

## РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЕС И ЮЖНОЙ КОРЕЕ: ОСОБЕННОСТИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОРИЕНТИРОВ

© 2013 Нехорошков Владимир Петрович  
кандидат экономических наук, профессор  
Сибирский государственный университет путей сообщения  
630049, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, д. 191  
E-mail: lvls@mail.ru

Рассмотрены направления развития железнодорожного транспорта стран ЕС и Южной Кореи, выделены их особенности и отмечены основные стратегические ориентиры.

*Ключевые слова:* железнодорожная отрасль, опыт, направления развития.

Несмотря на специфику принципов функционирования и направлений развития железнодорожной отрасли в зависимости от сложившихся национальных реалий развития экономической и социальной сфер, можно выделить ключевые особенности, характерные для железнодорожного транспорта в целом и актуальные в рамках организации управления отраслью<sup>1</sup>:

- постоянный физический контакт в системе “путь-колесо”;
- взаимозависимость и обоюдное влияние состояния подвижного состава и инфраструктуры;
- значимая роль государственного финансирования для развития инфраструктуры и региональных пассажирских перевозок;
- конкуренция между пассажиро- и грузоперевозками по одной инфраструктуре;
- разная характеристика грузовых и пассажирских поездов;
- серьезные негативные последствия на безопасность при отказах и неисправностях.

Железнодорожный транспорт в ЕС следует рассматривать в качестве той целевой сферы, развитие которой способствует сокращению диспропорций в социально-экономическом развитии стран ЕС, что, в свою очередь, положительно сказывается на всей европейской экономике. Также стоит отметить, что эффективное функционирование железнодорожной промышленности обеспечивает занятость более 800 тыс. чел., при этом ее оборот составляет порядка 73 млрд евро. На долю железнодорожного транспорта приходится 10 % в структуре грузовых перевозок в Европе, прибыль от которых составляет 13 млрд евро<sup>2</sup>.

Однако рынок железнодорожных транспортных услуг ряда государств - членов ЕС на сегодняшнем этапе характеризуется негативными тенденциями или стагнацией. В этой связи в начале 2013 г. Европейской комиссией был представлен комплекс мероприятий, направленных на усовершенствование и повышение уровня услуг железнодорожного транспорта. В качестве ключевого ориентира выделяют инновационную составляющую в организации перевозок через развитие конкуренции на рынке пассажирских перевозок государств - членов ЕС, что требует одновременного проведения технических, структурных реформ. В результате ожидается более качественное обслуживание пассажиров как потребителей транспортной услуги данного вида транспорта, а также предоставление клиентам более широкого выбора, что приведет к экономии в 40 млрд евро до 2035 г. и увеличению клиентоориентированности отрасли. Следовательно, “четвертый железнодорожный пакет”, содержащий данное предложение, нацелен на последовательную реструктуризацию железнодорожного транспорта ЕС. В целом предложения относительно развития исследуемого вида транспорта в Европе затрагивают следующие сферы функционирования отрасли<sup>3</sup>: стандарты, качество услуг, структурные реформы, профессиональные навыки специалистов.

В первую очередь предусматривается сокращение административных расходов и, как отмечалось ранее, упрощение входа новых операторов на рынок услуг железнодорожного транспорта. Предполагается замена национальной системы разрешений и сертификатов на выдаваемые Европейским железнодорожным агентством общеевропейские сертификаты для операторов, а

также общеевропейские разрешения, позволяющие использовать локомотивы и подвижной состав. По мнению специалистов, данная мера способствует не только сокращению времени выхода на железнодорожный рынок операторов (на 20,0 %), но и снижению стоимости разрешений на использование подвижного состава (также на 20,0 %). По расчетам, ожидаемый эффект от экономики со стороны компаний составит 500 млн евро к 2025 г.<sup>4</sup>

Предложение по открытию внутреннего рынка пассажирских перевозок данным видом транспорта государств - членов ЕС предусматривает вступление в силу данной меры в декабре 2019 г., а также ставит своей целью повышение эффективности железнодорожного транспорта и его инновационное развитие. Компаниям будет разрешено предоставление внутренних железнодорожных перевозок по территории Европы, что возможно либо через внедрение практики услуг коммерческого характера, либо через проведение тендеров, распределяющих государственные контракты. Внутренний рынок пассажирских перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом, является полностью открытым в Швеции и Великобритании, частично открытым - в Германии, Австрии, Италии, Чехии и Нидерландах<sup>5</sup>.

