

11 **Федулова, Л. І.** Економко-технологічний аспект регіональних терій розвитку [Електронний ресурс] / Л. І. Федулова. – Режим доступа: [http : // pbuv.gov.ua/ portal/Soc_Gum/ET/2012_1/5_Fedul.pdf](http://pbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/ET/2012_1/5_Fedul.pdf).

12 **Чухно, А. А.** Твори : у 3 т. Т 2 / А. А. Чухно. – К. : НДФІ, 2006. – Інформаційна, постіндустріальна економіка. – 512 с.

13 **Бузырев, В. В.** Методология комплексного подхода к управлению развитием строительным предприятием в условиях экономического кризиса [Электронный ресурс] / В. В. Бузырев, К. Б. Строкин, Н. В. Чепаченко // Известия ИГЭА «Проблемы теории и практики управления» – 2009. – №2 (64). – Режим доступа : <http://elibrary.ru>

14 **Сардак, С. Е.** Механизм управления социально-экономической системой / С. Е. Сардак // Европейский вектор экономического развития. – 2010. – № 1 (8). – С. 191–201.

M. ADZHAVENKO

State University for Transport Economy and Technologies, Ukraine

MANAGEMENT TECHNOLOGY BY DEVELOPMENT OF ENTERPRISE OF RAILWAY TRANSPORT

Considered the control technology development, as the task of ensuring the competitiveness and efficiency of a work of rail transport.

Получено 27.06.2013

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).**

Вып. 6. Гомель, 2013

УДК 656.2

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор

Е. В. БЕКО

В. А. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта

МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассмотрены место и роль железнодорожного транспорта в единой транспортной системе, дана оценка проведения реформ в железнодорожной отрасли иностранных государств и опыт реформ, приемлемый для Республики Беларусь, приведена предстоящая реструктуризация железной дороги согласно требованиям ЕЭП.

Развитие транспортной отрасли является одним из приоритетных направлений социально-экономического развития Республики Беларусь. Транспорт нашей страны представлен следующими видами: воздушным (авиатранспортом), автомобильным, железнодорожным, речным и трубопроводным, образующими единый транспортный комплекс, в котором все виды транспорта тесно связаны между собой и взаимно дополняют друг друга. Особое значение транспортная отрасль приобрела в связи с выгодным географическим положением республики: страна находится на пересечении крупных транспортных артерий, что позволяет уделить особое внимание развитию транзитного потенциала нашей страны за счет постоянного внедрения прогрессивных технологий и достижений научно-технического прогресса.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь по праву занимает одно из ведущих мест в транспортном комплексе страны, обеспечивая 78,4 % грузооборота и 42,6 % пассажирооборота в перевозках. Кроме этого, железнодорожный транспорт является важной составляющей социально-экономического развития страны, мобильности населения, укрепления экономического суверенитета и национальной безопасности Республики Беларусь, а также повышения конкурентоспособности национальной экономики.

В международной транспортной системе железнодорожный транспорт Республики Беларусь является частью Евроазиатского железнодорожного комплекса. Белорусская железная дорога удобно соединяется с железнодорожной сетью государств Балтии, стран СНГ, Западной Европы.

На фоне выгодного географического положения для международных перевозок и ведущего значения железной дороги среди других видов транспорта возникает конкуренция как со стороны железных дорог стран-соседей (Литвы, Латвии и Украины), так и со стороны других видов транспорта (возрастает роль автомобильного транспорта как внутри республики, так и в международном сообщении; по некоторым направлениям и родам груза происходит возобновление речного сообщения, составляющего ценовую конкуренцию железнодорожному транспорту). Это, в свою очередь, вызывает необходимость постоянного совершенствования работы железнодорожного транспорта с целью повышения эффективности его функционирования.

Совершенствование деятельности железных дорог направлено на эффективное использование имущественного комплекса железнодорожного транспорта, снижение расходов на транспортировку, содержание и развитие его технической базы, повышение качества и расширение сферы транспортных услуг, а также интеграцию в мировую транспортную систему.

