



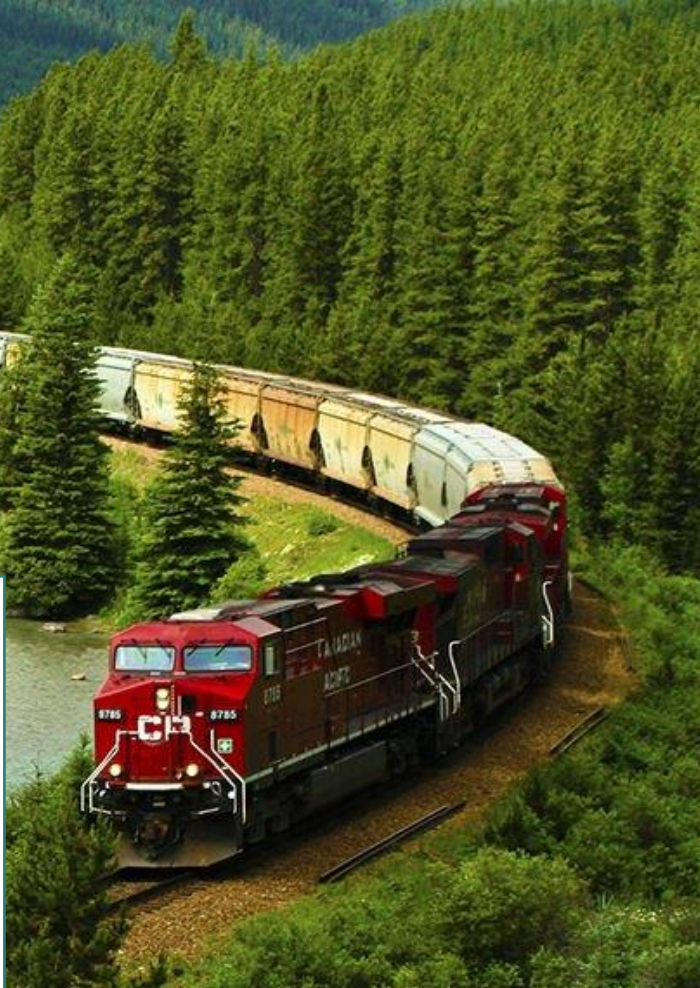
СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*

Железные дороги в мире.

Обзор. Выпуск 1

июль, 2021 г.



Содержание

От редакции	3
Предисловие	3
Реформы на железных дорогах мира	
Великобритания отказывается от системы торгов за франшизу на железных дорогах?	8
Железные дороги Великобритании готовятся к крупнейшей перетряске за десятилетия	12
Разделение "Укрзализныци": какой будет UZ Cargo	14
Локомотивы и инфраструктура: Что планирует "Укрзализныця" и что предлагают эксперты	16
<i>Р.Питтман</i> Реформировать и оживить Укрзализныцю	20
Государственное регулирование и экономика	
Немецкие частные компании-перевозчики протестуют против субсидий для государственной Deutsche Bahn	26
Реакция железнодорожных компаний на инфраструктурный план Байдена в основном положительная, за исключением Ассоциации американских железных дорог (AAR)	27
Бюджет железных дорог Великобритании похудел	30
Европейский год железных дорог приносит убытки	32
Пассажирские перевозки	
Джо Байден может оживить разрушающуюся железнодорожную сеть Америки	34
Бум железнодорожных пассажирских перевозок вероятен после пандемии	36
Аналитические доклады	
Краткая история грузовых железных дорог США. Доклад Ассоциации американских железных дорог (AAR)	38
Рынок железнодорожных перевозок Евросоюза в 2015-2018 гг. Доклад Европейской комиссии	47

От редакции

Обзор «Железные дороги в мире», подготовленный СРО «Союз операторов железнодорожного транспорта» содержит публикации, посвящённые различным аспектам работы железнодорожного транспорта в разных странах мира.

Целью обзора является освещение основных событий, дискуссий и проблемных вопросов в работе железнодорожного транспорта в мире с упором на такие темы, как государственное регулирование железных дорог, реформы, состояние конкуренции на рынке железнодорожных перевозок.

В отдельном разделе обзора публикуются переводы и резюме аналитических обзоров и докладов различных зарубежных транспортных регуляторов и ассоциаций. В обзор включаются как журнальные статьи, посвящённые каким-то конкретным текущим событиям, так и научные статьи осмысляющие более долгосрочные тренды и проблемы в развитии железнодорожного транспорта. Таким образом, Обзор задуман не столько, как дайджест новостей о конкретных событиях мировых железных дорог, но и как сборник публикаций, раскрывающих более широкий контекст происходящих на мировых железных дорогах процессов.

Полагаем, что регулярная публикация подобного обзора позволит читателям иметь более полную и объективную информацию о процессах, происходящих в сфере регулирования железнодорожного транспорта в мире.

Предисловие

Настоящий обзор содержит материалы посвящённые темам, которые наиболее активно обсуждаются в мировых транспортных СМИ в последнее время.

В первом разделе обзора **«Реформы на железных дорогах мира»** приводятся две публикации (одна из них - обзор по материалам британских СМИ, вторая представляет собой отдельную статью), посвящённые одному из самых громких событий мировой железнодорожной отрасли – изменению организации работы железнодорожной отрасли в Великобритании. В условиях пандемии коронавируса Covid-19, железнодорожный транспорт столкнулся с целым рядом вызовов, которые заставили британских регуляторов предложить новую модель работы железных дорог. При этом новая модель, как

подчёркивается британскими регуляторами и представителями отрасли, должна, с одной стороны, **сохранить такие важные элементы системы, как частная собственность (на вагоны и локомотивы), конкуренцию между перевозчиками (операторами поездов)**, а с другой стороны, быть защищённой от рисков спада объёма перевозок с помощью различных механизмов контрактного типа между компаниями-железнодорожными перевозчиками, собственником железнодорожной инфраструктуры и государством.

В этом же разделе приводятся три публикации посвящённые вопросам реформирования "Укрзализныци". Полагаем, что эти материалы будут интересны российскому транспортному сообществу, поскольку во-первых, Украина по многим экономическим и институциональным параметрам близкая к России страна, и, в то же время, в Украине идёт активная дискуссия о дальнейших путях реформирования железных дорог.

Одну из этих публикаций следует выделить из общего ряда – это резюме доклада одного из самых известных в мире экспертов по структурным реформам и антимонопольной политике в области железнодорожного транспорта Рассела Питтмана «Реформировать и оживить Укрзализныцю». Формально доклад посвящён выбору пути развития железных дорог Украины, но, помимо этого, в материале содержится интересный анализ реформ отрасли в странах Латинской Америки, в частности, реформ на железных дорогах Мексики, которой удалось выстроить такую модель организации отрасли, в которой присутствует конкуренция между железнодорожными компаниями и при этом, активно привлекаются частные инвестиции.

Второй раздел обзора «**Государственное регулирование и экономика**» посвящён вопросам, которые вышли на первый план в условиях пандемии коронавируса, но и до этих событий активно обсуждались в транспортной прессе. Это вопросы, связанные с проблемами государственного субсидирования в транспортной отрасли. В частности, это любопытная новость о том, как частные перевозчики в Германии протестуют против того, что субсидии во время кризиса должна получить государственная компания Deutsche Bahn, что, по мнению немецких транспортников, нарушает равноправие участников рынка. Кроме того, интересной представляется статья, посвящённая «инфраструктурному плану Д.Байдена». Как известно, республиканцы в США традиционно выступают за дерегулирование железных дорог¹ и против государственных субсидий (за исключением пассажирской

¹ В числе одного из последних указов президента Д.Трампа был указ о дерегулировании перевозок сжиженного газа.