Согласно предложениям Европейской комиссии, для динамичного развития железнодорожного транспорта необходимым является создание европейской сети, объединяющей независимых операторов железнодорожной инфраструктуры и способствующей их скоординированным и согласованным действиям. При этом предусмотрено обеспечение независимого положения в отрасли операторов железнодорожной инфраструктуры и любого транспортного оператора<sup>6</sup>.

Очевидно, что совокупность данных мер стоит рассматривать как качественное сокращение регуляторной деятельности в рамках Европейской железнодорожной отрасли, что вместе с развитием единой транспортной системы ЕС, по мнению ряда специалистов, в частности Томаса Дрекслера, директора Amadeus Rail (бизнес-подразделения компании Amadeus, занимающейся обслуживанием мировых железнодорожных компаний), самым активным образом способствует интернационализации железнодорожного транспорта как основной потребности относительно развития железных дорог по всему миру в целом.

Кроме того, именно сокращение регулирования железнодорожного транспорта и, как следствие, усиление конкуренции операторов рынка железнодорожных транспортных услуг, в том числе на локальных европейских рынках, и необходимость повышения качества предоставляемых услуг, прежде всего, будет способствовать внедрению современных технологий<sup>7</sup>.

Анализируя ориентиры развития железнодорожного транспорта, необходимо отметить модели организации железнодорожного рынка - североамериканскую, европейскую и смешанную. Основной принцип функционирования североамериканской модели заключается в доминировании частных интегрированных компаний, которым принадлежат пути и объекты инфраструктуры, парк грузовых вагонов и локомотивов, сеть грузовых станций и депо, т.е. все основные активы. Согласно американской модели железнодорожных перевозок конкурентная борьба осуществляется между как минимум двумя независимыми инфраструктурами, которые способны предоставлять качественные альтернативные услуги<sup>8</sup>.

Наибольшее внимания в связи с темой данной статьи, а также в связи с прикладным значением для развития российских железных дорог заслуживает европейская модель организации железнодорожного рынка. Ключевой идеей данной модели выступает монопольное положение государства относительно объектов инфраструктуры и управления движением. При этом монополия государства проявляется через железнодорожные государственные холдинги. Рынок грузовых железнодорожных перевозок в странах ЕС функционирует на основе конкурентной борьбы между компаниями-операторами, которым предоставлена гарантия доступа к инфраструктуре при соблюдении регулируемых условий. Рынок же пассажирских железнодорожных перевозок в странах ЕС функционирует, основываясь на смешанной модели организации, заключающейся в конкуренции за интегрированную франшизу, т.е. за переход в ведение компании участков железнодорожных линий и перевозок, и за франшизу как право осуществлять перевозки по определенному участку инфраструктуры<sup>9</sup>.

Еще одним вопросом, который активно обсуждался в рамках определения фундаментальных направлений реформы железнодорожного рынка в Европе, выступает целесообразность выделения услуг локомотивной тяги из техноло-

Таблица 1

## Организация железнодорожных перевозок

Страна	Государственная собственность на инфраструктуру	Эксплуатация железных дорог независимыми компаниями	
		госкомпании-операторы	частные операторы
Швейцария	да	да	нет
Франция	да	нет	да
Австрия	да	да	нет
Германия	да	да	да
Бельгия	да	да	нет
Италия	да	да	нет
Великобритания	нет	нет	да
Германия	да	да	нет

гического процесса перевозки и, соответственно, развития конкурентной борьбы в данном сегменте. Большинство европейских стран считают нецелесообразным отделение бизнеса по услугам локомотивной тяги от деятельности перевозчика, являющейся основной, т.е. перевозчик самостоятельно осуществляет локомотивную тягу, что и позволяет реализовывать перевозки, так как локомотивная тяга определяет ключевую ответственность перевозчика<sup>10</sup>.

Безусловно, что реформирование железнодорожного рынка в Европе в разрезе стран отличается темпами и глубиной, однако в качестве результата проводимых реформ в большинстве стран ЕС наблюдается конкурентный рынок перевозок и контроль государства над инфраструктурой. В целом, в качестве основных принципов реформирования железнодорожного транспорта в ЕС выделяют<sup>11</sup>:

- осуществление контроля отрасли со стороны государства;
- децентрализация управления некоторыми видами деятельности (разделение инфраструктуры и перевозок);
- компенсация убытков от местных и региональных пассажирских перевозок компаниям-перевозчикам через передачу части бюджетных средств региональному уровню;
- внедрение универсальных технических стандартов в связи с открытием национальных рынков.

