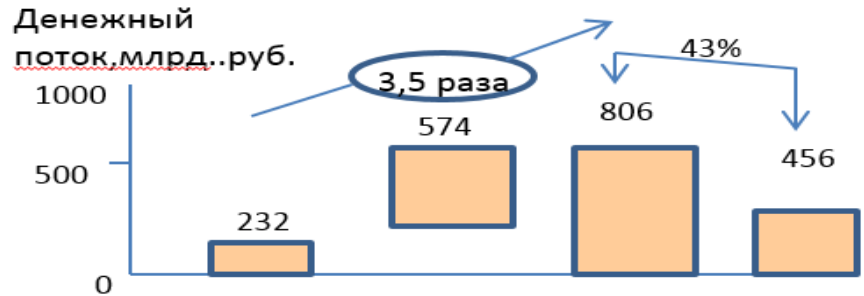
Перевозка создает 73 % выручки РЖД в долгосрочной перспективе



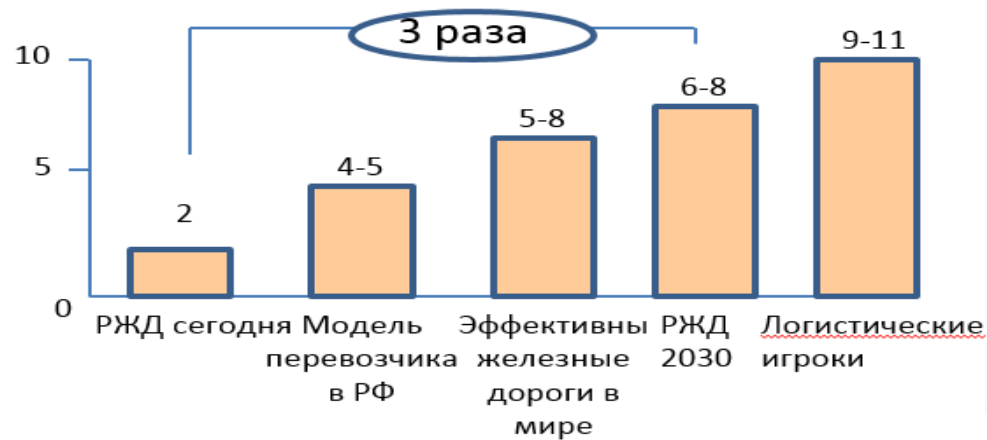
Стоимость РЖД будет увеличиваться за счет роста денежного потока и повышения привлекательности для инвесторов