Своевременное решение проблемы совершенствования функционирования железнодорожного комплекса в соответствии с требованиями мирового уровня благоприятствует активному международному сотрудничеству, стабильному росту экономической и политической активности, равноправному партнерству в долгосрочных международных проектах.

Республика Беларусь не обладает достаточными собственными топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, однако имеет развитую инфраструктуру и привлекательное географическое положение. Поэтому согласно Государственной программе развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы она может стать своеобразным интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, если будет придавать значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной экономики. Это намечает тенденцию интеграции транспортного комплекса страны, в том числе и железнодорожного транспорта, в международную транспортную систему.

Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг Белорусская железная дорога должна учесть мировые тенденции развития железнодорожного транспорта и адаптироваться к сложившимся условиям, что позволит повысить эффективность ее хозяйствования: сохраняя сотрудничество с прежними клиентами, создаст условия к привлечению новых.

Глобальная тенденция либерализации экономики за рубежом, а также требования повышения эффективности работы железнодорожного транспорта явились общей предпосылкой его реформирования. Практические шаги по либерализации экономики нашли свое подкрепление в теоретических разработках – суть которых заключается в обосновании расширения сферы конкуренции на те области, которые традиционно включались в состав естественных монополий.

Модели реформирования и управления железнодорожным транспортом, несмотря на всё их многообразие, можно разделить на два основных типа:

- первый – «американская модель»;
- второй – «европейская модель» (рисунок 1).

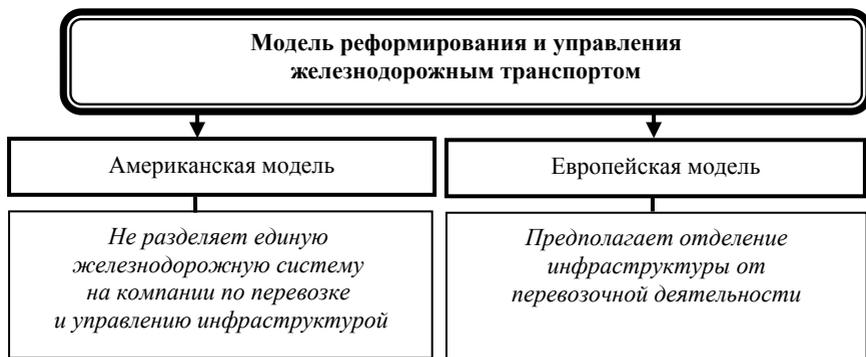


Рисунок 1 – Существующие модели реформирования железнодорожного транспорта

Американская модель функционирует в США, Канаде, Японии, она предполагает наличие нескольких вертикально интегрированных компаний, оперирующих на своих инфраструктурах, с выделением пассажирских перевозок в отдельную компанию. Американские специалисты считают нецелесообразным разделение единой железной дороги на компании по перевозкам и управлению инфраструктурой исходя из того, что взаимосвязь эксплуатации и инфраструктуры исключительно тесная. В стране идет процесс укрупнения железнодорожных компаний в результате слияния и поглощения мелких компаний, что способствует усилению их позиций в конкурентной борьбе с другими видами транспорта. Согласно прогнозам, в конце столетия основной объем перевозок на дальние расстояния в США будут выполнять не более восьми крупных железных дорог (против двенадцати в 2004 и сорока одной в 1990 г.).

Европейская модель предполагает отделение инфраструктуры от операторов или перевозчиков.

