



ОРГАНИЗАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Р. Коробьева, к.т.н., доцент кафедры «Управления эксплуатационной работой»,
Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика В. Лазаряна

Целью работы является исследование влияния процессов реформирования рынка транспортных услуг на условия организации пассажирских железнодорожных перевозок в странах Единого экономического пространства.

Анализ условий работы железных дорог стран-участниц ЕЭП показал, что в них отсутствует единая модель реформирования железнодорожного транспорта. Для Беларуси характерно сохранение рынка железнодорожных перевозок в монопольном состоянии и перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, в то время как реформирование железнодорожной отрасли в Российской Федерации и Республике Казахстан направлено на выделение функций управления железнодорожной инфраструктурой в монопольный сектор рынка и создание рыночной среды для пассажирских компаний. Анализ научных трудов по вопросам совершенствования организации пассажирских перевозок показывает, что данные проблемы в государствах ЕЭП решаются преимущественно традиционными методами. Доля независимых железнодорожных перевозчиков пассажиров на транспортном рынке в странах ЕЭП остается незначительной и их появление не оказало

существенного влияния на принципы организации пассажирских перевозок.

Железнодорожный транспорт был и остается основой транспортной системы и крупнейшей отраслью экономики Украины, обеспечивая перевозки грузов и пассажиров, как во внутреннем сообщении, так и в международном.

Основное значение железнодорожного транспорта для экономики связано с перевозкой грузов так, как он обеспечивает 58 % грузооборота, при этом грузовые перевозки являются основным источником доходов железных дорог. Железнодорожный транспорт является также и крупным перевозчиком пассажиров, на долю которого приходится 38 % пассажирооборота. Пассажирские перевозки, в отличие от грузовых, оказывают не столь значительное влияние на развитие промышленности, и, в большей степени, их задачей является обеспечение доступности территорий, повышение мобильности граждан и организация культурных связей, что способствует



развитию социально-экономической жизни регионов страны.

Целью работы является исследование влияния процессов реформирования рынка транспортных услуг на условия организации пассажирских железнодорожных перевозок в странах Единого экономического пространства.

Единое экономическое пространство (ЕЭП) — проект экономической и политической интеграции трёх государств: России, Казахстана и Беларуси. Одной из основных целей ЕЭП является развитие единой транспортной системы путем создания общего рынка транспортных услуг, включающего следующие направления:

- либерализация рынка транспортных услуг;
- создание условий для развития конкуренции и предотвращения недобросовестной конкуренции;
- устранение технических и административных барьеров;
- обеспечение качества транспортных услуг в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой;
- создание общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг;
- обеспечение свободы транзита при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами;
- формирование согласованной тарифной политики;
- осуществление последовательных мер по гармонизации действующих норм национальных законодательств государств — участников ЕЭП в отношении сфер естественных монополий на транспорте.

Железнодорожный транспорт стран-участниц ЕЭП в течение длительного времени был составляющими единой транспортной системы СССР, функционирующей по единым правилам с едиными стандартами, большинство из которых (ширина железнодорожной колеи, ширина и высота туннелей, правосторонний принцип организации движения, использование метрических стандартов, использование одинаковых сигнальных систем, одинаковые характеристики электроснабжения и др.) используют и сейчас, но при отсутствии единого центра принятия управленческих решений.

Проблемы, возникшие в железнодорожной отрасли стран ЕЭП, также схожи:

- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения;
- низкий уровень конкуренции и недостаточное качество транспортных услуг;
- высокая доля транспортных затрат в себестоимости продукции;
- высокий уровень износа транспортных средств, подвижного состава и объектов инфраструктуры;
- низкий уровень развития интеллектуальных транспортных систем;
- негативное влияние транспорта на экологию и др.

Функционирование транспортного рынка государств ЕЭП подвержено существенному влиянию процесса реформирования железнодорожного транспорта, целью которого является как повышение уровня внутриотраслевой конкуренции, так и повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг.

Основными задачами, которые стоят перед железнодорожной отраслью стран ЕЭП являются:

- разработка и внедрение эффективной модели рынка конкурентоспособных железнодорожных пассажирских перевозок;
- развитие и рациональное использование парка пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем;
- развитие скоростных и высокоскоростных перевозок пассажиров;
- увеличение пропускной способности железнодорожных линий при совместном использовании инфраструктуры для грузового и пассажирского движения;
- оптимальное соотношение цены и качества услуг, обеспечение ценовой доступности услуг транспорта;
- обеспечение высокого уровня удовлетворенности пассажиров оказываемыми услугами, создания интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок.

