

УДК 656.2.001.73

## ПУТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВЕДУЩИХ СТРАН МИРА В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

*Дикань В.Л., д.э.н. профессор,  
Мищенко Е.А., аспирант (УкрГАЗТ)*

*Статья посвящена анализу структурных реформ железнодорожного транспорта закордоном, проанализованы этапы його реформування та розвитку в умовах сучасної економіки.*

**Постановка проблемы и ее связи с научными и практическими задачами.** Украина остается практически единственным государством в Европе, где не реализованными являются программы по реформированию железнодорожного транспорта. При этом, в течение последних 15 лет было уже несколько попыток проведения реформ, которые, к сожалению, не нашли практической реализации. Причиной тому - серьезные политические расхождения управленческой элиты отрасли, которые, к сожалению, приводят к необоснованным экономическим решениям. Вместе с тем, ситуация в сфере железнодорожного транспорта диктует необходимость принятия конкретных и адекватных шагов по адаптации отрасли к современным рыночным условиям.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Публикации последних лет дают основание констатировать о наличии большого интереса к проблеме реформирования отрасли. В предлагаемой статье произведен анализ ряда подходов исследователей, где уже представлены реальные результаты реформ. К таковым относятся следующие: 1. Проект “Реструктуризация железных дорог в переходных экономиках”, который посвящен опыту проведения реформ на железных дорогах мира; 2. Справочник “Деловая Великобритания”, том VIII, который систематизирует предпосылки реформ на транспорте Великобритании, а так же основные этапы их проведения. 3. Статья “Железные дороги и рынок: либерализация как способ выживания”, журнал РЖД-Партнер, которая рассказывает об исторических предпосылках проведения реформ и нынешнем состоянии железнодорожной отрасли США; 4. Авдаков И.Ю. “Реформа управления железными дорогами Японии”, где показан осторожный подход к реформе управления на железнодорожном транспорте Японии и полученные результаты; 5. “Железные дороги мира” №3, Т. Winsor. Railway Gazette International, 2006, № 1, р. 23 – 25, посвященный европейскому законодательству о железнодорожной инфраструктуре.; 6. Аналитическая записка

”Реформа пассажирских железнодорожных перевозок: проблемы и перспективы” ОАО “РЖД”, которая рассказывает об основных направлениях реформ, проводимых в странах ЕС.

**Выделение нерешенных частей общей проблемы, которым посвящена статья.** Вместе с тем, мировой опыт реформирования транспорта не может быть полностью скопирован и предложен в качестве экономического инструмента по выводу стратегии на уровне современных мировых стандартов. В статье рассмотрены некоторые узловые вопросы реформирования, которые определяют только стратегические приоритеты железнодорожного транспорта Украины начала 21 века.

**Формирование целей статьи.** Целью публикации является обзор мировых подходов к реформированию железнодорожного транспорта в контексте интеграции Укрэлизины в европейские транспортные коммуникации.

**Изложение основного материала.** Железнодорожный транспорт является одним из старейших видов транспорта. Своим появлением железнодорожный транспорт обусловил бурное развитие мировой экономики в 19-м веке и играл ведущую роль в народном хозяйстве стран мира до середины 20-го века. Начиная с 50-х годов прошлого века, практически во всех развитых странах мира обозначились устойчивые негативные тенденции, выразившиеся, в первую очередь, в значительном уменьшении доли железных дорог на рынке транспортных услуг и превращении этого некогда сверхприбыльного вида транспорта в отрасль, требующую постоянной, увеличивающейся каждый год поддержки государства.

В условиях жесткой конкуренции между различными видами транспорта ни попытки регулирования, сопряженные с реструктуризацией железнодорожных предприятий и ведомств, ни финансовые субсидии не оказались в состоянии изменить негативную динамику [1].

На протяжении последних 20 лет реформы на железнодорожном транспорте были проведены в десятках стран мира: Европейском союзе,

Мексике, Бразилии, Аргентине, Австралии, Новой Зеландии, США, Японии и странах Африки. Цели проведения ряда реформ заключались в неспособности государственных железных дорог предоставлять услуги высокого качества и быстро реагировать на изменения рыночной ситуации [2].