компания Amtrak), а демократы выступают за усиление регулирования¹ и допускают финансирование из бюджета каких-то инфраструктурных решений. Поэтому «пакет Байдена», предусматривающий масштабные государственные расходы, вызвал большую дискуссию в американском обществе, которое традиционно негативно относилось к любым государственным субсидиям. Из приводимой статьи видно, что вопросы финансирования инфраструктуры вызывают дискуссии как о самом субсидировании, так и об источниках и условиях финансирования. Так, железнодорожные компании США выступают против финансирования железных дорог из бюджета, но не против, если на финансирование инфраструктуры будут направлены средства, сформированные из штрафов выплачиваемых автомобильным транспортом за загрязнение окружающей среды.

Также в разделе приводятся материалы посвящённые проблемам Европейских железных дорог, с которыми они столкнулись в условиях пандемии коронавируса COVID-19 в 2020 г.

В разделе **«Пассажирские перевозки»** приводятся материалы посвящённые особенностям пассажирских перевозок в мире и прогнозам, согласно которым, после пандемии в мире вырастет популярность железных дорог по сравнению с авиацией. Сегодня трудно сказать насколько этот прогноз окажется верен, но составители решили, что знакомство с такими прогнозами будет небезынтересно читателям настоящего обзора. В этом же разделе опубликованы материалы, посвящённые работе пассажирской железнодорожной компании Amtrak (США), которой пришлось сократить во время кризиса более 2 тыс. рабочих мест, несмотря на то, что пассажирские перевозки в США получают субсидирование от государства (в отличие от грузовых перевозок).

Завершается обзор разделом **«Аналитические доклады»**, который стоит особняком от остальных материалов. Если материалы остальных разделов представляют собой публикации «на злобу дня» и посвящены текущим вопросам функционирования железных дорог в мире, то в этом разделе мы планируем опубликовать материалы, содержащие долгосрочный взгляд и анализ долгосрочных тенденций отрасли.

Первый из материалов раздела посвящён эволюции железных дорог США с момента создания до нынешнего времени и представляет собой перевод доклада Ассоциации американских железных дорог (AAR). Авторы доклада отмечают, что именно благодаря либерализации железных дорог после Акта Стаггерса, когда отрасль грузовых железнодорожных перевозок стала функционировать в

¹ Это не всегда было так, например сенатор Харли Стагерс - автор «Акта Стаггерса», который запустил процесс дерегулирования железных дорог в 1980-е годы, и президент Джимми Картер, который подписал этот закон, были представителями Демократической партии.

условиях конкуренции, частной собственности и почти полного отсутствия какой-либо государственной поддержки, американские грузоотправители получили огромный выигрыш за счёт снижения железнодорожных тарифов, повышения качества обслуживания и повышения эффективности работы отрасли по всем направлениям (от роста производительности труда до роста доли рынка). Так, в докладе отмечается, что несмотря на рост тарифов в последнее десятилетие, **общий уровень грузовых железнодорожных тарифов остаётся на 45% ниже, чем во времена государственного регулирования железных дорог.**

Второй материал этого раздела представляет собой перевод фрагмента «Отчёта Еврокомиссии по динамике рынка железнодорожных перевозок», посвящённый анализу ситуации с железными дорогами в Европе в 2015-2018 гг., т.е. в период предшествующий пандемии.

В отчёте отмечается, что либерализация, проведённая в отрасли привела к тому, что в странах ЕС сегодня действуют более тысячи независимых компаний операторов (перевозчиков)¹, владеющих и управляющих подвижным составом (вагонами и локомотивами) и организовывающими движение поездов по инфраструктуре стран ЕС. Так, по состоянию на 2018 г. в **28 странах ЕС действовало 1126 лицензий на операторскую деятельность** (в 27 - без Великобритании – 1082 лицензии), при этом наибольшее количество конкурирующих независимых перевозчиков зарегистрировано в Германии (434 компании). В разных странах Европы доля независимых перевозчиков различается, но в целом она растёт все эти годы. Доля независимых частных перевозчиков (со своими вагонами и локомотивами) составила в целом по ЕС 42%. Любопытно, что доля независимых перевозчиков различается в сегменте грузовых перевозок и пассажирских. Если на рынке грузовых перевозок доля независимых операторов (перевозчиков) превышает 40%, то на рынке коммерческих пассажирских перевозок она составляет только 10% и на рынке пассажирских перевозок, оплачиваемых как государственные услуги (социально-значимые перевозки) чуть более 16%.

При этом, **независимые частные операторы (перевозчики), конкурирующие с национальной компанией есть во всех странах ЕС**, кроме Греции, Ирландии, Литвы и Люксембурга. Любопытна структура занятости в

¹ Под независимыми операторами (или перевозчиками) обычно понимают компании, не аффилированные с национальным собственником инфраструктуры (с вертикально-интегрированным монополистом) или иными государственными железнодорожными компаниями. Например, DB Cargo в Германии не является независимым оператором, т.к. является дочерней компанией по отношению к Deutsche Bahn AG (DB). Но дочерняя компания DB, работающая в Великобритании на британском рынке будет считаться независимым оператором (перевозчиком).

железнодорожной отрасли ЕС- 42% работают в компаниях, управляющих инфраструктурой железных дорог, 36% в операторских компаниях.

В целом, можно отметить общую черту, характерную для ковидного года. С одной стороны, в связи с тем, что в Европе (в отличие от США и Латинской Америки) железнодорожная отрасль преимущественно ориентирована на пассажирские перевозки, а пассажиропоток радикально снизился, все страны так или иначе пытаются поддержать железнодорожную отрасль бюджетными средствами, т.к. пассажирские перевозки воспринимаются как важная функция государства (а поддерживая железнодорожную инфраструктуру, косвенно поддерживаются и грузовые перевозочные компании). С другой стороны, европейские регуляторы понимают огромную институциональную важность конкуренции и наличия независимых частных компаний для нормального функционирования отрасли и поэтому пытаются так или иначе совместить государственные антикризисные меры с сохранением конкурентной структуры отрасли.

Полагаем, что знакомство с подобными «долгосрочными» материалами позволит сформировать читателям более широкий контекст и более объективные представления о событиях, происходящих на железнодорожном транспорте в мире.

Позиции, высказываемые в приводимых публикациях могут не совпадать с позицией СРО СОЖТ.

Великобритания отказывается от системы торгов за франшизу на железных дорогах?¹

Правительство Великобритании объявило (в сентябре 2020 г., в разгар пандемии), что планирует отказаться от организации пассажирских железнодорожных перевозок на основе торгов за франшизу. Эта система просуществовала более четверти века (она была принята после приватизации 1993-94 гг. и оформилась в более-менее окончательном виде в 1996 г., хотя и немного видоизменялась позднее, например, менялись периоды, на которые выдавалась франшиза).

Начиная с сентября 2020 г. в Великобритании идёт дискуссия о том, как будет меняться система взаимодействия между частными перевозчиками и государственной железнодорожной инфраструктурой².