Организация железнодорожных перевозок в государствах - членах ЕС носит разнообразный характер, несмотря на общий вектор реформирования. Так, в Греции и Люксембурге произошло разделение финансовой отчетности между подразделениями, которые ответственны за пассажирские перевозки и инфраструктуру соответственно и при этом находятся в одной компании. В Италии наблюдается другой вариант разделе-

ния деятельности между управлением инфраструктурой и перевозками - структурный, который подразумевает создание относительно автономных подразделений в рамках холдинга (группы). В Португалии, Норвегии, Нидерландах, Дании, Финляндии управляют инфраструктурой и перевозками различные компании (ведомства), находящиеся в государственной собственности. Виды собственности и использования сети на железнодорожном транспорте в разрезе некоторых европейских стран приведены в табл. 1<sup>12</sup>.

Инструментом поддержки развития железнодорожной отрасли со стороны государства в европейских странах является система договоренностей между государством и железнодорожной компанией относительно субсидий, их необходимого уровня для компенсации недополученного дохода перевозчиком. Данная система должна быть закреплена законодательно: в Германии размер ежегодных субсидий со стороны государства составляет порядка 2 евроцентов/т · км (минимум), в Великобритании - 22 евроцента/т · км (максимум). Субсидирование следует рассматривать как механизм, посредством которого создаются условия для полноценной конкурентной борьбы железнодорожного транспорта с другими видами транспорта, при этом учитываются принципиальные отличия железнодорожного транспорта<sup>13</sup>.

Согласно европейской модели организации рынка железнодорожных перевозок ценообразование осуществляется на основе регулируемых тарифов на услуги инфраструктуры при рыночном ценообразовании на услуги локомотивной тяги и предоставление вагонов. Тарифы на доступ к инфраструктуре варьируются в зависимости от ряда положений, так как железнодорожная инфраструктура представляет собой высокозатратный и капиталоемкий актив, при этом являясь ключевым звеном в безопасном осуществлении

железнодорожных перевозок<sup>14</sup>: категория маршрута, тип перевозки, фактор загруженности, весовой параметр, др. (сезонность, время суток и пр.).

В качестве безусловного тренда в развитии железнодорожного транспорта государств - членов ЕС можно выделить высокоскоростное движение, развитие которого способствует завоеванию конкурентных преимуществ данного вида транспорта во многих сегментах пассажирских перевозок, а также позволяет организовывать качественные интермодальные перевозки, придерживаясь при этом высоких экологических стандартов. Скоростные железнодорожные линии действуют в большинстве стран Западной Европы. По мнению специалистов, развитие высокоскоростного сообщения необходимо осуществлять через строительство новых специализированных высокоскоростных магистралей. В Италии и Германии, помимо строительства новых высокоскоростных линий, практикуется и модернизация существующих<sup>15</sup>.

Наибольшим уровнем эффективности организации пригородных пассажирских перевозок характеризуется Германия. Управление пригородным комплексом было передано местным властям, государство датирует данный вид сообщения, рынок же госзаказа является открытым и т.д. Для повышения конкурентоспособности железнодорожной отрасли необходимо распределение обязанностей и ответственности государства и бизнеса, что было четко осуществлено в Германии (табл. 2)<sup>16</sup>.

В целом, стратегическими ориентирами развития железнодорожного транспорта в объединенной Европе являются<sup>17</sup>:

- создание современной инфраструктуры;

- оптимальное использование инфраструктуры;
- создание условий и реализация возможностей совместной работы железнодорожных сетей и систем;

- обеспечение безопасности движения;
- устранение межстрановых диспропорций по применению инновационных технологий;
- преодоление разрыва в производительности и оплате труда работников отрасли;
- повышение качества оказываемых транспортных услуг.

Целевыми результатами развития европейских железных дорог к 2020 г. отмечаются<sup>18</sup>:

- увеличение рыночной доли в сфере пассажирских перевозок до 10 %;
- увеличение рыночной доли в сфере грузовых перевозок до 15 %;
- увеличение производительности труда в 3 раза;
- снижение энергопотребления на 50,0 %;
- сокращение выбросов загрязняющих веществ на 50,0 %;
- увеличение провозной способности для полноценного удовлетворения спроса на перевозки.

