

УДК 656.212

Р. Г. КОРОБЬЕВА^{1*}

^{1*} Каф. «Управление эксплуатационной работой», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, г. Днепро, Украина, тел. +38 (056) 373 15 70, эл. почта rgkorobyova@rambler.ru, ORCID 0000-0002-6424-1079

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА В СТАНАХ ЕЭП

Цель. Целью работы является исследование влияния процессов реформирования рынка транспортных услуг на условия организации пассажирских железнодорожных перевозок в странах Единого экономического пространства. **Методика.** Исследования выполнены на основании анализа литературных источников и отчетных данных о пассажирских перевозках в странах ЕЭП. **Результаты.** 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.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, конкуренция, ЕЭП.

Введение

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 обеспечивают 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.

В последние годы в Украине пассажирский сектор рынка железнодорожных перевозок находится в кризисном состоянии. Повышение эффективности его работы сдерживается устаревшим парком подвижного состава, отсталой

материально-технической базой, неработающими механизмами поддержки железнодорожных пассажирских перевозок как со стороны государственного, так и со стороны местных бюджетов. В этой связи актуальной задачей для отечественного железнодорожного транспорта является реформирование отрасли. Реформирование отрасли связано как с изменением организации рынка перевозок, так и со значительным количеством эксплуатационных вопросов. В этой связи важной задачей является анализ опыта функционирования пассажирского комплекса железных дорог бывшего СССР, в первую очередь стран Единого экономического пространства (ЕЭП) ввиду наличия значительного числа близких черт, как в вопросах технического оснащения, так и в технологиях.

Цель

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

Методика

Исследования выполнены на основании анализа литературных источников и отчетных

данных о пассажирских перевозках в странах ЕЭП.

Результаты

Единое экономическое пространство (ЕЭП) – проект экономической и политической интеграции трёх государств: России, Казахстана и Белоруссии. Одной из основных целей ЕЭП является развитие единой транспортной системы [1, 2] путем создания общего рынка транспортных услуг, включающего следующие направления [3]:

- 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 информационно-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, большин-

ство 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.

В целом по ЕЭП за период с 2007 по 2016 год объем отправления пассажиров железнодорожным транспортом сократился на 18,2 % и составил 1,1 млрд человек (см. табл. 1). Сокращение пассажирских железнодорожных перевозок с 2007 по 2013 г. происходило только за счет Российской Федерации, где спад за указанный период составил 16 % и, как показывает анализ количества перевезенных пассажиров, наблюдается неуклонная тенденция к снижению данного показателя. С 2014 г. начал наблюдаться спад пассажиропотоков и в Республике Беларусь, а с 2015 г. уже и на территории Республики Казахстан.

Таблица 1

Динамика объемов пассажирских железнодорожных перевозок в государствах – членах ЕЭП (2007–2017, млн человек)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Беларусь	92,6	88,0	83,5	83,0	89,0	100,5	100,5	91,6	87,1	81,8
Республика Казахстан	11,8	17,7	18,6	19,6	19,5	24,4	26,2	34,4	26,8	22,0
Российская Федерация	1 282,0	1 296,0	1 137,0	947,0	993,0	1 058,5	1 079,6	1 070,3	1 020,4	1 037,1
ЕЭП	1 386,4	1 401,7	1 239,1	1 049,6	1 101,5	1 183,4	1 206,3	1 196,3	1 134,3	1 140,9

Пассажирооборот на железнодорожном транспорте в странах ЕЭП сократился за период 2007–2016 годов на 25,4 %, в основном также за счет России, и составил 147,8 млрд пасс.-км, поскольку свыше 82 % пассажирооборота

железнодорожного транспорта государств-членов ЕЭП приходится на РФ (см. табл. 2). Как отмечается в [4] существенное снижение объемов отправления пассажиров железнодорожным транспортом в России было вызвано

переключением пассажиропотоков в пользу гражданской авиации в дальнем сообщении и в

пользу автомобильного транспорта в пригородном и местном сообщениях.