Европейскую модель, в свою очередь, можно разделить на четыре разновидности, обозначив их условно как французскую, шведскую, германскую и английскую (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 – Характерные особенности разновидностей Европейской модели

Страна, где реализована разновидность Европейской модели	Соответствие реформ Директиве 91/440 членов ЕС	Содержание и характеристика проводимых реформ
Франция	Французская модель противоречит Директиве ЕС 91/440 и политике Европейской комиссии по оздоровлению железных дорог	В соответствии с законом от 1997 г. реформа реализует два основных элемента: первый, предусматривающий создание ведомства (RFF) владельца железнодорожной сети и ответственного за инфраструктуру, а функции управления остаются в ведении Национального общества железных дорог Франции (SNCF); второй – региональные пассажирские сообщения в порядке эксперимента передается на уровень местных властей шести провинций
Швеция	Модель реформирования, близкая к французской ее разновидности, которая была первой в Европе по осуществлению	Модель реформы железных дорог основывается на двух принципах: коммерциализации деятельности государственных железных дорог и возможности выхода на рынок транспортных услуг новых предприятий (то есть создание элементов конкуренции)

Окончание таблицы 1

Страна, где реализована разновидность Европейской модели	Соответствие реформ Директиве 91/440 членов ЕС	Содержание и характеристика проводимых реформ
Германия	Германский вариант европейской модели идет существенно дальше французского и шведского	Осуществление реформы было направлено на преобразование государственных железных дорог Германии (DB и DR) в рыночно ориентированное предприятие
Великобритания	Наиболее последовательный, «радикальный» вариант европейской модели	Реформа осуществлялась по следующим направлениям: отделение железнодорожной сети от операций путем создания компании, владеющей всеми железнодорожными путями и станциями, но не занимающейся их эксплуатацией; организация торгов за франшизу на пассажирские перевозки; продажа лизинговых компаний – владельцев подвижного состава пассажирских перевозок; продажа предприятий, занятых грузовыми перевозками; продажа прочих компаний железнодорожной отрасли

В 1997 г. во Франции принят закон, касающийся реформирования французских железных дорог. Закон предусматривает реализацию двух основных элементов реформы:

во-первых, вновь созданное ведомство Réseau Ferre de France (RFF) становится владельцем железнодорожной сети и несет ответственность за ее инфраструктуру, хотя функции управления остаются в ведении государственной железнодорожной компании – Национального общества железных дорог Франции (SNCF);

во-вторых, ответственность за региональные пассажирские сообщения в порядке эксперимента передается на уровень местных властей шести провинций с правом распоряжаться предоставленными государством соответствующими финансовыми ресурсами.

Реформа предусматривает сохранение целостности государственной компании SNCF, ее ответственности за железнодорожные перевозки, управление движением и текущее содержание инфраструктуры сети. В то же время создание RFF более четко фиксирует ответственность государства за инфраструктуру, оставляя функции финансирования ее развития за государством. Таким образом, государство в лице RFF освобождает SNCF от финансовых проблем, связанных с инвестициями в развитие инфраструктуры (в

том числе и от старых долгов). Реформа предусматривает четкое формулирование условий, при соблюдении которых SNCF выполняет социально необходимые функции, и особенно перевозки пассажиров в региональных сообщениях. Закон определяет порядок компенсации государством расходов, связанных с социальными обязательствами.

SNCF выполняет перевозки как единственный пользователь сети RFF, осуществляет техническое обслуживание транспортных средств и устройств безопасности сети. Таким образом, реформа сохраняет традиционный облик национальной железнодорожной системы Франции: статус SNCF как единого органа, отвечающего за эксплуатацию транспортных сообщений и управление инфраструктурой; государственный характер предприятий, занимающихся эксплуатацией и текущим содержанием сети.

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) занимается только организационной стороной грузовых и пассажирских перевозок и должно платить RFF за пользование инфраструктурой. В то же время часть этих средств возвращается SNCF, которое занимается текущим содержанием сети. Такой порядок уменьшает степень разделения железной дороги на инфраструктурную и эксплуатационную части.

Проблема, связанная с реализацией во Франции данной модели, состоит в том, что SNCF остается монополистом, не предусмотрено право допуска к сети третьих сторон. В этом плане французская модель противоречит Директиве ЕС 91/440 и политике Европейской комиссии по оздоровлению железных дорог.