Развитие железнодорожного транспорта в Южной Корее приобретает особое значение, так как страна из аграрной экономики отсталого типа превратилась в производителя технологически сложной техники и электроники, а ключевыми рынками сбыта являются Россия и европейские государства, что определяет высокий уровень грузовых потоков Южной Кореи во внешней торговле. К числу основных перевозимых грузов можно отнести цемент и уголь; большое развитие получили контейнерные перевозки. Железнодорожный транспорт является одним из основ-

Таблица 2

Задачи государства и бизнеса на железнодорожном транспорте в Германии

Государство	Бизнес
Предоставление соответствующего объема финансирования для поддержания и развития инфраструктуры	Выполнение всех производственных заданий и технических требований
Создание условий для развития рыночных отношений	Разработка широкого спектра продуктовых предложений
Предоставление сведений о населении и его структуре	Продвижение и продажа продуктов (услуг)
Установление общих типовых условий	Организация технического обслуживания и текущего ремонта
Распределение субсидий для достижения общеэкономического эффекта в сфере перевозок	Приобретение, оплата и содержание подвижного состава
Принятие на себя ответственности за работу и расходы компаний-перевозчиков	Набор и управление персоналом
Функции контроля (Федеральное железнодорожное ведомство)	Предоставление услуг компаниями-перевозчиками на основе единого заказа от уполномоченного органа власти

ных способов передвижения населения в Республике Корея. Обслуживание магистральных линий южнокорейских железных дорог осуществляет железнодорожная компания Kogail, занимаясь также и обслуживанием большинства местных линий<sup>19</sup>.

Летом текущего года было сделано официальное заявление о намерении Министерства земли, инфраструктуры и транспорта Республики Кореи (MoLIT) провести реформу национального железнодорожного оператора Kogail. Ключевая идея реформирования заключается в образовании в рамках холдинговой структуры отраслевых подразделений, сроки проведения реформы - следующие четыре года. Итак, планируется поэтапное создание двух дочерних предприятий, занимающихся обслуживанием экспрессов КТХ, эксплуатация которых будет осуществляться на высокоскоростных линиях Nonam и Suseo после завершения строительства в 2015 г. Еще через два года (в 2017 г.) ожидается создание независимого грузового подразделения железных дорог Южной Кореи и ряда других подразделений, занимающихся ремонтом и поддержанием подвижного состава в рабочем состоянии. При этом в собственности национального железнодорожного оператора будет находиться 30 % акций, а 70 % акций, как ожидается, что будет выкуплены крупными государственными предприятиями. Однако, по мнению профсоюза Kogail, данная мера может привести к приватизации компании, что и определяет их негативную позицию относительно планов и намерений по реструктуризации оператора. Согласно же проведенному министерством земли, инфраструктуры и транспорта Республики Кореи исследованию о возможных результатах планируемого реформирования совокупность предусмотренных мер будет способствовать экономии до 569,5 млрд долл. в годовом исчислении, прежде всего за счет обострения конкурентной борьбы. Стоит отметить, что на сегодняшнем этапе развития железнодорожного транспорта в Южной Кореи Kogail как национальный железнодорожный оператор терпит убытки в размере 481,8 млрд долл. в год, долг компании по состоянию на конец 2012 г. находился на отметке 10,16 млрд долл. В целом, к 2017 г. планируется, что будет создано более тысячи новых рабочих мест и, по крайней мере, три крупных самостоятельных железнодорожных предприятия. Планируется также налаживание сотрудничества и взаимодействия железнодорожной

отрасли с другими отраслями, ученым сообществом и государственным сектором, определение принципов и создание инвестиционного фонда для проведения исследований, способствующих последовательному развитию железнодорожного транспорта и социально-экономическому развитию в целом<sup>20</sup>.

Одним из ключевых стратегических ориентиров развития железнодорожной отрасли в Южной Кореи был и остается подготовка кадров и развитие технологий, подтверждением чего является создание еще 20 лет назад технологического института по развитию железнодорожных путей. На современном этапе активно ведется разработка общей программы, направленной на обучение высококвалифицированных специалистов, профессионалов в железнодорожной отрасли страны. При этом ввиду наличия бесплатных образовательных программ в данной области используется практика участия стажеров из других стран, что особенно актуально в рамках обозначения перспектив создания единой железнодорожной магистрали такими центрально-азиатскими странами, как Кыргызстан, Таджикистан, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан. Также отличительной особенностью развития железнодорожной отрасли Южной Кореи является стремительное развитие высокоскоростной железнодорожной сети<sup>21</sup>.

Можно сделать вывод, что намерения по реформированию железнодорожного транспорта в Южной Кореи являются логическим продолжением стратегических направлений развития автомобильной, судостроительной отраслей страны, а также необходимым условием интеграции в мировую транспортную систему, основываясь на мировом опыте исследования целесообразности и проведения реструктуризации министерств транспорта. Экономика Южной Кореи представляет собой одну из наиболее динамично развивающихся экономик, что обуславливает определение транспортной отрасли как целевой сферы, так как транспортное обеспечение является необходимым условием социально-экономического развития, особенно в периоды подъема экономической конъюнктуры. Стоит отметить, что транспортная инфраструктура, в том числе железнодорожной отрасли, находится в зоне особого внимания правительства Южной Кореи.