Таблица 2

Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (2007–2016, млрд пасс.-км)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Беларусь	9,4	8,2	7,4	7,6	7,9	9	9	7,8	7,1	6,4
Республика Казахстан	14,6	14,7	14,7	16,1	16,6	19,3	20,6	23,7	21,6	16,9
Российская Федерация	174,1	175,9	151,5	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8	120,4	124,5
ЕЭП	198,1	198,8	173,6	162,6	164,3	172,9	168,1	160,3	149,1	147,8

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 [1]:

- 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. Необходимость реформирования указанного рынка не обсуждается даже на политическом уровне [5]. Пассажирские перевозки являются убыточными и их эксплуатационная деятельность субсидируется за счет грузовых перевозок. Развитие железнодорожного транспорта в Беларуси связано с модерни-

зацией отрасли и в период с 2011 по 2015 годы выполнялось в соответствии «Государственной программой развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011–2015 годы» [6], а в настоящее время выполняются в соответствии с «Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы» [7]. В обеих программах предусмотрена модернизация инфраструктуры и подвижного состава для обеспечения пассажирских железнодорожных перевозок, в том числе за счет средств государственного и местного бюджетов. С 2010 года железнодорожные пассажирские перевозки разделены на городские, региональные (бизнес и эконом-классы), межрегиональные (бизнес и эконом-классы), международные и коммерческие линии. С 2011 года начали действовать городские линии в пределах Минска и его городов-спутников. Основными направлениями развития пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте Беларуси являются [7]:

- 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.

Объем перевозок пассажиров Белорусской железной дороге в 2015 году составил 87,1 млн человек, в том числе в международном сообщении – 4,0 млн человек, межрегиональном – 12,4 млн человек, региональном 67,4 млн человек, городском – 3,3 млн человек [8]. Доходы от пассажирских перевозок занимают 10,8 %

доходов по основной деятельности (рис. 1) при этом пассажирские перевозки остаются убыточными, платой за проезд компенсируются затраты только на 60-70 % в дальнем сообщении и на 20 % в пригородном.

Структура доходов железнодорожного транспорта в Республике Беларусь представлена на рис. 1.

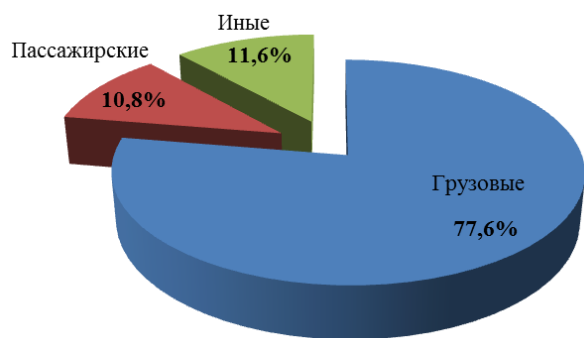


Рис. 1. Структура доходов железнодорожным транспортом в Республике Беларусь (2015, %)

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 [9] с последующим переводом его в 2002-м в акционерную форму собственности [10]. 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. В настоящее время в структуру АО «Пассажирские перевозки» входят четыре филиала («Южный», «Западный», «Северный» и «Экспресс»), а также три дочерние компании (АО «Пригородные перевозки», АО «Вагонсервис», АО «Пассажирская лизинговая вагонная компания»). Кроме государственного национального перевозчика в республике созданы и функционируют частные компании-операторы пассажирских перевозок, такие как Пассажирская компания «Туран-экспресс», Nomadas, Турксиб Астана, Arlan-Trans-Astana, Марал Нур, Solux-Экспресс, Сары-Арка Компани, а также «Желдортранс-Актобе», которое осуществляет перевозку своих работников, собственными вагонами.

В целом пассажирские перевозки в Казахстане являются убыточными и доходы от них покрывают около 78 % расходов. В этих условиях 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 соци-

ально-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 [11]. 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 [12]. На сегодняшний день

скоростные перевозки на территории Казахстана представлены следующими маршрутами пассажирских поездов: Алма-Ата – Астана, Алма-Ата – Шымкент, Алма-Ата – Петропавловск, Актобе – Астана Алма-Ата – Атырау, Астана – Защита, Алма-Ата – Ташкент со скоростью движения до 160 км/ч. Кроме того, в 2013 году с компанией Systra было подписано соглашения по проектированию высокоскоростной линии Астана – Алма-Ата со скоростью движения до 250 км/ч.

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. В Российской Федерации основную роль при формировании объема пассажирских перевозок играет пригородное сообщение (табл. 3), на него приходилось порядка 90 % от общего объема отправленных пассажиров на железнодорожном транспорте. Причины отрицательной динамики размеров пассажиропотока и пассажирооборота связаны как мировыми, так и внутренними экономическими проблемами, которые привели к понижению деловой активности населения, что в свою очередь, вызвало к уменьшению транспортной подвижности и замедлению инновационного развития пассажирского железнодорожного комплекса.

