

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ
И ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ

ЭКОНОМИКА

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

6 • 2014

В номере

Аналитика
Экономика и финансы
Инвестиционная политика
Тарифная политика
Точка зрения
Зарубежный опыт
Кадровая служба
Нормативные документы



РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Б.М. Липидус – старший советник президента ОАО «РЖД», генеральный директор ОАО «ВНИИЖТ», председатель редакционного совета, доктор экономических наук, профессор

С.Б. Абрамов – начальник Дирекции железнодорожных вокзалов

Т.В. Андранович – заместитель начальника Департамента экономики ОАО «РЖД», кандидат экономических наук

И.С. Беседин – начальник ГУП «Московский метрополитен», кандидат технических наук

Л.И. Васина – заместитель генерального директора ОАО «Росжелдорпроект» по кадрам

И.А. Костенец – начальник Департамента экономики ОАО «РЖД», кандидат технических наук

Е.А. Кунаева – генеральный директор ЦФТО ОАО «РЖД»

Д.А. Мачерет – первый заместитель председателя объединенного ученого совета ОАО «РЖД», доктор экономических наук, профессор

С.Н. Пегов – заместитель начальника Департамента управления делами ОАО «РЖД»

Ф.С. Пехтерев – генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта», доктор экономических наук

С.Б. Постников – заместитель начальника Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД», кандидат экономических наук

Н.П. Терешина – заведующая кафедрой экономики и управления на транспорте Института экономики и финансов МИИТ, доктор экономических наук, профессор

А.В. Шаронов – ректор Московской школы управления «Сколково»

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ: ЗАО «МЦФЭР»

Межанский М.А. – генеральный директор

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ МЦФЭР

Гирихида В.П. – директор

Богданова Е.В. – первый заместитель директора, главный редактор

РЕДАКЦИЯ

Гандельсман Т.А. – главный редактор, gandelsman@mcfr.ru

Сидоров А.Б. – ответственный редактор, sidorov@mcfr.ru

Шишкин П.В. – выпускающий редактор

Першина Н.Е. – компьютерная верстка

Матросова И.В. – секретарь редакции

Адрес редакции

127287, г. Москва, ул. 2-я Хутурская, д. 38А, стр. 17

Тел.: 8 (495) 937-90-80

Для писем: 129164, г. Москва, а/я 9

ejd@mcfr.ru

РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ

Синицина Н.Ю. – руководитель, nsinitina@mcfr.ru

Тел.: 8 (495) 937-90-80, доб. 27-45

ОТДЕЛ ПРОДВИЖЕНИЯ

Барляева Л.И. – бренд-менеджер lBarlyaeva@mcfr.ru

Тел.: 8 (495) 937-90-80,

доб. 25-72

ОТДЕЛ ПО РАБОТЕ С КЛИЕНТАМИ

Тел.: 8 (495) 937-90-82

Претензии по доставке

направляйте по факсу: 8 (495) 933-52-62

pressa@mcfr.ru

Подписные индексы в каталогах:

«Роспечать» – 48866 (п/г), 79529 (годовой);

«МАП» – 99739, 16686;

«АРЗИ» – 84993, 84994

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов. Перепечатка материалов, опубликованных в журнале, допускается только по согласованию с редакцией.

Свидетельство № 017994 от 29.07.1998. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Подписано в печать 26.05.2014. Формат 70 × 108 1/16

Бумага офсетная. Усл. печ. л. 15,4. Уч.-изд. л. 12,4

Тираж 4000 экз. Изд. № 6130. Зак. № К-782. Дата выхода в свет 11.06.2014. Свободная цена.