Многие дороги становились малорентабельными, а то и вовсе убыточными, что и обусловило постепенный переход к политике дерегулирования, акционирования и приватизации.

Основными целями проводимых реформ являлось повышение качества услуг и уменьшение убытков железных дорог, но подходы стран к решению поставленных целей были выбраны разные, из которых можно выделить две основные модели: 1) вертикальное разграничение – отделение инфраструктурной деятельности от перевозочной; 2) горизонтальное разграничение, предполагающее создание нескольких конкурирующих между собой вертикально-интегрированных компаний. Первая модель была реализована странами ЕС и уже в полной мере используется Великобританией и Швецией. Вторая модель взята на вооружение Японией и странами Африки и Латинской Америки.

Предпосылками проведения реформ на железнодорожном транспорте Великобритании явилась ситуация, которая сложилась на протяжении многих лет, а именно железные дороги Великобритании теряли свою долю транспортного рынка (за 40 лет в грузовых перевозках доля железных дорог снизилась с 40% до 7%, а в пассажирских - с 17% до 5% [3]).

В 1994 году было проведено отделение инфраструктурной деятельности от перевозочной. В 1994-1997 гг. отрасль была приватизирована. Компания Railtrack получила в собственность инфраструктуру железных дорог. Недостаточное финансирование, отсутствие необходимых инвестиций для модернизации и расширения сети железных дорог привели к серии железнодорожных катастроф в 1990-х – начале 2000-х годов, результатом которых железнодорожная отрасль оказалась в кризисном состоянии. Не смотря на субсидии государства, одним из последствий стало банкротство компании Railtrack в 2001 году вследствие неспособности выделить необходимые средства на реконструкцию путей и выплату компенсаций перевозчикам после катастрофы под Хатфилдом в октябре 2000 года. В 2002 году вместо компании Railtrack была создана новая инфраструктурная компания, Network Rail Infrastructure Ltd, которая, впрочем, продолжает нести убытки (приблизительно 0,3 млрд. фунтов стерлингов в год). После этого началась коррекция британской модели приватизации в сторону усиления государственного участия в регуляторных и инвестиционных процессах на железнодорожном

транспорте.

Страны Латинской Америки предпочли другой сценарий реформирования железнодорожной отрасли – создание вертикально-интегрированных железнодорожных концессий, подобно существующим в США и Канаде. Хотя железные дороги в США никогда не были государственными, на протяжении длительного периода их регулирование затрагивало практически все стороны их деятельности, включая тарифы. В 1860 году в США действовало более 300 независимых железнодорожных компаний, владевших и путями, и подвижным составом. Правительство США во второй половине XIX века, следуя общей для запада тенденции, начало проводить политику все большего вмешательства в экономику. В частности, это касалось установления весомых протекционистских таможенных тарифов, а также инвестирования в железнодорожное строительство с целью достижения большего политического контроля над страной после Гражданской войны (1861–1865 гг.) [4].

В этот же период в США возникают крупные железнодорожные компании, которые снизили свободную конкуренцию, что привело к повышению тарифов на перевозки. В 1887 году был принят закон о регулировании торговли и создана Межштатная коммерческая комиссия (МКК), которая регулировала работу железных дорог, а так же в целом рассматривала вопросы экономической политики на железнодорожном транспорте, утверждала тарифы. В начале XX века система была еще несколько ужесточена, и в 1920 году сформировалась окончательно, просуществовав с незначительными изменениями до второй половины 70-х годов. В целом система государственного ценового регулирования довела железнодорожные компании США, согласно официальному признанию, «буквально до полного развала». Слияния 1960-х не помогли железнодорожникам выйти из него, и решением Конгресса США от 1 мая 1971 г. была создана государственная пассажирская компания Amtrack (American travel by track), что позволило частным компаниям полностью сосредоточиться на более прибыльном секторе грузовых перевозок. В 1976 г. был принят «Закон о возрождении железных дорог и реформе регулирования», проложивший путь к гибкой политике тарифного регулирования и ставший основой всей дальнейшей политики дерегулирования в соответствии с «Законом Стэгерса» (1980 г.). У железных дорог появилась возможность снижать тарифы по соображениям конкуренции или повышать их для покрытия растущих издержек. В настоящее время в США в секторе грузовых перевозок действуют 7 крупных компаний (против 36 в 1980г.). Закрылось большое число невыгодных маршрутов. В целом сегмент