В рамках европейской модели реформирования, близкой к французской ее разновидности обращает на себя внимание опыт Швеции, которая первой в Европе осуществила реформу железных дорог. В основу реформы положено разделение сфер инфраструктуры и эксплуатации. Государственные железные дороги Швеции (SJ) разделены на две компании. Одна из них ведает вопросами развития и содержания инфраструктуры (BV), другая (SJ) занимается собственно эксплуатацией. Обе компании остаются в государственной собственности, но работают на коммерческой основе.

BV несет ответственность за управление инфраструктурой и текущее содержание ее объектов, а также за реконструкцию и модернизацию сети за счет государственных дотаций. BV предоставляет инфраструктуру в пользование эксплуатационным предприятиям, в том числе SJ, за определенную плату. Этих доходов недостаточно для возмещения всех затрат по содержанию инфраструктуры. SJ покрывает лишь около 26% общих расходов на инфраструктуру.

Эксплуатационная компания SJ формально не приватизирована, но работает как самостоятельное предприятие с извлечением прибыли из своей деятельности. SJ имеет право устанавливать тарифы и определять порядок использования ресурсов. SJ – монополист на грузовые и пассажирские пере-

возки по основной сети железнодорожных линий, которая в 1978 г. была отделена от региональной. Сторонние транспортные компании могут выполнять грузовые перевозки по фиксированным маршрутам и пассажирские на региональной сети. Права эксплуатации региональных линий принадлежат организованным в 1978 г. администрациям пассажирских перевозок провинций. Они заказывают транспортное обслуживание SJ или привлекают к местным и пригородным перевозкам другие компании, причем в качестве альтернативы железнодорожным сообщениям в случае целесообразности могут организовываться автобусные. Таким образом, создается конкуренция между транспортными предприятиями, претендующими на заказ. Для финансирования транспортных затрат регионы получают государственную дотацию, которая раньше выделялась только SJ. В дальнейшем затраты на содержание инфраструктуры региональных линий будут возмещаться за счет платы за пользование ею.

В результате реформы финансовое положение железных дорог Швеции значительно улучшилось. Эксплуатационные расходы и численность персонала снижались ежегодно. Значительно повысилось качество предоставляемых услуг в пассажирских и грузовых перевозках, что позволило SJ усилить свои позиции на транспортном рынке, особенно в дальних пассажирских сообщениях.

Таким образом, шведская модель реформы железных дорог основывается на двух принципах: коммерциализации деятельности государственных железных дорог и возможности выхода на рынок транспортных услуг новых предприятий (то есть создание элементов конкуренции).

Германский вариант европейской модели идет существенно дальше французского и шведского. Реформе предшествовал длительный период снижения доли железных дорог в грузовых и пассажирских перевозках вследствие, прежде всего, конкуренции со стороны автомобильного транспорта. Неблагоприятное положение железных дорог в 1990 г. характеризовалось следующими чертами: недостаточной ориентацией на рынок и, соответственно, неудовлетворительным уровнем обслуживания клиентов, минимальной прозрачностью системы экономических показателей; отсутствием реального бюджета и учета затрат по месту их возникновения и по источникам. Усугубило положение и слияние, начиная с 1990 г., западногерманских (DB) и восточногерманских (DR) железных дорог. В результате ранее прибыльные железные дороги стали убыточными и требовали дотаций в размере нескольких миллиардов марок. Задолженность DB возросла с 13,9 млрд марок в 1970 г. до 47 млрд в 1990 г.

Реструктуризация железных дорог начата в январе 1994 года. Осуществление реформы было направлено на преобразование государственных железных дорог Германии (DB и DR) в рыночно ориентированное предприятие и предусматривало направления, приведенные на рисунке 2.

