

А.А. Жаркова

Сибирский государственный индустриальный университет

ОБ ИТОГАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ РЕФОРМЫ В РОССИИ В КОНТЕКСТЕ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

Целями реформирования российского железнодорожного транспорта были повышение производительности, качества предоставляемых услуг, обеспечение стабильного притока инвестиций, внедрение инноваций. Такие цели во всех странах общие. Выбранные правительствами инструменты, призванные способствовать реализации общих целей, следующие: развитие конкуренции, улучшение корпоративного управления железнодорожными предприятиями, государственное финансирование (субсидирование) железных дорог. В сравнении с зарубежным опытом предпосылки и условия реформирования существенно различались, а потому различались и способы реформирования, и целевое состояние железнодорожного рынка.

В Европе реформирование железнодорожного транспорта было направлено на увеличение его доли в общих объемах транспортировки грузов и пассажиров. Для этого реализовывался комплекс мер, направленных на унификацию инфраструктуры, отделение инфраструктуры от перевозок, развитие конкуренции железнодорожных компаний по мере открытия национальных рынков и упрощения процедур организации движения по территории разных стран. Общий вектор реформ был направлен на активизацию бизнеса различных компаний на общеевропейской инфраструктуре. Результатом проведенной в большинстве стран Европейского Союза реформы железнодорожного транспорта стал контроль государства над инфраструктурой, в то время как конкурентным стал рынок перевозок.

В России, напротив, доля железнодорожных перевозок высока, объемы перевозок стабильно растут с 1998 г., на инфраструктуре – дефицит пропускных способностей. Поэтому очевидно, что применить европейскую модель реформирования и мировой опыт в целом не представлялось возможным.

В мире существуют два основных типа организационной структуры железнодорожного транспорта: железнодорожный транспорт в странах Северной Америки представлен частными, вертикально интегрированными компа-

ниями, являющимися локальными перевозчиками на участках инфраструктуры, находящейся у них в собственности. В Европейских странах перевозчик и владелец инфраструктуры финансово, а зачастую и юридически разделены.

Многие страны пришли к сочетанию законодательно закрепленного доступа к путевой инфраструктуре с тем или иным вариантом разделения между управлением инфраструктурой и перевозками, однако почти никто не решился оборвать связь между ними полностью.

В некоторых случаях такое разделение носит сугубо финансовый характер. Так, Греция и Люксембург ограничились разделением финансовой отчетности между подразделениями одной компании, отвечающими за пассажирские перевозки и инфраструктуру.

Другой вид разделения – структурный, когда создаются достаточно автономные подразделения по роду деятельности внутри группы (Холдинга). В Италии Группа FS включает RFI (инфраструктура) и Trenitalia (перевозки), в Германии различные акционерные общества, отвечающие за сеть железных дорог, грузовые и пассажирские перевозки, входят в Холдинг «Железные дороги Германии» (Deutsche Bahn AG); или когда управлением инфраструктурой и перевозками занимаются различные компании или ведомства, причем как распорядитель инфраструктуры, так и перевозчик находятся в государственной собственности. Такое разделение присуще Португалии, Норвегии, Нидерландам, Дании и Финляндии [1].

Дальше всего процесс отделения перевозочной деятельности от инфраструктурной зашел в Великобритании и Швеции, где распорядителям инфраструктуры запрещено заниматься перевозочной деятельностью. Кроме того, распорядители инфраструктуры не имеют при этом финансовой «привязки» ни к одному иному железнодорожному предприятию. При этом опыт Великобритании всеми экспертами оценен как провальный.

Мировой опыт показывает, что большая часть государств делает ставку на развитие

конкуренции в перевозках между железнодорожными операторами в условиях регулируемого доступа к инфраструктуре (конкуренция «на рынке» и «за рынок»). При этом доступ независимых операторов к инфраструктуре действительно способен обеспечить эффективную реализацию целей реформирования: потребители получают перевозочные услуги в большем объеме, по доступным ценам при росте инвестиций и внедрении инноваций на железнодорожном транспорте.

Анализ реформирования железнодорожной отрасли за рубежом показывает, что отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности не привело к каким-либо очевидным позитивным результатам. Большинство экспертов связывают это с тем, что железнодорожный транспорт имеет важнейшее отличие от других видов транспорта – инфраструктура и перевозки в железнодорожном транспорте гораздо более тесно связаны, нежели в автомобильном, воздушном или морском транспорте.

Мнения касательно реформирования железнодорожной отрасли в нашей стране разделились надвое. Одни считают, что реформа отразилась на железных дорогах положительно и привела к либерализации рынка предоставления вагонов, обновлению и росту парка грузовых вагонов, но при этом в сфере инфраструктуры и в сфере услуг локомотивной тяги никаких изменений не произошло.

Анализируя современное состояние железнодорожного транспорта, сторонники положительных результатов реформ отмечают следующие основные проблемы:

- незаконченность реформы и, как следствие, высокая степень государственного регулирования;

- проблемы функционирования железнодорожного транспорта, связанные с незавершенностью проводимых реформ, а также несистемностью отдельных решений (когда в одном сегменте уже действуют рыночные силы, а в соседнем – архаичное государственное регулирование);

- необходимость дальнейшего развития железнодорожного транспорта должна заключаться в либерализации недореформированных сегментов, реформировании формы собственности на инфраструктуру железнодорожного транспорта и формировании рынка железнодорожных грузовых перевозок как наиболее эффективного механизма балансирования спроса и предложения на транспортные услуги [2].

Те же, которые считают реформу несостоявшейся ввиду накопившихся в отрасли проблем считают наиболее эффективным решени-

ем в области улучшения работы железнодорожной отрасли был бы возврат к структуре и системе МПС в модернизированном варианте в соответствии с нынешними реалиями; они предлагают:

- возродить инвентарный парк грузовых вагонов, а недостающие до нормы рабочего парка вагоны (сверх инвентарного парка) брать в управление ОАО «РЖД» у собственников и операторских компаний по договорам на основе тендера;

- вернуть дирекциям по управлению перевозками функции оперативного планирования всей эксплуатационной работы, включая погрузку и ее обеспечение порожними вагонами и выгрузку, а также функции по управлению работой вагонного парка, и перейти к централизованному распределению порожних вагонов под погрузку независимо от их принадлежности;

- восстановить ответственность грузоотправителей и грузополучателей за выполнение норм простоя вагонов рабочего парка под погрузкой и выгрузкой, а также ответственность центральной дирекции управления перевозками за выполнение оборота вагонов [3].

В целом обе стороны отмечают незавершенность реформы и необходимость принятия мер по улучшению ситуации.

Выводы. При рассмотрении особенностей работы железнодорожного транспорта в странах Северной Америки и Евросоюза, а также проблемы взаимодействия участников железнодорожных перевозок после проведенных реформ в России, отмечены разные подходы к итогам реформы в России, основные недоработки законодательной базы и некоторые положительные результаты.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. К и с е л е в С. Не стоит слепо копировать европейский опыт. URL: http://www.ng.ru/regions/2013-05-20/5_rzd.html (дата обращения 28.08.2012 г.).
2. Х у с а и н о в Ф. И. Реформа железнодорожного транспорта России: итоги и задачи //Транспорт Российской Федерации. 2011. № 5 (36). С. 20 – 23.
3. К у д р я в ц е в В.А. В тупике. Альтернативный взгляд на итоги реформирования железнодорожного транспорта. URL: <http://www.rostransport.com/article/51/> (дата обращения 28.08.2012 г.).

© 2013 г. А.А. Жаркова
Поступила 23 мая 2013 г.