В ценах 2012 года. РФ и Мир

Прирост денежного потока в 3,5 раза



Прирост мультипликатора стоимости



Стоимость компании увеличится в 10 раз

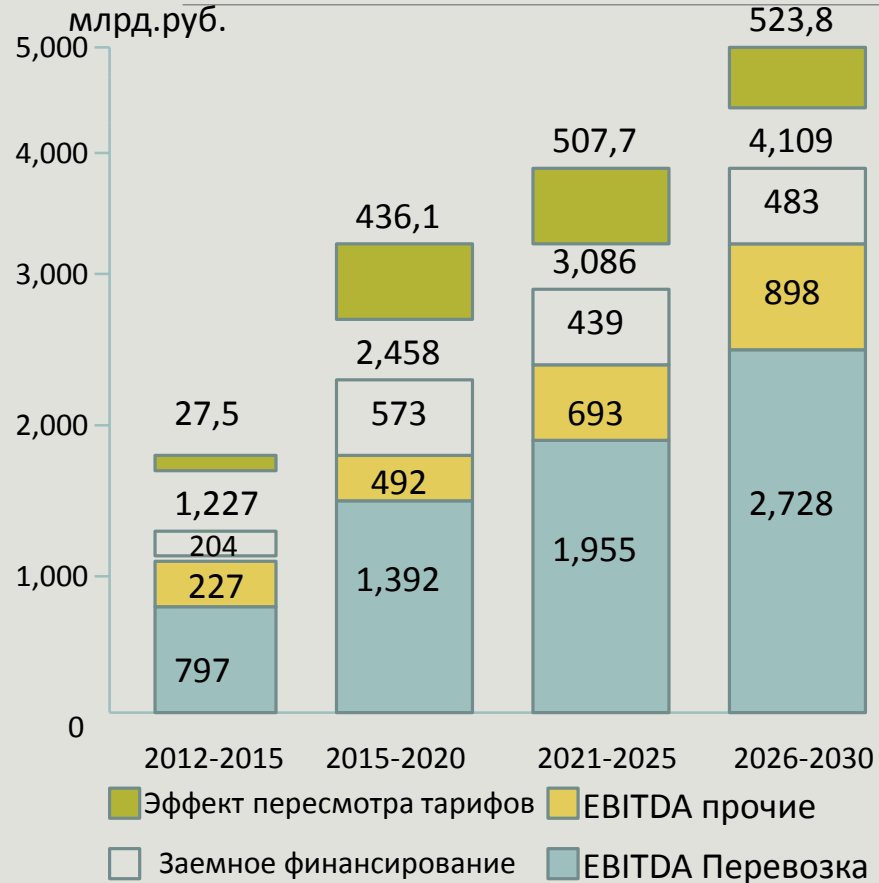
Стоимость компании, трлн. руб.



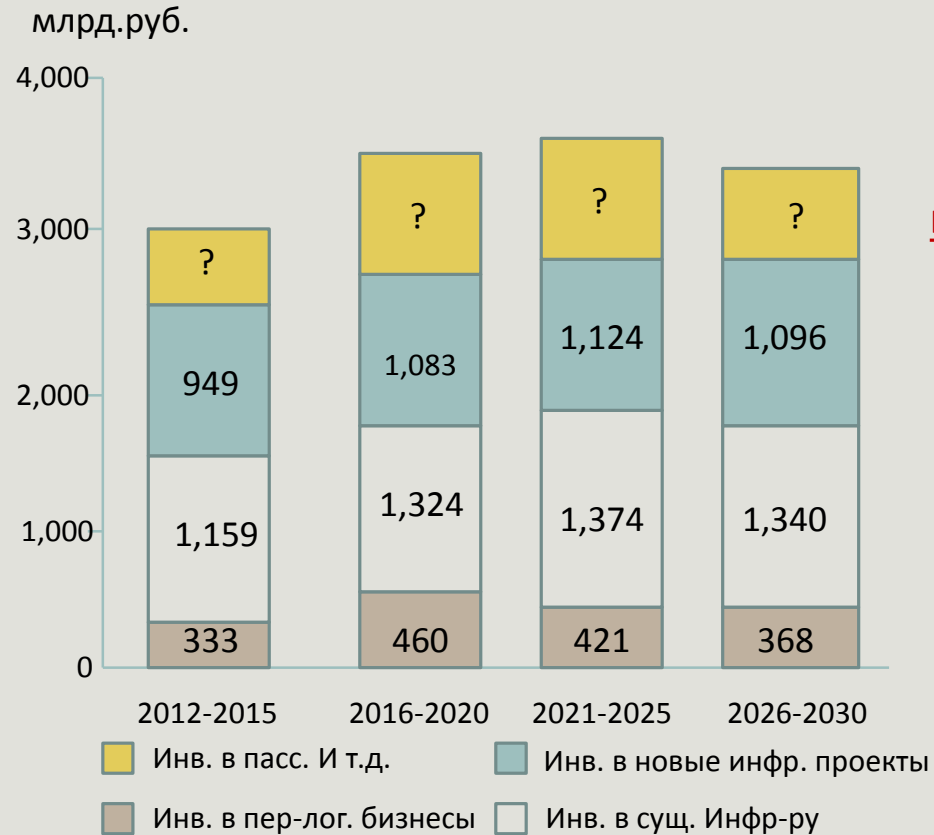
Создаваемый денежный поток позволит финансировать инф-ру, рост грузовой базы и снизит потребность в гос.финансировании