В 2020 году, в условиях пандемии и объявленных локдаунов, загрузка сети по пассажирским перевозкам составляла всего 8%, то есть более, чем в десять раз ниже, по сравнению с привычным уровнем (а в отдельные месяцы и того ниже - в мае и июне загрузка составляла 4 % и 6 % соответственно). Операторы пассажирских перевозок стали нести масштабные убытки³. Для того, что бы их поддержать, правительство, в лице Министерства транспорта предложило заменить франчайзинг временными Соглашениями «Emergency Recovery Management Agreements» (ERMA), которые поддержат работу железнодорожной отрасли во время пандемии Covid-19.

Что же ждёт в будущем железные дороги Великобритании? Какая модель управления отраслью будет принята? Пока это не совсем ясно. Все сходятся на том, что предстоит реформа. Но, как пишет Кит Фендер в газете *Trains*: *«как это произойдет, пока не известно»*⁴.

¹ Обзор по материалам британских СМИ. С сокращениями опубликовано: Хусаинов Ф. И. Какую модель железных дорог выберет Великобритания? // РЖД-Партнер. 2021. № 1-2. С. 42.

² Справочно: железные дороги Великобритании состоят из инфраструктурной компании Network Rail и компаний перевозчиков (операторов), владеющих подвижным составом - вагонами и локомотивами (подробнее см. https://www.hse.ru/org/hse/expert/rgd_16), эксплуатационная длина сети около 16,0 тыс. км. (в т.ч. 5,4 тыс. км. – электрифицированных). Объём пассажирских перевозок 1,5 млрд. чел. в год, годовой пассажирооборот – около 70 млрд. пасс-км. Объём грузовых перевозок 70 млн. тонн в год, годовой грузооборот – 17 млрд. т-км. Владельцами некоторых крупнейших железнодорожных перевозчиков являются иностранные компании (в т.ч. немецкие и итальянские).

³ <https://www.railway-technology.com/features/explained-the-end-of-the-railway-franchising-system-in-the-uk/>

⁴ <https://trn.trains.com/news/news-wire/2020/10/12-british-government-announces-end-for-rail-franchise-system>

Началась дискуссия с заявления министра транспорта Гранта Шаппса, который сказал: *«Принятая 25 лет назад модель приватизации привела к значительному увеличению количества пассажиров, но эта пандемия доказала, что она больше не работает. Наша новая [модель управления] упростит поездки людей, устраняя неуверенность и путаницу относительно того, используете ли вы правильный билет или подходящую железнодорожную компанию. Она сохранит лучшие элементы частного сектора, включая конкуренцию и инвестиции, которые помогли стимулировать рост, но обеспечит стратегическое направление, лидерство и подотчетность. Пассажирам будут предоставляться надежные и безопасные услуги в сети, полностью построенной вокруг них»* (его цитирует журнал Global railway review в статье "UK government ends rail franchising in bid to connect fragmented network"¹).

Предложения Британского Минтранса вызвали неоднозначную реакцию публики.

С одной стороны, большая часть частных компаний-перевозчиков поддержали эту идею. Например, Пол Пламмер, генеральный директор Rail Delivery Group (RDG), говорит: *«Мы приветствуем постоянную поддержку, направленную на сохранение движения поездов для пассажиров и подтверждение правительством отмены системы франчайзинга, к чему мы давно призываем. Эти переходные контракты должны стать ступенькой к лучшим железным дорогам. При этом необходимо использовать опыт, инновации и инвестиции частных операторов, (...) Обновленное и активизированное партнерство между государственным и частным секторами станет лучшим способом улучшить услуги и поможет восстановить рынок путешествий на поезде, что хорошо для восстановления экономики и государственных финансов»².*

С другой стороны, профсоюзы и Национальный союз железнодорожников, морских и транспортных рабочих (RMT) выступили против. В частности, последние пишут: *«прибыль и дивиденды будут по-прежнему направляться акционерам, а не реинвестировать»*, просят правительство *«отменить приватизацию»*. А генеральный секретарь RMT Мик Кэш, отвечая на заявление Министерства транспорта, сказал следующее: *«Правительство должно теперь отказаться от своей одержимости свободным рынком и призвать к прекращению любых попыток реанимировать труп железнодорожной приватизации»³.*

¹ <https://www.globalrailwayreview.com/news/109436/uk-government-ends-rail-franchising/>

² Там же.

³ <https://www.railway-technology.com/features/explained-the-end-of-the-railway-franchising-system-in-the-uk/>

Впрочем, как подчёркивает Financial Times, не все профсоюзы единодушны в этом вопросе. Так, другой профсоюз - Aslef (профсоюз объединяющий машинистов локомотивов, работников локомотивного хозяйства и пожарных) выступил с другой точкой зрения, отметив, что приватизация отрасли в середине 90-х была прагматичным решением, позволившим «избежать падения отрасли»¹.

Кит Фендер в журнале Trains² так резюмирует проблему: в соответствии с предыдущими соглашениями о франшизе частные операторы брали на себя риски, поэтому рост доходов выше ожиданий мог привести к солидной прибыли, и, наоборот, выручка ниже плана означала значительные убытки, т.е. частные компании купившие франшизу, в том числе, несли ответственность за некоторые убытки и непредвиденные расходы. Несмотря на то, что это всё называлось приватизацией, фактически в Великобритании сохранялись многие черты дореформенных государственных железных дорог. В отрасли существовало значительное государственное финансирование национальной инфраструктурной компании железнодорожной сети Network Rail и, в некоторых случаях, других не очень прибыльных предприятий. (Для интересующихся историей вопроса, отметим, что подробнее этот кейс разбирался на семинаре «Экономика железнодорожного транспорта» в ВШЭ в мае 2019 г.)³.

Но в условиях такого резкого падения пассажиропотока, как оказалось, риски эти стали запредельно велики⁴.

Таким образом, пока не ясна картина будущих реформ на железных дорогах Великобритании, но предварительно можно отметить, что с одной стороны, ультралевая позиция некоторых (но не всех!) профсоюзов о полной отмене частной собственности и конкуренции и необходимости возврата к единой государственной структуре в профессиональной железнодорожной экспертной среде не поддержана.

С другой стороны, судя по всему, роль государства будет увеличиваться: при сохранении конкуренции и частной собственности в сфере перевозок (вагоны и локомотивы), будет усилена страховочная роль государственных субсидий в железнодорожную отрасль. Причём не только субсидий для фактически государственной инфраструктуры Network Rail, но и субсидий для

¹ <https://www.ft.com/content/e8036a24-5a05-43eb-8e6a-f5a659d2e5a2>

² <https://trn.trains.com/news/news-wire/2020/10/12-british-government-announces-end-for-rail-franchise-system>

³ Презентационные материалы с семинара доступны по ссылкам: https://www.hse.ru/org/hse/expert/rgd_16 и <https://f-husainov.livejournal.com/665998.html>.

⁴ В Великобритании пассажирские перевозки существенно превышают грузовые - примерно 80% выручки приходится на пассажирские перевозки и 20% на грузовые и перевозки почты.

частных пассажирских перевозчиков (операторов), работающих на инфраструктуре¹.

Одновременно, в экспертной среде Великобритании обсуждался и совершенно иной вариант реформ: отказ от идеи вертикального разделения и единой интегрированной сети (как устроена отрасль сейчас) и переход к японско-американской (как её называют в Великобритании), то есть к модели с несколькими вертикально-интегрированными частными компаниями, но на горизонтально разделённой сети. Сейчас, в условиях пандемии, японская модель², которая активно обсуждалась в Англии в 2018-2019 гг., кажется, отодвинута на второй план и, вероятно, в краткосрочной перспективе не будет реализована, но в долгосрочной перспективе, возможно британцы захотят использовать японский опыт.