Направления реформирования железных дорог Германии

разделение задач, остающихся в ведении государства, и предпринимательских задач для обеспечения финансовой независимости и усиления конкурентоспособности

объединение имущества DB и DR в особую структуру «Имущество федеральных железных дорог» (BEV)

вычленение из имущества государственных железных дорог составляющей, используемой для предпринимательской деятельности, и ее передача самостоятельно действующему на рынке акционерному обществу DBAG, которое тем самым освобождено от решений, ограничивающих конкуренцию, а также от регулирующих мероприятий политического характера, не соответствующих рыночным условиям

выделение в составе DBAG как минимум четырех самостоятельно действующих на транспортном рынке секторов (инфраструктуры, перевозок пассажирских в пригородных сообщениях, дальних и грузовых) с собственными балансами

преобразование DBAG в холдинговую компанию путем превращения отдельных секторов в самостоятельные акционерные общества не раньше чем через 3 года и не позже чем через 5 лет с момента создания DBAG

возможная последующая ликвидация холдинговой компании и создание самостоятельных акционерных обществ инфраструктуры, пригородных пассажирских перевозок, пассажирских перевозок дальнего сообщения и грузовых

открытие доступа к пользованию железнодорожной сетью для третьих лиц

передача ответственности за выполнение пассажирских перевозок в пригородных сообщениях и соответствующих расходов в ведение земель, регионализация пригородных сообщений

освобождение DBAG от старых долговых обязательств и передача этих обязательств BEV

принятие федеральными властями дополнительных обязательств перед DBAG из-за менее высокой производительности труда бывших DR

принятие федеральными властями дополнительных инвестиционных обязательств по модернизации бывших DR

Рисунок 2 – Основные направления проведения реформы железнодорожного транспорта Германии

1 января 1994 г. во Франкфурте-на-Майне было основано акционерное общество «Железные дороги Германии» (DBAG), единственным акционером которого являлось государство.

Преобразование в акционерное общество осуществляется последовательно в течении следующих трех этапов:

1) происходит выделение управления инфраструктуры и эксплуатации на базе соответствующих служб DBAG;

2) (после 1998 г.) DBAG преобразован в холдинг, имеющий статус многоуровневого концерна во главе с холдинговой компанией Deutsche Bahn AG (DBAG). В концерн помимо холдинговой компании входят пять акционерных обществ: перевозок пассажиров в дальних сообщениях, пригородных, грузовых перевозок, инфраструктуры и станций. Названия новых акционерных обществ начинаются с аббревиатуры DB – единой для всех, входящих в концерн. Главным акционерным обществам подчинены закрепленные за ними предприятия концерна.

Концепция руководства концерном строится на усилении роли холдинговой компании DBAG Holding и передаче полномочий по принятию решений и ответственности за них на уровне предприятий;

3) холдинг предполагалось распустить, а акционерные компании инфраструктуры и эксплуатации сделать самостоятельными. Одновременно железнодорожную сеть сделать открытой для пользования ею третьими сторонами за установленную плату. Задолженности, которые будут возникать, предполагалось относить к компетенции Федеральной администрации железнодорожного имущества (BEV).

3 января 1996 г. был начат еще один важный этап реформы – регионализация местных пассажирских перевозок. Тем самым ответственность за объемы, качество и конкретные формы организации этих перевозок стали возлагать на транспортные администрации земель или округов. Однако финансовую ответственность последние несут лишь частично, так как для полного погашения расходов имеются специально выделенные для регионализации федеральные фонды, которые могут использоваться региональными властями для заказа на осуществление местных перевозок (преимущественно железнодорожных).

В первые годы реформ DBAG смогли добиться увеличения объема пассажирских перевозок и снижения затрат на персонал. Однако это произошло в большей степени благодаря погашению части задолженности и передаче долгов BEV. Экономические показатели DBAG улучшились также благодаря адресной федеральной помощи, которые были направлены на повышение технического уровня бывших DR.