грузовых перевозок в условиях свободного рынка выжил, но нет оснований расценивать данный опыт, как безусловный успех. Государство, тем не менее, продолжает оказывать большую финансовую помощь железным дорогам, причём не только на их развитие и модернизацию, но и на их содержание. На период 2004-2010 гг. на эти цели запланировано потратить 247 млрд. долл.

Япония является одним из удачных примеров приватизации железнодорожной отрасли. В момент ухода из-под контроля правительства в 1987 г. японская железная дорога накопила 350 млрд. долларов долга. Из шести пассажирских коммерческих подразделений, выделенных в структуре японской железнодорожной группы (JNR), три — прибыльны.

Основной причина успехов является инновация.

В 1997г. Западная японская железнодорожная компания ввела новый тип суперэкспрессов Синкансэн с максимальной скоростью 300 км/час. Ежедневно по территории островного государства курсируют 26 тысяч пассажирских и товарных составов. Только в регионе Большого Токио и в восточной части острова Хонсю местная железнодорожная компания ежедневно перевозит до 16 миллионов пассажиров. Она же владеет 1700 вокзалами с их бесчисленными ресторанами, магазинами и предприятиями услуг, зарабатывая около 700 миллионов долларов чистой прибыли ежегодно [5].

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте в странах ЕС в целом следует принятой концепции, а именно: разделение инфраструктуры и перевозок, при этом инфраструктура остается государственной монополией.

Общезвестно, что рыночная доля европейских железных дорог значительно ниже объективно возможной и что конкуренция со стороны автомобильного и воздушного транспорта (с недорогими предложениями транспортных услуг) усиливается. В 25 странах ЕС автомобильный транспорт имеет на рынке грузовых перевозок долю 72 %, оставляя железным дорогам 16 %. В пассажирских перевозках на высокоскоростные сообщения приходится менее 1 % пассажирооборота, выполненного всеми видами транспорта [6].

Внутренний европейский рынок (задачи обеспечения свободного перемещения людей и товаров, повышения занятости и т. п.) требует наличия эффективной и экономичной транспортной системы. Под этим подразумеваются современная инфраструктура с высокой пропускной способностью и надежный подвижной состав, которые позволят континентальной транспортной сети адекватно соответствовать

потребностям пользователей. Реформа железнодорожного транспорта в странах Евросоюза проходит под знаменем всеобщей либерализации и становления рыночных механизмов. Все ключевые направления реформ прописаны в так называемой Белой книге ЕС по железнодорожному транспорту, изданной в 1996 году. Среди основных положений концепции трансформаций железных дорог Европы обозначены следующие направления:

- Санация финансов железных дорог и списание долгов;
- Отказ от перекрестного финансирования пассажирских перевозок;
- Государственное финансирование инфраструктуры;
- Свободный доступ к железнодорожной инфраструктуре;
- Техническая универсализация железных дорог [7].

Почти все страны Западной Европы, реализуя Директиву ЕС 91/440, принятую в 1991 году, пошли по пути организационного разделения инфраструктуры и эксплуатационной деятельности. Но большинство из них, создав акционерные общества или выдвинув идею коммерциализации, сохранило при этом железнодорожный транспорт в руках государства. Только Великобритания остановилась на варианте «чистой» приватизации своих железных дорог. До сих пор в странах Западной Европы нет единой концепции управления железнодорожным транспортом. Так, в Германии, Португалии и скандинавских странах максимально учли требования Директивы ЕС и отделили функции управления инфраструктурой от эксплуатационных, а во Франции, наоборот, максимально сохранили традиционные институты управления железнодорожным транспортом. Результаты реформирования также неодинаковы. Несмотря на то, что реформы железнодорожного транспорта идут уже более 20 лет, в целом в Европе вопрос их успешного завершения остаётся открытым.