¹ О работе грузовых перевозчиков в Великобритании планируется материал в одном из следующих выпусков Обзора.

² Справочно: в Японии в процессе приватизации железных дорог в 1987 г. сеть была разделена на шесть разных компаний, из которых пять оказывали услуги по перевозке пассажиров в дальнем следовании, а шестая - по перевозке грузов.

Железные дороги Великобритании готовятся к крупнейшей перетряске за десятилетия¹

Financial Times, 17.05.2021 г.

Железные дороги Великобритании готовятся к крупнейшей перетряске за десятилетия. Изменения включают отказ от спорной модели франшизы и от билетов для пассажиров, работающих неполный рабочий день. Операторы поездов в значительной степени приветствовали отказ от действующей системы франшиз, поскольку новые контракты обеспечат стабильный доход и меньшие риски.

Железные дороги Великобритании готовятся к самой большой трансформации за последние десятилетия. Реформа положит конец действующей модели, основанной на получении франшиз на перевозку, в которой операторы поездов принимают на себя большую часть риска доходов от увеличения или уменьшения количества пассажиров. Она будет заменена системой, основанной на механизмах в чём-то похожих на концессии. В этой новой системе, как риски железнодорожных компаний, так и их вознаграждения будут более ограниченными. При этом платежи компаниям будут осуществляться в привязке к выполнению целей по пунктуальности и чистоте. Новая система основана на модели, используемой лондонским надземным транспортом, где оператору Arriva платят организацию движения поездов, но он не принимает на себя риск роста или падения доходов. Операторы поездов в большинстве приветствовали отказ от старой системы франшиз, поскольку новые контракты обеспечат стабильный доход и меньший риск для тех, кто сильно пострадал во время пандемии коронавируса. Но они настаивают на том, чтобы сохранить больший контроль над расписанием, ценообразованием и обслуживанием клиентов, чем на лондонском наземном метро.

Предполагается, что новые соглашения, получившие название «национальные железнодорожные контракты», будут действовать от четырех до шести лет, что короче, чем у старых франшиз, которые различались по продолжительности, но могли действовать от 8 до 20 лет². Будет введена новая система билетов для пассажиров, работающих неполный рабочий день, но при этом не будут применяться гибкие сезонные билеты, которые требуются некоторым группам пассажиров. Новая система железных дорог

¹ https://www.ft.com/content/c9d5290a-9cd7-4e2b-8df7-7be0d07b02f0?fbclid=IwAR2vhCqwHi37heFFonFsbEri7iC7nq3xU2VVgFRpHtIWYfPsuYkJfDBDk_0

² Изначально франшизы были рассчитаны на 5-8 лет, но постепенно период их действия увеличивался.

Великобритании будет включать в себя Network Rail, и ожидается, что им будет управлять нынешний председатель NR сэр Питер Хенди. Он будет определять направления стратегического развития, как инфраструктурного комплекса, так и оперативной работы железных дорог. Железнодорожные компании также ожидают, что он сыграет свою роль в разработке и заключении новых контрактов между компаниями и регулятором. Изменения произошли ровно через три года после того, как неудачное внедрение нового расписания привело к тому, что правительство поручило бывшему боссу British Airways Киту Уильямсу подготовить предложения по трансформации британских железных дорог. Кроме того, на рост внимание к пассажирским перевозкам привела ситуация с локдауном и последующей неопределённостью для отрасли, после того, как в начале пандемии Covid-19 британскому населению было предписано работать по-возможности из дома.

В марте 2020 года, в условиях локдауна и общего кризиса перевозок связанного с пандемией, правительство, можно сказать «огосударстило» железные дороги, заключив чрезвычайные контракты, согласно которым все убытки операторов субсидировались налогоплательщиками в размере около 800 миллионов фунтов стерлингов в месяц. Министерство транспорта характеризует встряску в системе как крупнейшую перестройку системы железнодорожного транспорта со времени приватизации British Rail в 1990-х годах. С тех пор количество пассажиров увеличилось примерно вдвое, но работа железных дорог в целом не была безоблачной. Частная компания Railtrack, которая владела инфраструктурой сети в 2001 году и была заменена Network Rail, а централизованное стратегическое управление железных дорог было упразднено в 2006 году. Периоды, на которые выдавались франшизы на магистрали Восточного побережья, пересматривались не менее трех раз за 12 лет.

Транспортный департамент планирует опубликовать оценку влияния новой системы абонементных пассажирских билетов (картнет) на различные виды поездок на работу. Между тем Казначейство не поддерживает позицию Минтранса и настаивает на том, чтобы Министерство транспорта понизило расходы на железную дорогу. Казначейство заинтересовано в том, чтобы частный сектор брал на себя большую долю риска по железнодорожным контрактам.

Разделение "Укрзализныци": какой будет UZ Cargo

Какие подразделения войдут в состав новой грузовой вертикали УЗ и как поэтапно будет формироваться филиал UZ Cargo¹

В середине января текущего года² министр инфраструктуры Украины Владислав Криклий сообщил о создании в рамках структурной реформы "Укрзализныци" (УЗ)³ филиала грузовых перевозок UZ Cargo. Но уже спустя пару недель Наблюдательный совет УЗ потребовал от правления "Укрзализныци" не осуществлять каких-либо действий, связанных с изменением структуры компании, то есть отменить решение о создании UZ Cargo. Одна из версий произошедшего – Наблюдательный совет на тот момент не увидел четкой структуры новой грузовой вертикали. В руководстве УЗ, похоже, провели работу над ошибками и сегодня на конференции "Железные дороги Украины" директор по коммерческой работе и логистике УЗ Иракли Эзугбая более подробно рассказал об этапах трансформации грузового направления. Из его презентации также можно получить общее представление о будущей структуре UZ Cargo.

Целями анбандлинга⁴ "Укрзализныци" обозначены построение эффективной модели управления компанией, устранение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, увеличение грузопотока и сокращение административно-управленческого персонала за счет уменьшения количества уровней управления.

Разделение планируют осуществить на четыре вертикали: грузовую, пассажирскую, инфраструктурную и производственную, обеспечивающую ремонт и производство подвижного состава. К "Инфра UZ" отойдут железнодорожные пути, телекоммуникации, Региональный диспетчерский центр, энергоресурсы. В состав "Пассажирской компании" войдут "Пассажирские перевозки UZ", пригородные перевозки и "Вокзальная компания". Основой UZ Cargo станет одноименный грузовой перевозчик UZ Cargo. Дополнительный функционал филиала будет реализован за счет Центра транспортного сервиса "Лиски", Рефрижераторной вагонной компании и Центра транспортной логистики.

¹ По материалам украинского Центра транспортных стратегий:

https://cfts.org.ua/articles/razdelenie_ukrzadliznytsi_kakoy_budet_uz_cargo_1777

² Имеется в виду январь 2021 г. Материал опубликован 25.02.2021 г.

³ Справочно: эксплуатационная длина железных дорог Украины 22 тыс. км. (в т.ч. электрифицировано 9,7 тыс. км.), объём грузовых перевозок 313 млн. тонн в год, годовой грузооборот 182 млрд. т-км., пассажирооборот 37 млрд. пасс-км. (Динамика показателей пассажирских перевозок железных дорог Украины доступна по ссылке: <https://traffic.od.ua/blogs/antonlyagushkin/1215489>).