В ценах 2012 года. РФ и Мир

**Создаваемый инвестиционный ресурс-
10,9 трлн.руб.**



**Инвестиционная потребность (без пасс.)
– 11,0 трлн.руб.**



Развитие высокомаржинальных нерегулируемых бизнесов – ключевой приоритет инвестиционной программы сегодня- т.к. создает денежный поток для финансирования инфраструктуры в т.ч. за счет увеличения клиентской базы перевозочного бизнеса

16 потенциальных сегментов присутствия/проектов для развития РЖД

Российская Федерация

1520 + Панъевропейское пространство

		Транспортные операции					Логистические операции				
		Железные дороги		Авто	Море/Реки	Прочее	Порты	Терминалы	Склады	Экспедирование	3PL&4PL
		База	Вагоны								
Сырьевые грузы	Наливные	1	2	2							
	Насыпные		3				9				
	Прочие		4								
Генеральные грузы	Контейнерь	1	5	7						11	
	Не контейнерь		6				8	10			
	Автовозы							9			

- 3
- 12 ОТЛК(транзит Китай-Европа и Балтика-Центр. Азия)
 - 13 Широкая колея до Вены
 - 14 Северная Корея
 - 15 Транзит через Монголию
 - 16 Покупка перевозчика в ЕС
 - 17 Покупка оператора в СНГ

4 **18 Развитие логистического бизнеса на панъевразийском пространстве**

1. Сегмент портовых услуг был признан РГ оппортунистическим – т.е. участие РЖД в проектах по развитию портах должно оцениваться в каждом конкретном случае и не является фокусом развития
 Источник: РЖД, GEFCO; РейлТрансАвто; ТрансКонтейнер; Анализ открытых источников

Стратегическое направление развития	Сегмент / проект	Инициативы
	<ul style="list-style-type: none"> Фитинговые платформы (оперирование ПС) 	<ul style="list-style-type: none"> Проактивные продажи, расширение предложения Закупка подвижного состава и транспортного оборудования Развитие парка специализированных контейнеров
<p>Создание дополнительного грузопотока и повышение доходности за счет комплексной услуги</p>		<ul style="list-style-type: none"> Внедрение новых типов транспортного оборудования (например: сочлененные платформы, 60-футовые контейнеры)
	<ul style="list-style-type: none"> Перевозка автомобилей (ж/д и авто) 	<ul style="list-style-type: none"> Закупка подвижного состава Оптимизация схем работы GEFCO и РТА (тарифы, совместная проработка импорта, система договоров между ДЗО)
	<ul style="list-style-type: none"> Контейнерные терминалы Неконтейнерные терминалы Склады (не авто) 	<ul style="list-style-type: none"> Развитие сети ТЛЦ, реконструкция контейнерных терминалов Развитие и расширение сети хабов-терминалов ОАО «РЖД» Выход на рынок оперирования складами и дистрибуции в привязке к ж/д инфраструктуре Модернизация и реконструкция грузовых дворов Создание продуктов под индустрии (например «агропоезда»)
	<ul style="list-style-type: none"> Экспедирование и 3PL (за исключением перевозок автомобилей) 	<ul style="list-style-type: none"> Повышение клиентоориентированности Интеграция с РЖД и его ДЗО с GEFCO на операционном уровне для оптимизации грузовых потоков с учетом 3PL Унификация процессов, создание единого информационного пространства

Требования к инфраструктуре и модели регулирования

Для детализации на последующих этапах

Требования клиентов к услуге перевозки

- **Контейнеры:**
- Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок не контейнерными поездами
- Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок в составе контейнерного поезда
- Скорость перевозки
- Доля ускоренных поездов
- Гарантия выполнения заявок
- Стоимость перевозки
- **Сырьевые грузы:**
- Доля вагонов, поданных по графику
- Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок
- Доля маршрутных отправок
- Гарантия выполнения заявок
- Ритмичность подачи порожних вагонов
- **Не сырьевые грузы:**
- Гарантия выполнения заявок
- Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок
- Доля вагонов, поданных по графику
- Стоимость перевозки
- Сохранность груза