Таблица 3

Динамика объемов перевозок пассажиров и пассажирооборота по видам сообщений в Российской Федерации

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Пассажирооборот, млрд пасс-км	139,8	144,6	138,5	128,8	120,4
в том числе:					
в дальнем сообщении	110,5	113	105,8	96,3	89,5
в пригородном сообщении	29,3	31,6	32,7	32,6	30,9
Отправлено пассажиров, млн чел.	993,1	1 058,80	1 079,60	1 070,30	1 020,40
в том числе					
в дальнем сообщении	114,8	116,6	110,7	103,1	97,9
в пригородном сообщении	878,3	942,2	968,8	967,2	922,5

Современная структура рынка железнодорожных перевозок Российской Федерации сложилась в результате реализации «Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте до 2010 года» в соответствии с которой монопольные услуги железнодорожной инфраструктуры должны быть отделены от услуг по перевозкам грузов и пассажиров. В результате реформирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации перевозку

пассажиров в поездах дальнего следования во внутригосударственном и межгосударственном сообщениях осуществляет ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ОАО «ФПК»), в скоростном и высокоскоростном сообщении – Дирекция скоростного сообщения (филиал ОАО «РЖД»), в пригородном сообщении – 26 специализированных пригородных пассажирских компаний (ППК), представленные в 73 субъектах РФ. При создании ППК предполагалось пе-

редача им в собственность мотор-вагонного подвижного состава, депо, терминальных комплексов на вокзалах для обслуживания пригородного сообщения, в действительности в настоящий момент они владеют только кассовым оборудованием, используемым для продажи билетов. Кроме того на рынке железнодорожных перевозок пассажиров в поездах дальнего следования во внутригосударственном сообщении присутствуют независимые перевозчики АО ТК «Гранд Сервис Экспресс» и ООО «Тверской экспресс». На рынке пригородных перевозок присутствуют два оператора: ООО «Аэроэкспресс», ООО «Межрегиональная пассажирская компания», предоставляющие услуги перевозки пассажиров с малым количеством остановок в поездах повышенной комфортности.

В целом пассажирские перевозки в Российской Федерации являются убыточными. При этом доходы от пассажирских перевозок покрывают расходы на них на 87 % [13]. Перекрёстное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых на железных дорогах Российской Федерации прекращено. Убыточные пассажирские перевозки в социально-значимых секторах субсидируются из федерального и местных бюджетов. Для поддержки пригородных перевозок в Тарифном руководстве установлен понижающий коэффициент 0,01 за использование инфраструктуры. Для пригородных перевозок установлена нулевая ставка НДС. Также субсидируются перевозки пассажиров в общих и плацкартных вагонах. Однако, в отличие от Казахстана, получателем субсидий в Российской Федерации является РЖД и ее дочерние компании.

Основные направления развития пассажирских железнодорожных перевозок в Российской Федерации определены в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г» и связаны с решением следующих задач [14]:

- 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 [15] и сезонные колебания спроса на них [15, 16], усовершенствовать методы оценки себестоимости пассажирских перевозок [17].

В качестве основных подходов у 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 [13, 18], адресность субсидирования, что позволит учесть характеристики маршрутов и прогнозные объемы перевозок на них, унификация подходов к субсидированию различных видов транспорта.

Необходимость развития конкуренции в сфере железнодорожных пассажирских перевозок отмечается в [19]. В данной статье рассмотрен опыт функционирования ООО «Межрегиональная пассажирская компания», работа которой на маршрутах Саратовской области привела к общему снижению издержек на пригородные перевозки и повышению качества обслуживания пассажиров. В то же время несовершенство антимонопольного законодательства привело к вытеснению компании с рынка ОАО РЖД в пользу своей дочерней компании.

В [20] отмечаются недостатки действующей системы организации пригородных перевозок при которой ППК являются дочерними компаниями РЖД и обслуживают четко выделенные регионы. Для решения проблемы предлагается вывести ППК из состава РЖД и организовать конкуренцию между компаниями из разных регионов.

Совершенствование пассажирских вагонов локомотивной тяги направлено на расширение модельного (типового) ряда производимых пассажирских вагонов, разработкой конструкций подвижного состава для скоростного движения; совершенствованием конструкции вагонов серийного производства с целью повышения потребительских свойств, качества и надежности перевозок; а также создание и применение нового комплектующего оборудования для вагонов, в частности разработка тележек для скоростей до 250 км/ч, с малыми массами необрессо-

ренных частей, применение новых материалов, создание вагонов с возможностью индивидуального регулирования микроклимата в купе [21].

Интеграция пригородного железнодорожного сообщения в систему городского пассажирского транспорта в рамках проект «Городская электричка» [22, 23] или рельсовый автобус, реализуется в большинстве крупных городов РФ (Москва, Волгоград, Самар, Пермь, Красноярск, Новосибирск), в которых железнодорожные пути проходят в черте города, при этом внутригородские перевозки железнодорожным транспортом в не превышает 2–3 % [24]. Организация интермодальных пассажирских перевозок как в городской черте, так и в агломерации осуществляется подвижным составом пригородных электропоезд «Ласточка» (Desiro RUS), разработанным немецкой компанией Siemens AG и состоящим из 5 вагонов вместимостью 409 мест и развивающим скорость до 160 км/ч.