⁴ *Анбандлинг* (от английского слова unbundling) - это система внутренней корпоративной реорганизации, под которой понимается разделение компании путём отсечения различных направлений деятельности (добыча, поставка, транспортировка) и лишних производственных линий, в т.ч. путем продажи активов дочерних компаний.

Ключевыми функциями UZ Cargo обозначены предоставление услуг по перевозке грузов, управление и обслуживание локомотивов, управление и обслуживание вагонов.

В состав UZ Cargo войдут нынешние департаменты коммерческой работы, локомотивного и вагонного хозяйства. Также филиалу достанутся 13 из 27 ремонтных вагонных депо (включая 1 вагонный цех и 1 рефрижераторное депо), 40 из 43 локомотивных депо, количество которых оптимизируют до 26, механическая мастерская в Ивано-Франковске, магистральные и маневровые локомотивы, имеющиеся на балансе УЗ, локомотивные бригады.

Из схемы управления локомотивными депо уберут звено в виде 6 региональных локомотивных подразделений, что должно дать уменьшение штата примерно на 300 человек. А между департаментом эксплуатации вагонов UZ Cargo и вагонными депо уберут, помимо 6 региональных вагонных служб, еще и транспортно-логистический центр (примерно 300 сотрудников).

Коммерческий департамент возьмет на себя формирование единой политики по организации коммерческой деятельности UZ Cargo, организацию коммерческой работы на станциях филиалов, организацию и контроль работы сотрудников коммерческих и вагонных хозяйств на грузовых, участковых и сортировочных станциях. Этот департамент сформируют 21 отделение, 6 грузовых площадок и 183 пункта технического обслуживания вагонов.

По локомотивному направлению планируют составить штатные расписания и провести опись активов, затем назначить руководство и начать передачу активов и персонала. В июне-июле 2021 года должен состояться полноценный запуск новой модели работы.

В целом по UZ Cargo в течение весенних месяцев планируют доработать необходимые нормативные документы, назначить руководителей пилотных филиалов и депо, подготовить структуру и штат других грузовых подразделений (вагонных депо, филиалов). В мае планируется назначение персонала в аппарат управления филиалом (средний уровень), утверждение структуры и штата других подразделений (вагонных, локомотивных депо, филиалов), старт перевода персонала в филиалы и депо UZ Cargo.

В планах на июнь-июль - укомплектовать UZ Cargo персоналом и имуществом, а также формализовать основные бизнес-процессы вертикалей.

Локомотивы и инфраструктура: Что планирует "Укрзализныця" и что предлагают эксперты¹

В конце года представители бизнеса и "Укрзализныци" собрались, чтобы подвести итоги уходящего года для железнодорожной отрасли, а также поговорить о том, по какому пути пойдет дальше ж/д компания. Наиболее острые темы, обсуждавшиеся на площадке конференции "Железная дорога 2020-2021: итоги и прогнозы", - состояние локомотивного парка, инфраструктура, а также затянувшийся старт "пилота" по внедрению приватной тяги и необходимость создания частной маневровой компании.

Об инфраструктуре

Роман Черницкий, и. о. члена правления, директор по инфраструктуре АО "Укрзализныця":

У нас сегодня есть 27 тыс. км путей. При этом почти 10 тыс. из них - амортизированы или просрочены теми или другими видами ремонтов. Но это не значит, что мы по ним не едем или едем с ограниченными скоростями. Как определяются критерии? По нашей сегодняшней нормативной документации - это или 800 млн т или 30 лет, после чего наступает срок ремонта.

Есть вопрос в том, что, чем больше километров просрочены, тем больше они требуют эксплуатационных расходов - идет больший расход материалов, нужно больше рабочей силы для того, чтобы содержать ее в надлежащем состоянии.

Несмотря на то, что 2020 год был провальным с точки зрения капитальных ремонтов, нам все же удалось сократить показатель ограничений скоростей, который на 1 января 2019 года действовал на 850 км. Ожидаем, что на 1 января 2021 года он уменьшится до 750 км.

В следующем году на инфраструктуру пойдет порядка 9 млрд грн. Это около 400-450 км капитального ремонта путей, плюс средний ремонт и замена стрелочных переводов. Это как раз тот темп, который нужно поддерживать каждый год, чтобы содержать инфраструктуру в таком состоянии, чтобы не ухудшались ее технические характеристики.

Александр Завгородний, руководитель "Укрзализныци" в 2015-2016 гг.:

¹ По материалам украинского Центра транспортных стратегий:

https://cfts.org.ua/spetsproekty/lokomotivy_i_infrastruktura_cho_to_planiruet_ukrzaliznytsya_i_cho_predlagayut_eksperty

Что бы "Укрзализныця" не делала с тягой, какие бы современные локомотивы не покупала, у нее ничего не получится. По той причине, что самая большая проблема - это не тяга, а инфраструктура. Ухудшение работы локомотивного парка напрямую связано с падением скорости поездов.

О локомотивах

Франтишек Буреш, член правления АО "Укрзализныця":

4 млрд гривен на ремонт локомотивов - это совсем мало для того, чтобы привести подвижной состав "Укрзализныци" в состояние, в котором он должен быть. Изношенность парка 98%. Почему тяга в таком плохом состоянии? Потому что мы смотрим на ремонты только с точки зрения расходов, а не как на содержание профильных направлений, благодаря которому мы зарабатываем деньги.

В развитых странах структура обновления подвижного состава делится следующим образом: треть обновляется ремонтом (в том числе капитальным), треть - глубокой модернизацией, треть - закупкой нового подвижного состава. Если не инвестировать в ремонты, глубокую модернизацию и закупки, то локомотивы будут «гореть». Это технические результаты бесхозяйственного подхода, а также взгляда на ремонты через призму только расходов. Поэтому мы договорились, что будем поднимать этот вопрос и будем ремонтировать локомотивы путем капитального ремонта, глубокой модернизации, также обсуждаем вопрос закупки новых электровозов, которые помогут улучшить состояние нашего локомотивного парка.

Александр Завгородний:

Какой бы новый электровоз "Укрзализныця" сейчас не закупила, он точно так же станет под забором, как остальные, потому что нет системы организации ремонтов. Что для этого нужно сделать? Ремонтная вертикаль, которая будет построена не по сроку использования локомотива, а по техническому состоянию. Ничего не мешает перейти на другую модель обслуживания локомотивного парка. Нам нужно ремонтировать подвижной состав. Для этого нужно, чтобы работали заводы, которые сейчас есть. И если этого не сделать, то никакие новые локомотивы "Укрзализныцю" не спасут.

О ремонтных заводах

Александр Завгородний:

"Укрзализныця" хочет продать свои вагоноремонтные предприятия и у меня много вопросов возникло к этому. Хотелось бы от нового руководства увидеть программу развития. И тогда можно говорить о том, продавать или нет.

У "Укрзалізничці" є депо, які оснащені на порядок краще, ніж вагоностроительні заводи.

Коли з'являється зовнішній або внутрішній підрядчик, якому платять за цю роботу (за ремонт), розділяється відповідальність. Для прикладу, компанія Deutsche Bahn (DB) має внутрішнє структурне підрозділення ремонтів локомотивів і вагонів. Але робота по методикі "віддай все комусь-то, а потім іщи підрядчика" - це неправильно. Тому, в моєму розумінні, при створенні ремонтної вертикалі повинно бути чітко ухвалено, в-перших, те, що є необхідність власного підрозділення, в-других, повинно бути чітко визначено, яке кількість депо і заводів повинно залишитися в структурі підприємства.