Требования к модели регулирования

- Утверждение **вертикально-интегрированной бизнес-модели РЖД** – закрыть дискуссию по либерализации рынка тяги и остановить продажу дочерних компаний- операторов, логистической, терминальной инфраструктуры
- Выбор и фиксирование **модели финансирования развития:** определение эффективного уровня тарифов и государственных субсидий, обеспечение равных условий конкуренции с другими видами транспорта
- Разработка целевой **долгосрочной модели тарифообразования** на грузовые перевозки: либерализация тарифов или дифференциация тарифов по отраслям на справедливом уровне
- Решение вопросов о закрытии или субсидировании убыточных частей инфраструктуры (станции погрузки/разгрузки, направления). Разработка **сетевого контракта** между государством и ОАО «РЖД»

Износ основных средств по основным хозяйствам, По состоянию на 01.01.2012

Дирекции и филиалы	% износа
Центральная дирекция инфраструктуры	
Хозяйство пути	84
Хозяйство автоматики и телемеханики	84
Хозяйство электрификации и электроснабжения	69
Вагонное хозяйство	59
Центральная дирекция по ремонту пути	50
Центральная дирекция по ремонту пути	
АСКО ПВ	57
Вагонные весы	54
Смотровые вышки видеонаблюдения	20
Тепловизионные комплексы дистанционного контроля загрузки вагонов	49
Дирекция по ремонту тягового подвижного состава	46
Центральная дирекция связи	64
Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом	67
Центральная дирекция по тепловодоснабжению	70
Пассажирское хозяйство	75

Протяженность
ВСМ в
эксплуатации, км

Протяженность
ВСМ в стадии
строительства, км

Протяженно
сть ВСМ
к 2025 г., км

В 2012 г. во всем мире эксплуатировалось более 2770 высокоскоростных поездов (со скоростью движения выше 200 км/ч). Из них в Азии 1087, в Европе – 1670 и Северной Америке – 20.

Работает

Строится

Страна	Протяженность ВСМ в эксплуатации, км	Протяженность ВСМ в стадии строительства, км	Протяженность ВСМ к 2025 г., км
Китай	6403	4235	13539
Испания	2144	1579	5525
Япония	2664	424	3625
Франция	2036	757	5200
Германия	1334	428	2320
Италия	923	0	1318
Турция	447	758	2424
Южная Корея	412	186	647
Саудовская Аравия	0	550	550
Марокко	0	200	680
США	362	0	1262
Тайвань	345	0	345
Бельгия	209	0	209
Россия	180*	0	2274**
Нидерланды	20	0	120
Великобритания	113	0	707
Швейцария	35	72	107

По данным Международного союза железных дорог
*Линии со скоростью движения поездов 160-200 км/ч
**Согласно транспортной стратегии РФ до 2030 г.

Приоритетные проекты ВСМ в России



Проект ВСМ – ЦЕНТР-ЮГ

Маршрут	Москва – Ростов-на-Дону – Адлер
Протяженность	1471 км
Среднее время в пути	от 2,2 часа до 2,5 часов
Пассажиропоток	17,7 млн. пассажиров
	Соединяет Столицу с новым туристическим кластером

Проект ВСЖМ 1

Маршрут	Москва – Санкт-Петербург
Протяженность	659 км
Среднее время в пути	~ 2,5 часа
Пассажиропоток	17,8 млн. пассажиров
	Соединяет 2 крупнейшие агломерации
	Развитое сообщение на данном направлении (Сапсан)
	Самый крупный потребительский рынок в России (более 16 млн. чел.)

Проект ВСМ-2

Маршрут	Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург
Протяженность	1563 км
Среднее время в пути	3,5 часа
Пассажиропоток	23,2 млн. пассажиров
	Соединяет 7 городов миллионников
	Слабо развито транспортное сообщение
	Объединяет 5 из 10 наиболее промышленно развитых регионов России