УДК 656.2

С. С. ШУКУРОВА
Департамент экономического анализа и прогнозирования
АО «Узбекистон темир йуллари», г. Ташкент

РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ В УЗБЕКИСТАНЕ

В современных условиях глобализации и углубления международной экономической интеграции транспортная система выступает одним из ключевых факторов устойчивого развития национальной экономики. Железнодорожный транспорт, обладая высокой пропускной способностью и сравнительно низкими издержками, играет важную роль в обеспечении транзитного потенциала страны и развитии внешнеэкономических связей [1].

Вместе с тем, в ряде стран традиционная модель управления железнодорожным транспортом, основанная на доминировании государственного сектора, демонстрирует ограниченную эффективность. Это обусловливает необходимость проведения структурных реформ, направленных на повышение конкурентоспособности отрасли, оптимизацию затрат и улучшение качества предоставляемых услуг.

Анализ научной литературы и практики реформирования транспортных систем позволяет выделить основные направления трансформации железнодорожной отрасли.

Во-первых, институциональные преобразования, предполагающие разделение функций управления инфраструктурой и операционной деятельности. Данный подход способствует повышению прозрачности и эффективности управления [2].

Во-вторых, либерализация рынка транспортных услуг, направленная на создание конкурентной среды. Допуск частных операторов на рынок стимулирует повышение качества обслуживания и снижение затрат [3].

В-третьих, развитие механизмов государственно-частного партнёрства (ГЧП), позволяющих привлечь дополнительные инвестиционные ресурсы для модернизации инфраструктуры [4].

В-четвёртых, технологическая модернизация, включающая цифровизацию бизнес-процессов, внедрение автоматизированных систем управления и развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения [5].

Мировой опыт реформирования железнодорожного транспорта характеризуется разнообразием моделей и подходов.

Великобритания реализовала одну из наиболее радикальных моделей реформирования, основанную на полной приватизации отрасли. Разделение

функций между инфраструктурными и операционными компаниями способствовало росту конкуренции и привлечению инвестиций. Однако данная модель сопровождалась ростом тарифов и усложнением координации между участниками рынка [6].

Германия выбрала более сбалансированный подход, сохранив государственный контроль над ключевыми активами при одновременном внедрении рыночных механизмов. Создание компании Deutsche Bahn и развитие высокоскоростных перевозок позволили значительно повысить эффективность отрасли [7].

Польша осуществила реформы в контексте интеграции в Европейский союз, что обеспечило доступ к значительным финансовым ресурсам. Модернизация инфраструктуры и развитие конкуренции способствовали улучшению качества транспортных услуг [8].

Япония демонстрирует один из наиболее успешных примеров реформирования. Приватизация национальной железнодорожной компании и её разделение на региональные структуры позволили достичь высокой эффективности, финансовой устойчивости и высокого уровня сервиса [9].

США сосредоточили реформы преимущественно в сфере грузовых перевозок. Либерализация регулирования позволила существенно повысить эффективность и конкурентоспособность данного сегмента, в то время как пассажирские перевозки остаются зависимыми от государственной поддержки [10].

Россия реализовала поэтапную модель реформирования, направленную на повышение инвестиционной привлекательности отрасли и развитие транзитного потенциала. При этом сохраняется значительная роль государства в управлении инфраструктурой [11].

В Республике Узбекистан в последние годы проводится активная политика реформирования железнодорожного транспорта. В соответствии с постановлением Президента Республики Узбекистан № PQ-329 от 10 октября 2023 года определены ключевые направления трансформации отрасли [12].

Важным этапом стало проведение институциональной реструктуризации, предусматривающей разделение функций и создание специализированных компаний. Это способствует повышению эффективности управления и формированию конкурентной среды.

Особое значение имеет развитие механизмов государственно-частного партнёрства, позволяющих вовлечь частный сектор в развитие инфраструктуры и логистических центров. Данный подход соответствует международной практике и способствует привлечению инвестиций.

Кроме того, реализуются меры по либерализации рынка транспортных услуг, включая предоставление субъектам предпринимательства права выбора операторов подвижного состава. Это создает условия для формирования конкурентной среды и повышения качества услуг.

Значительное внимание уделяется обновлению подвижного состава и внедрению современных технологий, включая цифровизацию процессов управления и обслуживания клиентов. Развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения способствует повышению мобильности населения и укреплению экономических связей между регионами.

Проведённый анализ показал, что реформирование железнодорожного транспорта является необходимым условием повышения эффективности национальной экономики и интеграции в мировую транспортную систему. Международный опыт свидетельствует о том, что наибольшую результативность демонстрируют модели, основанные на сочетании государственного регулирования и рыночных механизмов.

Для Республики Узбекистан приоритетными направлениями остаются углубление институциональных реформ, развитие конкуренции, привлечение инвестиций и внедрение инновационных технологий. Комплексная реализация данных мер позволит обеспечить устойчивое развитие железнодорожной отрасли и повышение её конкурентоспособности на международном уровне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Rodrigue, J.-P.** The Geography of Transport Systems / J.-P. Rodrigue. – New York : Routledge, 2020.

2 **Nash, C.** Rail privatization in the UK: Lessons learned / C. Nash // Transport Policy. – 2018.

3 Railway Reform and Competition // OECD. – Paris : OECD Publishing, 2019.

4 Public-Private Partnerships in Transport // World Bank. – Washington, 2020.

5 Rail Digitalization Report // UIC. – Paris, 2021.

6 **Preston, J.** British railway reform / J. Preston // Journal of Transport Economics. – 2017.

7 Annual Report // Deutsche Bahn. – Berlin, 2022.

8 Rail Transport in Poland // European Commission. – Brussels, 2021.

9 **Smith, R.** Japanese Railways Reform / R. Smith // Transport Reviews. – 2019.

10 Freight Rail Overview // Association of American Railroads. – 2022.

11 Годовой отчет // ОАО «РЖД». – Москва, 2023.

12 Постановление Президента Республики Узбекистан № PQ-329 от 10.10.2023.

S. SHUKUROVA

Department of Economic Analysis and Forecasting JSC «Uzbekiston Temir Yollari»

REFORMING RAIL TRANSPORT: INTERNATIONAL EXPERIENCE AND PROSPECTS FOR ITS APPLICATION IN UZBEKISTAN