Для Беларуси характерно сохранение советской модели организации рынка железнодорожных перевозок. Основными направлениями развития пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте Беларуси являются:

- введение скоростных пассажирских поездов, следующих между областными центрами и столицей, а также в региональном сообщении;
- переходом на более комфортабельный и дешевый в эксплуатации подвижной состав;
- пересмотр тарифной политики на пассажирские перевозки, увязав ее с развитием многообразия тарифных планов для пассажира и его финансовыми возможностями и потребностями;
- развитие международных пассажирских перевозок.

Характер пассажирских железнодорожных перевозок в Казахстане определяется территориальными особенностями страны, которые характеризуются значительной площадью с относительно высокой концентрацией населения в городах и низкой плотностью населения на оставшейся территории, низкой плотностью транспортной сети, сложными погодными условиями. Кроме того, значительное влияние на железнодорожные пассажирские перевозки оказывают активные рыночные реформы, проводимые в экономике страны.

Казахстан первым на постсоветском пространстве приступил к системному реформированию рынка железнодорожных перевозок. В Республике Казахстан создание республиканского государственного предприятия «Қазақстан темір жолы» произошло в 1997 году с последующим переводом его в 2002-м в акционерную форму собственности. В 1998 году было создано дочернее государственное предприятие «Пассажирские перевозки», входящее в структуру республиканского государственного предприятия «Қазақстан темір жолы».

Принципы организации рынка железнодорожных перевозок были изложены в 2001 году в Законе Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте», в соответствии с которым монопольные услуги железнодорожной инфраструктуры были отделены от услуг по перевозкам грузов и пассажиров, услуг операторов подвижного состава и вспомогательных услуг что стало основой для формирования конкуренции в этих секторах транспортного рынка.

С 2003 года в стране началось развитие бизнеса компаний-операторов локомотивной тяги, пассажирских и грузовых перевозок, а также независимых собственников вагонов. Функционирование рынка пассажирских железнодорожных в Казахстане обеспечивается путем исключения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, конкурсного распределения социально значимых маршрутов между перевозчиками, а также покрытия части расходов на перевозки за счет бюджетных средств.

Порядок распределения маршрутов между перевозчиками осуществляется в соответствии с «Правилами проведения конкурса на основе открытого тендера по определению перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям, расходы которых подлежат долгосрочному субсидированию за счет бюджетных средств. В процессе конкурса выполняется распределение между перевозчиками ниток пассажирских поездов, заложенных в нормативный график движения пассажирских поездов национальной железнодорожной компании. К участникам конкурса выдвигаются требования относительно наличия собственного или используемого на иных законных основаниях, пассажирского подвижного состава в количестве не менее

30 % по пассажирским вагонам и 100 % по моторвагонному подвижному составу, наличия персонала, соответствующей квалификации, а также финансовой стабильности. Определение размера убытков перевозчиков при выполнении социально-значимых пассажирских выполняется в соответствии с «Методикой определения объемов субсидирования убытков перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям». В целом «Қазақстан темір жолы» выполняют порядка 80 % перевозок пассажиров, в то время как независимые перевозчики — 20 %.

Основные направления развития технического обеспечения железнодорожных пассажирских перевозок в Казахстане связаны с повышением эффективности использования имеющегося подвижного состава, его обновлением, а также с внедрением скоростных пассажирских перевозок. С целью оптимизации схемы поезда в соответствии с прогнозным размером пассажиропотока разработаны программные комплексы, позволяющие на основании данных системы АСУ «Экспресс-3» о продаже билетов оптимизировать число вагонов типов «люкс», «купе», «плацкарт», «общий» в составе. Проблемы обновления пассажирского подвижного состава в Казахстане рассматриваются с двух сторон: во-первых, обновление подвижного состава призвано улучшить качество обслуживания пассажиров и снизить эксплуатационные расходы на перевозки; во-вторых, обновление пассажирского подвижного состава железных дорог рассматривается как задача для развития казахского вагоностроения. В частности, в Казахстане налажено производство пассажирских вагонов Talgo.

Российские железные дороги являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. Российская Федерация в настоящее время осуществляет 10 % пассажирооборота всех железных дорог мира и 40 % от всех видов транспорта страны. Основную роль при формировании объема пассажирских перевозок играет пригородное сообщение, на него приходится порядка 90 % от общего объема отправленных пассажиров на железнодорожном транспорте.