В наиболее последовательном, «радикальном» варианте «европейская модель» реализуется в ходе реформы железных дорог в Великобритании. Среди заявленных целей реформы железнодорожного транспорта в Великобритании – снять чрезмерную финансовую нагрузку на госбюджет. Несмотря на существенное снижение субсидий в результате проведения реформы, их объем на десятилетие с 2006 по 2016 гг. запланирован в размере 10 млрд

фунтов стерлингов. Одновременно предусматривалась ликвидация громоздкой структуры управления отраслью. Наконец, одной из причин реформы послужили идеологические соображения: стремление на волне «либерализма» преодолеть послевоенные «элементы социализма» в британской экономике.

Реформа осуществлялась по следующим направлениям:

– отделение железнодорожной сети от операций путем создания компании, владеющей всеми железнодорожными путями и станциями, но не занимающейся их эксплуатацией;

- организация торгов за франшизу на пассажирские перевозки;

- продажа лизинговых компаний – владельцев подвижного состава пассажирских перевозок;

- продажа предприятий, занятых грузовыми перевозками;

- продажа прочих компаний железнодорожной отрасли.

Несмотря на повышение эффективности работы отрасли и увеличение объемов перевозок отмечается ряд негативных явлений.

Во-первых, тенденция к преобразованию государственной монополии в частную. В ходе процесса концентрации собственности и капитала происходит укрупнение организационных структур.

Во-вторых, в результате конкурентной борьбы контроль над грузовыми и почтовыми перевозками перешел к иностранным (американским) компаниям.

В-третьих, приватизация отрасли и ее реструктуризация не позволили решить проблему инвестирования в развитие инфраструктуры железных дорог.

Таким образом, зарубежный опыт реформирования железнодорожного транспорта позволяет сделать следующие выводы.

Первый – о целесообразности выбора той или иной формы собственности. Как показывает опыт, у обоих видов собственности есть как положительные, так и отрицательные стороны. Сложность заключается в том, что методы сравнительных расчетов несовершенны и не позволяют достоверно сопоставить работу железных дорог в разных странах. Так, с одной стороны, экономические результаты работы государственных железных дорог, за редкими исключениями, хуже, чем частных компаний. Об этом говорят, в частности, хорошие результаты, достигнутые грузовыми железными дорогами США, – их доля в общем объеме перевозок выше, чем автомобильного транспорта, чего не смогла добиться ни одна европейская государственная железнодорожная сеть. Вместе с тем государственные железные дороги европейских стран вынуждены выполнять значительные объемы менее выгодных пассажирских перевозок, от которых избавлены частные железные дороги США.

С одной стороны, именно на государственных железных дорогах имеются условия для создания и внедрения новых технологий, таких как высокоскоростные поезда, разработка которых, как и строительство специализированных линий, были бы невозможны без наличия соответствующей научно-

исследовательской базы (не связанной непосредственно с заботами о получении немедленной выгоды), а также без государственного финансирования. С другой, – частные предприятия, работающие на концессионной основе, как правило, предоставляют услуги более высокого уровня по приемлемым тарифам.

Таким образом, примерам положительного государственного управления можно противопоставить равнозначные примеры частного управления и наоборот. Можно сделать вывод об отсутствии безусловной прямой зависимости между формой собственности железных дорог и экономическими или качественными показателями их работы.

Второй принципиальный вывод, вытекающий из анализа зарубежной практики функционирования и реформирования железных дорог, состоит в реализации различных форм технических и экономических взаимосвязей, существовании обособленных железных дорог на региональном и местном уровнях. Это открывает большие возможности в преодолении единообразия в эксплуатации, в развитии железных дорог по пути большей дифференциации уровней обслуживания. Это, однако, не означает, что единственной альтернативой является продажа концессий частным предприятиям, особенно, если передача собственности не сопровождается обязательствами по поддержанию общественного транспорта на определенном уровне.

Третий вывод состоит в высокой эффективности крупных вертикально-интегрированных систем на транспорте.

Анализ развития железнодорожной отрасли Европейских стран, США, а также некоторых стран СНГ показал, что основные тенденции реформирования связаны с ее разделением на компании, обеспечивающие предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта, и компании, организующие перевозки.