Франтішек Буреш:

"Реалізація непрофільних напрямків - не означає продаж. Реалізація - означає виділення в окреме непрофільне напрямки. З моєї точки зору, заводи - це ключові стратегічні напрямки, які ми повинні зберігати. При цьому вони повинні на ринкових умовах обслуговувати як UZ-Cargo, так і весь решта приватний залізничний ринок (можливо і зарубіжний). Коли ми розділимо компанію, тоді ремонтна база стане незалежною і буде обслуговувати цей ринок".

О маневрової компанії

Александр Завгородний:

Я спілкувався з великою кількістю людей, у яких є гроші і які хочуть інвестувати в приватну тягу. У них дуже проста ідея - їм потрібно просто кудись витратити гроші. Щоб стати приватним оператором, потрібно мати мінімум 20-30 локомотивів, і вони повинні бути випущені не в 80-х роках минулого століття, а в цьому році і мати можливість міжремонтного інтервалу не менше 1000 км. Щоб оборот вагонів був не 8 днів, а 2. Тоді приватна тяга буде мати сенс.

Другий вид приватної тяги, який сьогодні актуальний і більш востребован у нас, - приватна маневрова компанія. Ще в 2015 році ми говорили Міністерству інфраструктури про необхідність її створення. Пройшло п'ять років, але така компанія до сих пор не створена. А за цей час приватники завезли приблизно 700 маневрових локомотивів на територію України і кожен маленький господар має власний локомотив.

Іван Остапченко, генеральний директор компанії "Локо-Інвест":

При адекватному підході приватна маневрова компанія допоможе зняти частину витрат з "Укрзалізничці" - не потрібно купувати солярку на вивозні

тепловозы, не нужно ставить туда "дохляки", которые возят сейчас по остаточному принципу тремя-четырьмя секциями. Этого всего не нужно. Дайте этому частнику вменяемый тариф, по которому он на вывозной работе заработает, и тогда амортизация по локомотивам, расходы по топливу и содержание персонала, запчасти, плюс все необходимые сервисные процедуры лягут на другие плечи. "Укрзализныця" в это время сможет разгрузить себя и делать все, что нужно для того, чтобы обеспечить искомые 350 млн т плюс.

О "пилоте" с частной тягой

Иван Остапченко:

"Вагоны и локомотивы не поедут без инфраструктуры. Для того, чтобы разгрузить бюджет, который можно инвестировать в инфраструктуру, частная тяга тут не то, что бы панацея, но очень хороший инструмент того, как можно сэкономить деньги и позволить инвестировать в этот капиталоемкий бизнес частным инвесторам.

Согласно постановлению Кабмина, эксперимент по частной тяге должен проводиться до 4 декабря 2021 года. Темпы реализации со стороны администрирующих участников этого процесса крайне невысоки. Чтобы рынок и дальше либерализировался и перевозчиков становилось больше, уже сейчас нужно инициировать продление этого эксперимента. Если эксперимент не продлить на последующие два года, то, по сути, ту статистику, которую мы должны были собрать, мы получить просто не сможем".

Франтишек Буреш:

"Я не люблю название "эксперимент". Мне больше нравится "пилотный проект". Нам абсолютно необходимо настроить процедуру так, чтобы это не был эксперимент - получится/не получится. Железная дорога не может себе позволить экспериментировать. Безопасность движения должна быть на первом месте. Поэтому, если задержка в реализации проекта была и если будет, то всегда за счет безопасности.

Роман Черницкий:

Насчет сроков проекта по частной тяге принимал решение Кабинет министров, поэтому будет он продолжаться еще или нет - пока не ясно. Точно ясно, что доступ к инфраструктуре должен быть обеспечен для всех. И мы надеемся, что в ближайшее время будет создана Национальная комиссия, осуществляющая государственное регулирование в сфере транспорта (НКРТ) и принят закон о железнодорожном транспорте, потому что сегодня есть много вопросов к регулированию этих тарифов.

Реформировать и оживить Укрзализныцю¹

Рассел Питман, 11.08.2020 г.

Существуют две модели реформы железной дороги - европейская (вертикальное разделение) и американская (горизонтальное разделение при вертикальной интеграции). «Чистая» европейская модель страдает от конфликта интересов и возможного злоупотребления рыночной властью. Для решения этих проблем может использоваться формат государственно-частного партнерства, но он создаёт другие проблемы, в частности, так называемую «проблему безбилетника»². Поэтому, я бы посоветовал украинским реформаторам использовать американскую модель. Она позволяет привлекать инвестиции в инфраструктуру и в то же время, в этой модели, региональные железнодорожные монополии конкурируют между собой за перевозку на большие расстояния.

Если мы хотим, чтобы Укрзализныця способствовала выздоровлению и росту экономики Украины, нужно решить множество задач. Но первым пунктом любого списка задач должны быть деньги, инвестиции. Парк подвижного состава, парк локомотивов и инфраструктура железных дорог Украины годами не обновлялись и находятся, по большей части, в очень плохом состоянии. Опыт реформ в Европе и России свидетельствует о том, что привлечение больших объемов частных инвестиций в подвижной состав и локомотивы не является сложным, если частному сектору предоставляются надлежащие стимулы.

В России грузоотправители и другие частные инвесторы получили возможность владеть собственным подвижным составом, и как только были созданы соответствующие тарифные условия, частные инвестиции выросли.

В Европейском Союзе большинство стран сейчас требуют от оператора инфраструктуры позволить эксплуатацию частных поездов, работающих на

¹ Статья представляет собой резюме доклада Рассела Питмана, опубликованного на украинском языке: <https://voxukraine.org/uk/reformuvati-ta-ozhiviti-ukrzaliznitsyu/>. Статья приводится в сокращении.

² Под «проблемой безбилетника» (или проблемой фрирайдера, от англ. free-rider problem), в экономической науке понимают экономический феномен, который проявляется в том, что потребитель общественного блага старается уклониться от его оплаты. Возникает при невозможности одних, кто несёт расходы за неделимые товары и услуги, получить плату с тех, кто извлекает выгоду из потребления указанных товаров и услуг, но не оплачивает их ввиду того, что их невозможно исключить из потребления (*неисключаемость* - в экономической теории одно из двух свойств *общественных благ*).

частных локомотивах. А частные поезда, работающие с собственными локомотивами, захватывают все большую долю грузов рынок перевозок (ОАО «РЖД» пока успешно противостояло этому шагу реформы, хотя многие крупные грузоотправители приобрели локомотивы в надежде на будущий доступ.)

Однако привлечение частных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру является проблемой, которую Европа отчасти не смогла решить (в отличие от Америки, о чем я расскажу ниже). Как мы с Ларисой Некрасенко показали в работе [1], Украина, как и большая часть ЕС, пострадала от неадекватных государственных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру в течение многих лет, и как следствие, в важнейших местах возникают проблемы, которые грозят серьезным ограничением роста экспорта в частности и экономики в целом.

Недавно Джефферсон Синклер предложил новый план реформ, который разработан для решения проблемы недостаточного финансирования инфраструктуры [2]. Синклер предлагает отделить железнодорожную инфраструктуру от организации движения поездных формирований (как он отмечает, это решение европейского типа; инфраструктура остается монопольной и подконтрольной государству); а также создать мощный регулятор железных дорог, чтобы обеспечить справедливый доступ к инфраструктуре для всех компаний-перевозчиков, эксплуатирующих поезда.