Созданием объединенных внутри-городских 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 [25]. Основной причиной, нехватки пропускной способности перегонов на железной дороге, является одновременное использование транспортных коммуникация 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 и 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 [26].

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.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Единое экономическое пространство (ЕЭП). Справка. [Электр. ресурс]. – Режим доступа : <https://ria.ru/spravka/20120101/529308191.html> (проверено 10.05.2017)
2. Официальный сайт. Министерство экономического развития Российской Федерации. – Режим доступа : <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/formuep/indexdocsfilter>
3. ПРОТОКОЛ № 3 проведения первого этапа двухэтапного конкурса на право заключения договора на выполнение научно-исследовательской работы для нужд Евразийской экономической комиссии в 2012-2013 годах по теме: «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий». [Электр. ресурс]. – Режим доступа : http://www.tsouz.ru/eeek/torg/Documents/K_51_3.pdf
4. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. – Алматы, 2014. – 127 с.
5. Питтман, Р. Железнодорожные реформы на постсоветском пространстве: Небыстрый прогресс [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://magazines.russ.ru/oz/2013/3/11p.html>
6. «Государственная программа развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011–2015 годы» [Электр. ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic03/text659.htm>
7. Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 годы : утв. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28.04.2016 № 345.
8. Годовой отчет за 2015 г. ОАО «РЖД» [Электр. ресурс]. – Режим доступа : <http://ar2015.rzd.ru>.
9. Постановление правительства Республики Казахстан от 31 января 1997 года № 129 «О реорганизации предприятий железных дорог Республики Казахстан» : [Электр. ресурс]. – Режим доступа : https://tengrinews.kz/zakon/pravitelstvo_respubliki_kazakhstan_premier_ministr_rk/transport/id-P970000129_.
10. Постановлением правительства Республики Казахстан от 15 марта 2002 года №310 «О создании закрытого акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темир жолы» образовано закрытое акционерное общество «Национальная компания «Казахстан темир жолы» путем слияния Республиканского государственного предприятия «Казахстан темир жолы» и его дочерних государственных предприятий. 2 апреля 2004 года в соответствии с законом Республики Казахстан от 13 мая 2003 года «Об акционерных обществах» была произведена перерегистрация ЗАО «НК «КТЖ» в АО «Қазақстан темір жолы». [Электр. ресурс]. – Режим доступа : https://tengrinews.kz/zakon/pravitelstvo_respubliki_kazakhstan_premier_ministr_rk/transport/id-P020000310_
11. Богданович, С. В. Алгоритм оптимизации схемы пассажирского состава – иерархический подход / С. В. Богданович, Б. Б. Жардемев // Известия ПГУПС. – 2012. № 4. – С. 33-38.
12. Солоненко, В. Г. Опыт эксплуатации и перспективы внедрения подвижного состава «TALGO» на железных дорогах республики Казахстан / В. Г. Солоненко, Ж. С. Мусаев, А. Н. Немасипова. // Наука и прогресс транспорта. Вестник Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта. – 2011. – Вып. 38. – с. 32- 35.
13. Белякова, М. Ю. Совершенствование государственного субсидирования пассажирских перевозок дальнего следования на железнодорожном транспорте в России / М. Ю. Белякова, Д. В. Агафонов // Путеводитель предпринимателя. – 2017. – № 33. – С. 42-51.
14. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.: утв. распоряжением Правительства Рос. Федерации от 17.06.08 № 877-р. [Электр. ресурс]. – Режим доступа : <http://static.government.ru/media/files/DkdcT7dHs4fGLrhkK5lk0egvr4rA2QZi.pdf>
15. Остапчук, В. Н. К вопросу о снижении убыточности пассажирских перевозок / В. Н. Остапчук // Бюллетень научных работ Брянского филиала МИИТ. – 2014. – № 1(5). – С. 38-40.
16. График гибкого регулирования тарифов на 2017 год (по территории Российской Федерации). [Электр. ресурс]. – Режим доступа : <https://mza.ru/information/internal.html>
17. Мирошниченко, О. Ф. Оценка себестоимости пассажирских перевозок дальнего следования в Федеральной пассажирской компании / О. Ф. Мирошниченко, М. В. Морозова, Н. В. Фадейкина // Железнодорожный транспорт. – 2011. – № 10. – С. 63-66.
18. Савчук, В. Б. Организация и финансирование пригородных железнодорожных пассажирских перевозок / В. Б. Савчук, И. В. Терешко, Д. Д. Чернов // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – № 2-3 (63-64). – С. 14-19.
19. Соболев, Д. Ю. Развитие конкуренции в сфере пригородных пассажирских железнодорожных перевозок: проблемы и перспективы // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. Сб. материалов XVI Междунар.