Следует отметить, что во всех странах, вне зависимости от выбранного пути развития, произошло выделение как минимум двух составляющих (видов компаний): инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозок (рисунок 3).

В произошедших мировых изменениях в области железнодорожного транспорта, прежде всего, необходимо отметить:

- разделение железнодорожных компаний, осуществлявших ранее перевозки полностью согласно единому технологическому процессу, на компании, специализирующиеся на группе услуг: компании по организации грузовых перевозок, пассажирских перевозок, вагонные компании, локомотивные, компании по ремонту вагонов, локомотивов и т.д. и их появлением на международных рынках транспортных услуг;

- проникновение различных форм собственности, в том числе и частной, в область железнодорожного транспорта, что стало особым и самым главным фактором, влияющим на формирование новых рынков железнодорожных услуг.



Рисунок 3 – Основные компоненты, выделенные в результате реструктуризации мировой железнодорожной отрасли

На основании анализа международного опыта реформирования железнодорожного транспорта, с учетом особенностей функционирования Белорусской железной дороги и общеэкономической ситуации в стране можно прийти к следующим выводам.

1 В Республике Беларусь отсутствует главная непосредственная причина, побудившая многие страны искать выход в реформировании железнодорожного транспорта – конкуренция других видов транспорта, и прежде всего, автомобильного, которая привела к серьезному сокращению перевозок на железной дороге. Так, в Западной Германии доля железных дорог (DB) в грузовых перевозках с 1950 по 1990 гг. снизилась с 60 до 29 %, в пассажирских – с 36 до 6 %. В Республике Беларусь как на грузовые, так и на пассажирские перевозки по железной дороге в 2012 году приходилось более 50 % от общего объема перевозок.

2 Белорусская железная дорога, в отличие от зарубежных (по крайней мере к моменту начала реформ), не находится на дотации государства.

3 Небольшая протяженность дорог относительно территории страны (или их густота) не позволяет рассчитывать на создание условий конкуренции между параллельными дорогами (как это имеет место в США или Японии).

4 Положительный опыт функционирования вертикально-интегрированных компаний в США и Канаде (в отличие от Великобритании) заставляет задуматься о целесообразности использования «американской модели» в части сохранения у нас единой вертикально-интегрированной структуры.

5 Внедрение «европейской модели», особенно в ее «радикальном», британском, варианте требует очень высокой правовой и управленческой (исполнительной) культуры, даже наличие которой (как показывает опыт Великобритании) еще не гарантирует успех реформы по данной модели. Обращает на себя внимание также тщательность подготовки реформ. В Великобритании приступили к приватизации железных дорог в 1994 году – через пятнадцать лет после прихода к власти правительства М. Тэтчер. При этом законодательная база реформы дорог разрабатывалась в течение пяти лет, а сама реформа началась в момент, когда экономика страны находилась на подъеме. Мировая практика (Западная Европа, Азиатско-Тихоокеанский регион, США) показывает, что к акционированию железных дорог, там, где оно проводилось, подошли уже при устоявшейся экономике и в самое последнее время, то есть в девяностые годы. В целом зарубежный опыт не подтверждает однозначно, что разделение железных дорог по видам деятельности является лучшей формой управления железнодорожным транспортом.

6 Выработке эффективной стратегии реформирования должна предшествовать всесторонняя оценка текущего состояния реформируемых объектов и возможных последствий принимаемых решений. При этом каждому последующему этапу реформы должен предшествовать тщательный анализ предшествующего этапа.

7 С учетом высокого уровня неопределенности результатов, который характеризуют всякие радикальные реформы, представляется весьма полезным использовать такую форму апробации новых методов управления и хозяйствования как эксперимент. Примером здесь может послужить опыт Франции, где новые формы взаимоотношений в треугольнике «государство – железные дороги (SNCF) – региональные власти» в части финансирования региональных перевозок сначала апробировались в отдельных регионах страны.