Проблема финансирования инфраструктуры была бы решена двумя основными способами:

- объявив Укрзалізницю (далее- УЗ) «национальным чемпионом», и тем самым увеличивая государственные инвестиции в систему и снимая налоговые обязательства инфраструктурного предприятия;
- реструктуризировав инфраструктурное предприятие в государственно-частное партнерство (ГЧП), которое с одной стороны, контролируется правительством, но, с другой – и это важно - привлекает частные инвестиции, предоставляя инвесторам голос в управлении (например, по вопросу установления платы за доступ к инфраструктуре).

Вклад Синклера в дебаты о реформе интересен. Его план имеет свои недостатки, но их имеют и все другие планы реформ УЗ. Перефразируя У.Черчилля, вопрос заключается в том, является ли его несовершенный план менее плохим, чем все остальные.

При всем уважении должен сказать, что меня план не убедил. Прежде всего, я считаю, что каждый, кто желает улучшить УЗ, должен приветствовать как увеличение государственных инвестиций, так и предоставления «налоговых

каникул». Если объявление фирмы национальным, региональным или мировым «чемпионом» это обеспечит, давайте сделаем это уже завтра. Однако, проблема этого решения вполне очевидна из опыта мировых железных дорог: правительства являются ненадежными поставщиками инвестиций в железнодорожную инфраструктуру. В каждом бюджетном цикле каждого парламента железная дорога борется за средства с военными, системой здравоохранения, пенсионерами и всеми остальными. Другие потребности всегда актуальные, а инвестиции в железнодорожные пути всегда потерпят еще год. Правительства просто не смогли взять на себя (и выполнить) обязательства по обеспечению постоянного надежного финансирования железнодорожной инфраструктуры, несмотря на попытки разработать инновационные институциональные договоренности.

Второй компонент предлагаемой реформы является более интересным. Большинство людей, желающих улучшить УЗ, также приветствуют частные инвестиции в инфраструктуру. Вопрос в том, как этого достичь. План Синклера требует, чтобы частные инвесторы - вероятно, среди них крупнейшие грузоотправители угля, зерна, железной руды, стали и других товаров - инвестировали в долю инфраструктуры в обмен на «возможность участвовать в принятии решений о доступе к инфраструктуре и капитала».

Если это означает, что большой грузоотправитель угля, например, присоединился бы к УЗ, инвестируя в улучшение участка инфраструктуры для собственного использования, это, безусловно, имеет потенциал - этот подход сработал в самых разных железнодорожных системах Китая и США и, казалось бы, может сработать в Украине. Но организация и стимулирование инвестиций в относительно небольшой отрезок «выделенной» инфраструктуры не решает большей проблемы «узких мест» на тех участках сети (назовём их «конфликтные точки»), которые являются общими для множества грузопотоков, по которым одновременно проезжают грузы различных грузоотправителей.

Здесь решение ГЧП меня не вдохновляет. Здесь есть проблема «безбилетника». Почему я, как грузоотправитель, например, угля, должен инвестировать в большой участок пути, который будут использовать и другие грузоотправители (включая, видимо, моих конкурентов, которые могут таким образом получить преимущество по сравнению со мной даже не инвестируя)? Грузоотправителю нельзя отводить роль лица принимающего решения о «доступе к инфраструктуре». С другой стороны, «голос» такого инвестора всегда может быть отклонен правительством, как контролирующим собственником такой «государственно-частной» инфраструктуры. И это тоже не

способствует привлечению инвестиций. Мне кажется, что умный олигарх почти наверняка сидел бы терпеливо и ждал, когда другие вложат свои деньги в инфраструктуру, которую контролирует кто-то другой, чтобы потом «ехать за чужой счёт». Таким образом, решение о ГЧП приводит к ряду трудноразрешимых последствий.

Поэтому, возникает вопрос: как можно привлечь частные инвестиции в большом количестве в инфраструктуру УЗ? Как было сказано выше: несколько стран Америки решили эту проблему и я на страницах работы [3] утверждал, что подобное решение может сработать в Украине.

Мексика, страна с железнодорожной инфраструктурой примерно одинакового размера с инфраструктурой УЗ, предлагает хороший пример решения этой проблемы.

В 1990-х гг. Мексиканская железная дорога (государственная монополия, контролируемая Правительством) была в гораздо худшем состоянии, чем сегодня УЗ. Обслуживание пассажиров было медленным и ненадежным, да и грузоотправители полностью разочаровались в системе грузовых перевозок. С помощью Всемирного банка правительство Мексики рассматривал варианты ее реформирования [4].

Правительство рассматривало модель реформ с «открытым доступом»¹, аналогичную той, что внедрялась в то время в Европе (и перекликается с частью идей Синклера). Однако вместе с другим латиноамериканским государством, которое столкнулось с подобной ситуацией – Бразилией, Мексика выбрала другое решение. Вместо европейской модели, она решила использовать модель успешно реформированных грузовых железнодорожных систем США и Канады (исторически такая модель существовала и в Великобритании в XIX в), которую называют «американской моделью». В этой модели небольшое количество частных вертикально-интегрированных грузовых железнодорожных компаний, имеющих определенную местную монопольную власть, но конкурирующих между собой в том числе и при перевозках к общим пунктам и из них.

Правительство разделило некогда единую инфраструктурную систему (точнее, большую её часть) на три отдельные инфраструктуры и выставило на аукцион 50-летнюю концессию на каждую из них. При этом для первых 30 лет предусматривалось эксклюзивное право эксплуатации этой инфраструктуры (за некоторыми исключениями). Важнейшим общим пунктом, узлом, в котором три компании сходились, было Мехико, и вся столичная путевая сеть была создана

¹ Подробнее о типологизации моделей организации железнодорожной отрасли и в т.ч. о модели «с открытым доступом» или «с доступом третьей стороны» см. [здесь](#).

как совместное предприятие, к которому могли получить доступ все основные концессионеры.

Были некоторые ограничения: в торгах за концессии могли участвовать мексиканские предприятия и совместные (с иностранцами) предприятия, но контролируемые гражданами Мексики. Впрочем, у всех основных участников торгов часть акций принадлежала иностранным инвесторам.

В целом реформы были чрезвычайно успешными: начиная с торгов за право на концессию (в среднем от аукционов правительство получило 100 000 долларов США на километр эксплуатационной длины) и продолжая сотнями миллионов долларов инвестиций частными концессионерами течение следующих двух десятилетий. Национальная (государственная) железнодорожная система Мексики была не просто неэффективной. Она была бездонной бочкой для государственных субсидий. В результате реформ она превратилась в процветающую успешную систему, которая способствовала экономическому росту Мексики. При этом тарифы на перевозки остаются одними из самых низких в мире - в пределах 0,03-0,04 долларов США за тонно-милю. Но в отличие от предыдущей реформы, эти ставки покрывают расходы и приносят прибыль, а не требуют государственных субсидий [4]. Перевозка пассажиров на большие расстояния в Мексике очень незначительна.

Конечно, эта модель организации отрасли, которая сейчас работает в США, Канаде, Мексике и Бразилии, имеет свои недостатки. В европейской системе «открытого доступа», если грузоотправитель недоволен обслуживанием своего текущего железнодорожного перевозчика, он может начать организовывать перевозку собственными поездами или попытаться убедить другую железнодорожную компанию со своими вагонами и локомотивами предоставить лучший сервис на общей для всех инфраструктуре. Такие варианты недоступны в вертикально интегрированном режиме, так что есть грузоотправители, которые находятся в плену региональных железнодорожных монополистов, и которые полагаются на регулятора для защиты от монополистических злоупотреблений.