научно-практ. конф. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2016. – С. 116-120.

20. Медков, А. А. Железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении: проблемы и рыночные перспективы / А. А. Медков // Федеративные отношения. – 2008. – № 9. – С. 59-71.

21. Гапанович, В. Перспективы обновления подвижного состава Российских железных дорог / В. Гапанович // Транспорт Российской Федерации. – 2006. – № 3. – С. 52-55.

22. Городская электричка. [Электр. ресурс]. – Режим доступа : http://kras.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=4325

23. Официальный сайт. АО «Краспригород» - пригородные пассажирские железнодорожные перевозки. [Электр. ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kraspg.ru/passenger/gorodskaya-elekttrichka/istoriya>.

24. Глухов, А. К. Проблемные вопросы развития городского пассажирского транспорта / А. К.

Глухов, А. Д. Пивоваров // Вестник Университета. – 2013. – № 11. – С. 20-27.

25. Кокурин, Н. М. Методы определения «узких мест», ограничивающих пропускную способность железнодорожных направлений [Электрон. ресурс] / Н. М. Кокурин, В. С. Тимченко. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/v/metody-opredeleniya-uzkih-mest-ogranichivayuschih-propusknuyu-sposobnost-zheleznodorozhnyh-napravleniy>.

26. Калидова, А. Д. Особенности определения эффективности организации высокоскоростного движения/ А. Д. Калидова // Наука XXI века: теория, практика и перспективы: сб. статей Междунар. научно-практ. кон-ции. – Уфа: РИО МЦИИ ОМЕГА САЙНС, 2015. – С. 40-43.

Статья рекомендована к публикации д.т.н., проф. Лаврухиным А. В. (Украина)

Поступила в редколлегию 20.05.2017.

Принята к печати 22.05.2017.

Р. Г. КОРОБЬОВА

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ В КРАЇНАХ ЄСР

Мета. Метою роботи є дослідження впливу процесів реформування ринку транспортних послуг на умови організації пасажирських залізничних перевезень в країнах Єдиного економічного простору. **Методика.** Дослідження виконані на підставі аналізу літературних джерел і звітних даних про пасажирські перевезення в країнах ЄСР. **Результати.** Аналіз умов роботи залізниць країн-учасниць ЄСР показав, що в них відсутня єдина модель реформування залізничного транспорту. Для Білорусії характерно збереження ринку залізничних перевезень в монопольному стані і перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, в той час як реформування залізничної галузі в Російській Федерації та Республіці Казахстан спрямовано на виділення функцій управління залізничною інфраструктурою в монопольний сектор ринку і створення ринкового середовища для пасажирських компаній. Аналіз наукових праць з питань вдосконалення організації пасажирських перевезень показує, що дані проблеми в державах ЄСР вирішуються переважно традиційними методами. Частка незалежних залізничних перевізників пасажирів на транспортному ринку в країнах ЄСР залишається незначною і їх поява не істотно вплинула на принципи організації пасажирських перевезень.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, конкуренція, ЄСР.

R. G. KOROBKOVA

ANALYSIS OF THE PASSENGER RAILWAY COMPLEX DEVELOPMENT IN THE SES COUNTRIES

Purpose. The purpose of the work is to study the impact of transport market reforms on the conditions for the organization of passenger rail transportation in the countries of the Single Economic Space (SES). **Methodology.** The research is based on the analysis of literary sources and reporting data on passenger transport in the SES countries. **Findings.** Analysis of the railway working conditions in the SES member countries showed that they do not have a common model for reforming rail transport. Belarus is characterized by the preservation of the rail transport market in a monopoly state and subsidization of passenger transportation by freight one, while the reform of the railway industry in the Russian Federation and the Republic of Kazakhstan is aimed at separation the functions of the railway infrastructure management to the monopoly sector of the market and creating a market environment for passenger companies. The analysis of scientific works on improving the organization of passenger transportation shows that these problems in the SES countries are solved mainly by traditional methods. The share of the independent railway passenger carriers in the transport market in the SES countries remains insignificant and their appearance did not have a significant impact on the principles of the organization of passenger transportation

Keywords: railway transport; passenger traffic; competition; SES.