В целом, в качестве стратегических ориентиров развития железнодорожного транспорта в

Южной Кореи, помимо намерений по реформированию национального железнодорожного оператора, можно выделить:

- разработку передовых технологий по проектированию и строительству железнодорожных путей и мостов, сооружений;
- внедрение новейших технологий в сфере высокоскоростной железнодорожной сети;
- разработку и внедрение технологий по электрификации стальных магистралей, электрическим сигнальным системам;
- развитие коммуникационных систем, внедрение новейших коммуникационных технологий;
- развитие централизованной системы контроля;
- совершенствование образовательных систем по подготовке специалистов отрасли.

Как следует из опыта уже принятых мер в рамках реформирования железнодорожной отрасли, так и в рамках определяемых направлений, целевых ориентиров, перспектив развития данного вида транспорта в государствах - членах ЕС и в Южной Корее последовательное и динамичное развитие, совершенствование системы функционирования железнодорожного транспорта является ключевым условием повышения мобильности, стимулирования экономического развития, уровня занятости, усиления экологической ориентации транспортной системы в целом.

<sup>1</sup> Развитие мировой железнодорожной системы / ОАО "Российские железные дороги": Центр научно-технической информации и библиотек. М., 2013.

<sup>2</sup> ЕС планирует улучшить услуги железнодорожного транспорта / EUROUA. URL: <http://euroua.com/europe/eu/1727-es-planiruet-uluchshit-uslugi-zheleznodorozhnogo-transporta>.

<sup>3</sup> См.: ЕС планирует улучшить услуги железнодорожного транспорта; Еврокомиссия предлагает открыть внутренние рынки железнодорожного транспорта // Новости ЕвроСоюза по-русски. 2013. 30 янв. URL: <http://euplus.info/2013-01-30/evrokomissiya-predlagaet-otkry-t-vnutrennie-ry-nki-zheleznodorozhnogo-transporta/>; Перспективы развития железных дорог в Европе // EuropeRails. 2012. 22 мая. URL: <http://blog.europerails.ru/2012/05/22/perspektivy-razvitiya-zheleznых-dorog-v-evrope>.

[blog.europerails.ru/2012/05/22/perspektivy-razvitiya-zheleznых-dorog-v-evrope](http://blog.europerails.ru/2012/05/22/perspektivy-razvitiya-zheleznых-dorog-v-evrope).

<sup>4</sup> Еврокомиссия предлагает открыть внутренние рынки железнодорожного транспорта // Новости ЕвроСоюза по-русски. 2013. 30 янв. URL: <http://euplus.info/2013-01-30/evrokomissiya-predlagaet-otkry-t-vnutrennie-ry-nki-zheleznodorozhnogo-transporta/>.

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Перспективы развития железных дорог в Европе // EuropeRails. 2012. 22 мая. URL: <http://blog.europerails.ru/2012/05/22/perspektivy-razvitiya-zheleznых-dorog-v-evrope/>.

<sup>8</sup> Другие рельсы. Книга о реформе железнодорожной отрасли России / под ред. И.В. Березниковой. М., 2011.

<sup>9</sup> Там же.

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> См.: Развитие мировой железнодорожной системы / ОАО "Российские железные дороги": Центр научно-технической информации и библиотек. М., 2013; Другие рельсы. Книга о реформе железнодорожной отрасли России / под ред. И.В. Березниковой. М., 2011.

<sup>13</sup> Другие рельсы.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> См.: Развитие мировой железнодорожной системы; Другие рельсы.

<sup>16</sup> Там же.

<sup>17</sup> Макаренко А.С. Стратегические ориентиры в развитии железнодорожного транспорта России и стран Европейского союза (сопоставительный анализ): автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 2008.

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> См.: Железная дорога в Южной Корее. URL: <http://www.railway.te.ua/guide/skoreya.shtml>; Ким, Г.Н. Республика Корея. Алматы, 2010.

<sup>20</sup> См.: Власти Южной Кореи планируют реструктурировать национальную железнодорожную компанию Korail / Агентство транспортных новостей. URL: <http://alltransnews.ru/news/detail.php?ID=18100>; Южная Корея в роли будущего мирового железнодорожного центра / InterRail. URL: <http://www.tses.ru/news-blog/item/213-south-korea-global-railways-center>.

<sup>21</sup> В развитии железнодорожной отрасли очень важное место занимает подготовка кадров и развитие технологий / Центральноазиатская новостная служба. URL: <http://www.ca-news.org/news:1083069>.

Поступила в редакцию 06.10.2013 г.