ЗАО «МЦФЭР»

Юридический адрес: 129090, г. Москва, ул. Щепкина, д. 25/20

Отпечатано в ОАО «ИПК «Чувашия»

428019, Чувашская Республика, г. Чебоксары, пр-т И. Яковлева, 13

© ЗАО «МЦФЭР», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|-------------------------------|----------|
| КОРОТКО О ВАЖНОМ | 7 |
|-------------------------------|----------|

АНАЛИТИКА

| | |
|---|-----------|
| Ликвидация перекосов тарифной системы – необходимое условие для сохранения конкурентоспособности грузовладельцев и железнодорожных перевозок | 10 |
|---|-----------|

По материалам пресс-релиза ИПЕМ

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

ЛАПИДУС Б.М., МАЧЕРЕТ Д.А.

| | |
|--|-----------|
| Макроэкономическое обоснование сегментирования рынка грузовых перевозок | 13 |
|--|-----------|

Задача макроэкономического сегментирования рынка грузовых перевозок – не статично зафиксировать зоны преимущественного применения того или иного вида транспорта, а стимулировать рост эффективности и конкурентоспособности каждого из них в интересах как непосредственных клиентов, так и всех субъектов, связанных с осуществлением перевозок, в интересах экономики страны и общества

РЫШКОВ А.В., ШАХАНОВ Д.А.

| | |
|--|-----------|
| Концептуальная модель управления конкурентоспособностью железнодорожной транспортной компании | 26 |
|--|-----------|

Наиболее эффективным сегментированием с точки зрения повышения конкурентоспособности является деление рынка на относительно крупные части (сегменты), поскольку мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности компании в наиболее емком сегменте, коснутся большего количества потребителей, а значит, будут более эффективными

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА

ЧИПИГА Н.П., ЖДАНОВА С.М., ГАНЕНКО Е.В.

Инновационная стратегия внедрения научно-технических разработок43

Инвестиционная стратегия модернизации Северного широтного хода Дальневосточной железной дороги требует устранения узких мест на основе грамотного управления состоянием природно-техногенной среды в районах вечной мерзлоты и глубокого сезонного промерзания

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

ПРОДАН А., ТЕЙКСЕЙРА П.Ф., ЛОПЕС-ПИТА А.

Система тарифов железнодорожного транспорта ЕС: тенденции и бенчмаркинг 2007–2012 гг.51

Необходимость создания дополнительных европейских нормативных документов по компенсации инфраструктурных инвестиционных затрат вызвана высоким разбросом в инфраструктурных тарифных уровнях между странами, делящими высокоскоростной маршрут

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

ЕЛИСЕЕВ С.Ю., ШАТОХИН А.А.

Эффективное использование собственных вагонов транспортных компаний на логистических принципах 60

Оптимальная технология организации обращения грузовых вагонов на железнодорожном транспорте имеет первостепенное значение, оказывая непосредственное влияние на объемы перевозимых грузов, скорость, сохранность и снижение себестоимости их перевозки

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

ХУСАИНОВ Ф.И.

Либерализация железнодорожных тарифов и дерегулирование отрасли: опыт США 68

Опыт США свидетельствует, что управление железнодорожной системой может базироваться не только на «вертикальном» подчинении всех подразделений одному центру, но и на «горизонтальном» взаимодействии независимых друг от друга вертикально-интегрированных компаний – перевозчиков и собственников инфраструктуры

РАЗУМОВА Е.Н.

Маркетинговый подход к дифференциации проездной платы в зависимости от места в вагоне и периода года.....78

Основное направление увеличения прибыльности пассажирских перевозок – гибкое регулирование тарифов в зависимости от сезона, дифференциации скидок с тарифа от продажи, а также от срока предыдущей реализации проездных документов

КАДРОВАЯ СЛУЖБА

ИВАНОВА Е.А.