8 Уровень платежеспособности населения объективно ограничивает возможности рыночных преобразований в отрасли, диктует необходимость четкого тарифного регулирования. Задача железнодорожного транспорта в наших условиях не может сводиться только к удовлетворению платежеспособного спроса, он должен обеспечить удовлетворение растущих потребностей в качественных перевозках.

9 Чрезвычайно важно сохранить положительный потенциал естественных монополий, который позволяет рассматривать их в качестве локомотивов, способных вытащить экономику страны из кризиса. Данный подход предполагает развитие рыночных, конкурентных отношений в контексте

более общих задач переходной экономики – стабилизации финансового и экономического положения страны и на этой основе формирования устойчивой базы роста промышленного и сельскохозяйственного производства.

10 Следует учесть и растущую критику в мире политики экономического либерализма в духе Вашингтонского консенсуса и растущее проявление тенденций к усилению роли государственного регулирования экономики, что не может не отразиться и на выборе стратегии реформирования естественных монополий.

Для полноценного функционирования на международном рынке железнодорожных услуг Белорусская железная дорога должна учесть мировые тенденции развития железнодорожного транспорта и адаптироваться к сложившимся условиям, что позволит повысить эффективность ее хозяйствования: сохраняя сотрудничество с прежними клиентами, создаст условия к привлечению новых.

Ратифицированное Президентом Республики Беларусь 28 декабря 2010 г. Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта определяет задачу, стоящую перед Белорусской железной дорогой – обеспечить, прежде всего, свободный доступ перевозчиков государств ЕЭП к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Решение поставленной задачи определяет необходимость проведения соответствующих реформ в железнодорожной отрасли, выработки новой экономической политики, так как Белорусская железная дорога должна выйти на международный транспортный рынок с новыми видами услуг, и прежде всего, услугами инфраструктуры.

При этом выработка новой экономической политики будет происходить одновременно с принятием многих управленческих решений, как организационного, так и технического, правового, методического и другого характера.

Предоставление железной дорогой нового вида услуг (прежде всего, услуг инфраструктуры) представляет собой новый этап (уровень) развития Белорусской железной дороги, ее интеграцию в мировое транспортное сообщество. Оказание этого вида услуг в рамках стран – участниц ЕЭП предполагает принять меры к тому, чтобы любая эксплуатационная компания, зарегистрированная в государстве – участнике ЕЭП могла получить доступ к путям (инфраструктуре железнодорожного транспорта), принадлежащим любой другой компании или железной дороге на территории ЕЭП.

Выделение услуг инфраструктуры на железной дороге может осуществляться несколькими вариантами:

- путем реорганизации существующей организационной структуры и выделением (образованием) новой отдельной организации с соответствующим отдельным видом деятельности;

- выделением в разрезе осуществляемых видов деятельности железной

дороги Беларуси нового вида – услуги инфраструктуры.

Однако какая бы модель реформирования ни была бы применена на железной дороге Республики Беларусь, какие бы организационно-структурные компоненты ни были выделены, возникает объективная потребность определения себестоимости предоставления услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта или оказание услуг инфраструктуры как нового вида услуг требует необходимого информационного обеспечения, в том числе и экономического, для целей управления и тарифообразования. Существующая система учета затрат и калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта не обеспечивает пользователей необходимой и достаточной информацией в соответствующем разрезе.

При характеристике появляющегося вида услуг прежде всего изучаются его технологические и организационные особенности, которые влияют на экономические показатели, а следовательно, на организацию учета затрат и систему калькулирования себестоимости услуг.

V. GIZATULLINA, PhD, professor

E. VEKO

V. GIZATULLINA

Belarusian State University of Transport

GLOBAL TRENDS IN RAILWAYS

Examined the place and role of rail transport in an integrated transport system, an assessment of the reforms in the railway industry and the experience of foreign countries reforms priemlemydlya the Republic of Belarus, given the forthcoming restructuring of the railway in accordance with the requirements of the EEA.

Получено 02.09.2013