Почти десять лет на Украине ведутся споры о проведении реформ на железнодорожном транспорте, а именно как лучше это сделать и какие будут результаты, чтобы позволить Украине стать лидером перевозок в восточноевропейском регионе.

Укрзалізниця працює над реалізацією ряду перспективних програм, направлених на збільшення ефективності роботи, впровадження нових технологій і забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Однією з таких програм є Концепція комплексної програми розвитку залізничного транспорту на 2007-2020 гг., де визначені пріоритети державної

политики в сфере железнодорожного транспорта, основные направления развития опорной транспортной инфраструктуры страны, приоритетные задания институциональных реформ, а так же основные задачи развития железнодорожной транспортной системы [8].

Также разработана концепция Государственной целевой программы-внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005-2015 гг., которая предполагает создание в Украине сети скоростных железнодорожных магистралей для сообщения внутри страны и за ее пределами [9].

**Выводы данного исследования и перспективы дальнейших работ в данном направлении.** Развитие железных дорог в каждой из рассматриваемых стран нельзя объяснять исключительно организацией реформирования структурных подразделений, сменой форм собственности и т.д. Позитивные результаты также могут быть следствием других факторов, таких, как общий экономический подъем, рост доходов населения, технический прогресс, обусловивший снижение издержек. При этом сократить государственные расходы на железнодорожный транспорт и снизить уровень необходимого отрасли госконтроля практически нигде не удалось. Дробление крупных национальных перевозчиков на несколько частных компаний приводило к росту транспортных издержек, что увеличивало нагрузку на всю экономику страны. При отделении перевозочной деятельности от инфраструктуры последняя либо деградировала в отсутствие финансирования, либо целиком зависела от государственных дотаций.

Зарубежный опыт реформирования не дает однозначного подтверждения, что разгосударствление железных дорог является лучшим способом управления. Реформирование железнодорожного транспорта на Украине – это крупнейший проект, преследующий достижения важных социально-экономических и других целей. Поэтому, как всякий крупномасштабный проект, реформы требуют больших затрат и нуждаются в

технично-экономических обоснованиях с определением затрат на реформирование и оценку его эффективности поэтапно и в конкретных цифрах.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Реструктуризация железных дорог в переходных экономиках // Центр экономических и финансовых исследований и разработок. – Москва, 2003. – С.8.
2. Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Реструктуризация железных дорог в переходных экономиках // Центр экономических и финансовых исследований и разработок. – Москва, 2003. – С.10.
3. Деловая Великобритания, том VIII: Справочник. / Т. Васильченко, Г. Вачнадзе, А. Грибков, И. Ермаченков и др. – Москва, 2005. – с. 22.
4. Гурьев А. Железные дороги и рынок: либерализация как способ выживания // РЖД-Партнер. – 2008. - <http://geldor.org.ua/archives/51>
5. Авдаков И.Ю. Реформа управления железными дорогами Японии // Материалы конференции Института востоковедения РАН. – Москва, 2006. - <http://www.japan-assoc.ru/publikacii/nauka/japon-opyt-2006-2/reforma-upravlenija-zheleznymi-dorogami-japonii-opyt-dlja-rossii.html>
6. Европейское законодательство о железнодорожной инфраструктуре // Железные дороги мира. – 2006. - №2.
7. Реформа пассажирских железнодорожных перевозок: проблемы и перспективы // Аналитическая записка ОАО "РЖД". – 2006.
8. Концепция комплексной Программы развития железнодорожного транспорта Украины на 2007-2020 гг. // ДНДЦ УЗ. – 2006.
9. Концепция Государственной целевой программы-внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005-2015 гг. // Укрзалізниця. – 2007.

*Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Плетникова И.Л.*