Методика маркетингового анализа регионального образовательного пространства транспортного вуза 84

Растущие требования работодателей, все более широкий переход на рыночные принципы работы и непростая демографическая ситуация диктуют необходимость научно обоснованного подхода к разработке стратегии образовательной деятельности

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Нормативные правовые акты и другие официальные документы Российской Федерации

Обзор «в картотеку».....93

Федеральный закон от 28.12.2013 № 423-ФЗ

О внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции»..... 108

**Постановление Главного государственного санитарного врача РФ
от 21.01.2014 № 3**

Об утверждении СП 2.5.3157-14 «Санитарно-эпидемиологические
требования к перевозке железнодорожным транспортом
организованных групп детей»
(вместе с СП 2.5.3157-14 «Санитарно-эпидемиологические правила...»)
(Зарегистрировано в Минюсте России 26.03.2014 № 31731)110

Нормативные и другие официальные документы ОАО «РЖД»

Обзор «в картотеку»118

Распоряжение ОАО «РЖД» от 03.03.2014 № 552р

Об организации рационализаторской деятельности в ОАО «РЖД» .. 125

Распоряжение ОАО «РЖД» от 11.03.2014 № 618р

О базовых кафедрах вузов железнодорожного транспорта
в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД»..... 163

Распоряжение ОАО «РЖД» от 11.04.2014 № 898р

Об условиях привлечения в операционную деятельность ОАО «РЖД»
локомотивов собственности третьих лиц..... 166

Распоряжение ОАО «РЖД» от 14.04.2014 № 904р

Об утверждении Положения о родительской плате в дошкольных
группах негосударственных (частных) образовательных учреждений
и в негосударственных (частных) общеобразовательных школах-
интернатах ОАО «РЖД»..... 169



Коротко о важном

ОАО «РЖД» подвело итоги деятельности по международным стандартам финансовой отчетности за 2013 год

Выручка Холдинга за 2013 г. выросла на 14,4% по сравнению с 2012 г. и составила 1762,8 млрд руб. (в 2012 г. – 1540,3 млрд руб.). Основными факторами роста выручки стали консолидация логистического оператора GEFCO и увеличение доходов от пассажирских перевозок. Выручка GEFCO по итогам года составила 168,9 млрд руб. и отражена в составе доходов от предоставления логистических услуг, которые по итогам 2013 г. составили 179,2 млрд руб. по сравнению с 8,0 млрд руб. годом ранее. Доходы от пассажирских перевозок увеличились на 7,1% за счет роста пассажиропотока и повышения тарифов на данный вид услуг. Доходы от грузовых перевозок выросли на 1,0% по сравнению с 2012 г. на фоне снижения средней доходности перевозок из-за изменения структуры грузов и роста порожних пробегов.

Операционные расходы выросли на 17,8% – до 1689,9 млрд руб. (в 2012 г. – 1434,3 млрд руб.). Ключевыми факторами роста стали консолидация компании GEFCO, рост амортизационных отчислений, рост налоговых выплат в результате отмены льгот по налогу на имущество, а также рост расходов на персонал. Рост амортизационных отчислений составил 8,44% (с 193,6 млрд руб. в 2012 г. до 210 млрд руб. в 2013 г.), что связано с вводом основных средств в эксплуатацию, при этом увеличение налоговых выплат в части налога на имущество составило 9,5 млрд руб. Рост расходов на заработную плату и социальные отчисления – с 646,6 млрд руб. в 2012 г. до 697,6 млрд руб. в 2013 г. – объясняется консолидацией GEFCO (22,6 млрд руб.) и индексацией заработной платы на 5,7% в течение 2013 г. в соответствии с коллективным договором.

Чистая прибыль Холдинга по итогам 2013 г. составила 36,7 млрд руб. (в 2012 г. – 93,7 млрд руб.). Снижение чистой прибыли по сравнению с 2012 г. обусловлено, в значительной степени, неблагоприятной экономической ситуацией и падением доходности перевозок из-за роста доли низкодоходных грузов в структуре грузооборота ОАО «РЖД». Кроме того, на снижение чистой прибыли в отчетном периоде повлияли рост процентных расходов на 14,6 млрд руб., в связи с увеличением размера финансового долга с 491,9 млрд руб. на 31 декабря 2012 г. до 695,6 млрд руб. на 31 декабря 2013 г., которое было частично компенсировано