Основные направления развития пассажирских железнодорожных перевозок определены в «Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.» и связаны с решением следующих задач:

- совершенствование системы тарифов на пассажирские железнодорожные перевозки;
- совершенствование системы компенсации за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации потерь в доходах перевозчиков при оказании услуг в социальном сегменте рынка;
- развитие конкуренции в сфере дальних и пригородных пассажирских перевозок;

- совершенствование подвижного состава для пассажирских перевозок;
- организация смешанных пригородно-городских пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах;
- ликвидация «узких мест», ограничивающих пропускную способность инфраструктуры;
- развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских железнодорожных перевозок.

В качестве методов совершенствования тарифной политики предлагается учитывать конкуренцию со стороны других видов транспорта и сезонные колебания спроса на них, усовершенствовать методы оценки себестоимости пассажирских перевозок.

В качестве основных подходов к разработке методов компенсации перевозчикам потерь в доходах при оказании услуг в социальном сегменте рынка указывается необходимость разработки долгосрочных программ поддержки, что позволит компаниям планировать свою деятельность и развитие на длительные периоды времени, адресность субсидирования, что позволит учесть характеристики маршрутов и прогнозные объемы перевозок на них, унификация подходов к субсидированию различных видов транспорта.

Созданием объединенных внутригородских и пригородных сетей рельсового транспорта ограничивается «наложение» всех видов перевозок (грузовых и пассажирских) и всех видов сообщений (в т. ч. пригородных и пригородно-городских) на пропускную способность железных дорог. В настоящее время протяженность «узких мест» по пропускной способности составляет 8,3 тыс. км, или около 30 % протяженности основных направлений сети железных дорог. Основной причиной нехватки пропускной способности перегонов на железной дороге является одновременное использование транспортных коммуникаций для перевозок различного вида и функционального назначения, дальности и стоимости без системной координации и управления спросом на сетевые ресурсы. В качестве решения, направленного на ликвидацию «узких мест», предусматривается как реконструкция и модернизация транспортной инфраструктуры, так и совершенствование организации перевозок.

Основными направлениями модернизации сети рассматриваются: специализация линий по видам преимущественного движения — грузового и пассажирского, создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного пассажирского движения.

Развитие сети скоростного и высокоскоростного движения способствует перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта, позволяет повысить эффективность всей системы перевозок, разгрузив существующие магистральные пути для пассажирских перевозок и высвободить часть железнодорожного полотна для грузовых.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Как показывает анализ, на железных дорогах стран-участниц ЕЭП отсутствует единая модель реформирования железнодорожного транспорта. Реформирование железнодорожной отрасли в Российской Федерации и Республике Казахстан направлено на разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте за счет выделения из монопольных структур пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава. При этом инфраструктура сохраняется в собственности государства и эксплуатируется государственной компанией.

Сравнение условий работы пассажирского комплекса железных дорог Украины показывает, что в ней уровень субсидирования пассажирских перевозок существенно превышает уровень субсидирования в странах ЕЭП. Наиболее близкими являются показатели Беларуси, где платой за проезд компенсируются затраты только на 60-70 % в дальнем сообщении и на 20 % в пригородном. При этом в Украине платой за проезд компенсируются затраты на 57 % в дальнем сообщении и на 13 % в пригородном. Убыточность пассажирских перевозок в Казахстане и Российской Федерации, где компенсации выплачиваются за счет государственных и местных бюджетов, значительно ниже, чем в Украине.

Доля рынка пассажирских железнодорожных перевозок, которые занимают независимые перевозчики в Российской Федерации и Казахстане являются незначительной. В этой связи основная часть научных работ посвящена разработке модели рынка, стимулирующей конкуренцию. В то же время научные работы по развитию подвижного состава перевозчиков и совершенствованию условий его работы ориентированы на монопольную модель рынка железнодорожных перевозок.

ВЫВОДЫ

Выполненные исследования показывают, что проблемы, с которыми сталкиваются железные дороги государств ЕЭП при осуществлении пассажирских перевозок, являются близкими к проблемам украинского железнодорожного транспорта. Вовлечение государственных и местных бюджетов в процесс покрытия убытков железнодорожных перевозчиков в Российской Федерации и Казахстане привел к уменьшению объемов субсидирования этого вида деятельности. Доля независимых перевозчиков на рынке железнодорожных пассажирских перевозок в Казахстане и Российской Федерации является незначительной, в этой связи основная часть научных работ, посвященных данному вопросу, связана с реорганизацией рынка, в то время как научные работы, посвященные проблемам организации перевозок, рассматривают традиционную монопольную организацию рынка пассажирских железнодорожных перевозок. ■■