
оценка эффективности работы всех подразделений железной дороги в целом, а также непосредственно эффективности использования подвижного состава и проводимых мероприятий по его модернизации, ремонту, обновлению, их своевременность их применения в различных условиях эксплуатации. Наиболее важной областью применения метода расходных ставок является его использование при разработке бизнес-планов на приобретение подвижного состава, оценку эффективности его использования, развитие инфраструктуры для пассажирских перевозок.

В докладе приводятся основные результаты опыта использования метода расходных ставок для оценки эффективности использования подвижного состава и инфраструктуры по видам перевозок и конкретно для пассажирских перевозок.

УДК 656.2.001.73 (100)

Мищенко Е. А.

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Проведен анализ зарубежных подходов к реформированию железных дорог.

В силу геостратегического положения Украины исключительно важную роль играет транспортный комплекс и, прежде всего, железнодорожный транспорт, который, наряду с другими отраслями, обеспечивает гарантированное единство экономического пространства и свободное перемещение товаров и услуг и является инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей.

В настоящее время имеют место разнообразные виды собственности в сфере железнодорожных перевозок стран мира. Процесс реформирования, который имел место на примере зарубежных железнодорожных администраций, отмечался различными подходами.

Реформа железнодорожного транспорта в странах Евросоюза проходит под влиянием всеобщей либерализации и становления рыночных механизмов. Необходимость проведения реформ железнодорожного транспорта была вызвана убыточностью пассажирских перевозок и быстро растущей конкуренцией со стороны других видов транспорта. Несколько раньше подобные преобразования были начаты в Японии. К моменту начала реформ, функции регулирования и хозяйственные функции находились в государственных структурах.

Реформирование железных дорог в странах Евросоюза осуществлялось в основном по трем направлениям:

1. Вывод железных дорог из ведения правительства и принятие обеими сторонами пересмотренного перечня задач и ответственности.

2. Реструктуризация железных дорог с целью усиления рыночной ориентации при сохранении роли государства в содержании инфраструктуры и позиций сохранения социально необходимых видов обслуживания.

3. Пересмотр границ между общественным и частным сектором в предоставлении транспортных услуг.

Необходимо подчеркнуть, что реформирование железнодорожного транспорта в странах Европы началось примерно 10 лет назад и в некоторых из них продолжается до сих пор. В ходе реформ в европейских странах при сохранении государственного контроля над железнодорожной отраслью была осуществлена децентрализация управления отдельными видами деятельности. Реформирование железнодорожной отрасли в Европе обеспечило повышение ее эффективности.

Структура управления отраслью железнодорожных перевозок в каждой из стран ЕС является оригинальной. От корпораций и холдингов до сегментного дробления некогда единых железных дорог; от деятельности инфраструктуры и оборота, до смешивания их функционирования в составе акционерных обществ; от полной либерализации доступа пассажирских компаний к выпускным способностям железных дорог до особого запрета на это для иностранных компаний и жестких ограничениях для местных.

Из всех стран Евросоюза только четыре – Великобритания, Швеция, Дания, Франция – частично отделили инфраструктуру от инвестиционной работы. Остальные государства намерены не вводить отдельное финансирование каждого вида деятельности железнодорожного транспорта и рассматриваются как единый производственный механизм.

Однако, опыт зарубежных стран показал, что полная передача инфраструктуры железных дорог в частные руки является негативным фактором для развития железнодорожного транспорта, и в первую очередь, в секторе пассажирских перевозок.

В США в условиях многообразных форм собственности прямое государственное влияние на транспорт распространяется главным образом только на инфраструктуру. Железные дороги, первоначально принадлежавшие частным компаниям, передали государству свои убыточные подразделения, что позволило в дальнейшем сохранить важные для страны пассажирские перевозки. Однако до настоящего времени государственная пассажирская компания является убыточной и субсидируется государством.

Несмотря на то, что во всем мире пассажирские перевозки являются убыточными, в некоторых странах действуют железнодорожные компании, которые приносят стабильную прибыль. Правительство Японии, к примеру, реорганизовало национальные железные дороги, чьи текущие убытки ежегодно составляли более 15 млрд долларов, провело приватизацию с разделением инфраструктуры государственных железных дорог по территориальному признаку между шестью пассажирскими компаниями и одной грузовой.

Зарубежный опыт свидетельствует, что универсального рецепта реформирования транспортной системы не существует, и все преобразования должны осуществляться с учетом экономических, социальных и других особенностей государства.