С другой стороны, подобная модель в Америке была чрезвычайно успешной с точки зрения привлечения частных инвестиций, получении прибыли для инвесторов и значительном улучшении сервиса. (...)

Подобную модель иногда называют моделью с «горизонтальным разделением», в отличие от модели с «вертикальным разделением», которую поддерживает ЕС. Эта модель рассматривалась и в России, и в Китае, но (пока?) не принята в этих странах. Любопытно, что исторически именно эта модель

функционировала не только в Великобритании, как было указано выше, но и в XIX веке в Российской империи. Российская транспортная пресса в конце XIX века много писала об интенсивной конкуренции между частными вертикально интегрированными железными дорогами, одни из которых стремились перевозить зерно в порты Балтийского моря для последующего экспорта морскими судами, а другие хотели перевезти такое же зерно в порты Черного моря, тоже для экспорта [5].

Сегодня мировой финансовый сектор переполнен деньгами частного капитала в поисках выгодных инвестиций. Учитывая надлежащие стимулы - регламентированный контроль за большей частью железнодорожной инфраструктуры Украины, с доступом к потенциально растущим экспортным объёмам перевозок сельскохозяйственных, минеральных и промышленных товаров - я не вижу причин, почему эти деньги не должны поступить в инфраструктуру УЗ и украинскую казну.

Цитируемые источники:

[1] Nekrasenko, Pittman, Doroshenko, Chumak, and Doroshenko, "Grain logistics in Ukraine: The main challenges and effective ways to reach sustainability," *Economic Annals* 21 (2019), 70-83; Pittman, Jandová, Król, Nekrasenko, and Paleta, "The effectiveness of EC policies to move freight from road to rail : Evidence from CEE grain markets," *Research in Transport Business & Management* 34 (2020).

[2] Sinclair, "Railway Reform: Infrastructure and Investment," *Vox Ukraine* 91 (July 28, 2020).

[3] Pittman, "Restructuring the Ukrainian Railway: Low Hanging Fruit for the Country's Fiscal Needs," *Vox Ukraine* 1386 (January 17, 2015).

[4] Perkins, "Regulation, competition and performance of Mexico's freight railways," *Network Industries Quarterly* 18 (2016).

[5] Pittman, "Make or Buy on the Russian Railway? Coase, Williamson, and Tsar Nicholas II," *Economic Change and Restructuring* 40 (2007), 207-221.

Немецкие частные компании-перевозчики протестуют против субсидий для государственной Deutsche Bahn¹

Немецкие железнодорожные операторы громко заявляют о своей позиции

Кит Фендер, Trains, 29.09.2020 г².

Жители Берлина в понедельник услышали уникальный (и громкий!) протест железнодорожников против политики правительства. Поезд, состоящий из 21 локомотива частных немецких грузовых компаний, организованный Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE - Сеть европейских железных дорог) по маршруту через город Берлин Штадтбан курсировал в обеденное время в понедельник. Курсировал он почти под окнами парламента Германии, во всяком случае, в пределах видимости и слышимости.

Как показано на этом видео на YouTube³, в нем приняли участие локомотивы, представляющие несколько компаний, и хотя только один из них потреблял электроэнергию, все 21 постоянно подавали звуковые сигналы, чтобы привлечь внимание к своему протесту. Компании протестовали против того, что государственный оператор Deutsche Bahn получил или получит дополнительно миллиарды евро (финансирование, связанное с коронавирусом), в то время как частный сектор, который представляет половину рынка грузовых железнодорожных перевозок в Германии, не получил ничего.

Никакой информации о реакции на протест не было.

¹ Справочно: железные дороги Германии состоят из инфраструктурной компании Deutsche Bahn AG и ряда конкурирующих перевозчиков, включая несколько дочерних компаний (DB Cargo, DB Schenker и др., специализирующихся на различных видах деятельности). Доля сторонних перевозчиков на рынке как грузовых, так и пассажирских перевозок Германии после реформ постепенно увеличивается. Доля сторонних перевозчиков в грузообороте составляла в 2015 г. 33%, в 2015 г. 40%, а к 2018 г. достигла 51% (доля холдинга DB AG составляет 49%). Причём, часть перевозчиков, работающих на сети железных дорог Германии являются иностранными – Rail Cargo Group (Австрия), EP-Cargo (Чехия), Lotos Kolej (Польша) и др. По рейтингам либерализации рынка, которые регулярно публикуют европейские антимонопольные органы, Германия, на протяжении последних десяти лет, традиционно считается страной с наиболее либерализованным рынком железнодорожных перевозок. Кроме того, начиная с 2005 г. железные дороги в Германии увеличивают свою долю на рынке перевозок.

² <https://trn.trains.com/news/news-wire/2020/09/29-german-rail-operators-make-their-point-loudly>

³ Ссылка на видео: https://www.youtube.com/watch?v=bUHnjRr_-AM

Реакция железнодорожных компаний на инфраструктурный план Байдена в основном положительная, за исключением Ассоциации американских железных дорог (AAR)¹

Журнал «Trains», 31 марта 2021 г.

AAR выражает озабоченность по поводу финансирования. Другие приветствуют сосредоточение внимания на транспортных потребностях

Большинство транспортно-логистических компаний продемонстрировали в основном положительную реакцию на транспортные аспекты плана инфраструктуры, климата и рабочих мест стоимостью 2 триллиона долларов, объявленного президентом Джо Байденом. И только Ассоциация американских железных дорог² отказала «плану Байдена» в безусловной поддержке.

Предложение, получившее название «Американский план рабочих мест», предусматривает выделение 621 миллиарда долларов на транспортную инфраструктуру. Цифра, которую сообщает Washington Post, включает 85 миллиардов долларов на общественный транспорт и 80 миллиардов долларов на пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки.

Генеральный директор Американской ассоциации общественного транспорта Пол П. Скоутелас похвалил план как «дальновидную инвестицию», заявив, что он «поможет нашим сообществам удовлетворить растущие потребности в мобильности, создать рабочие места, расширить производство и цепочки поставок в США, а также способствовать росту экономики». Он также отметил, что в плане признается неотложная необходимость того, что бы агентства общественного транспорта продолжали предоставлять основные услуги во время пандемии COVID-19 и поддерживать восстановление экономики США.

Государственная пассажирская компания Amtrak, крупнейший получатель финансирования, выпустила план, который предусматривает обслуживание на

¹ По материалам <https://www.trains.com/trn/rail-groups-reaction-to-biden-infrastructure-plan-is-mostly-positive/>

² AAR (Association of American Railroads) – Ассоциация американских железных дорог, включает в себя всех крупных железнодорожных перевозчиков США (включая компании и грузовые компании 1 класса и пассажирскую компанию Amtrak) и ряд мелких железных дорог. Основана в 1934 г.

множестве новых маршрутов и обслуживание до 160 новых населенных пунктов, а также «улучшенное» обслуживание на существующих маршрутах.

Генеральный директор Amtrak Билл Флинн назвал план Байдена «тем, чего ждала эта страна. Amtrak должен восстановить и улучшить Северо-восточный коридор, нашу национальную сеть и расширить наши услуги на большую часть Америки. Многие крупные туннели и мосты NEC, большинству из которых более века, должны быть заменены и модернизированы, чтобы избежать разрушительных последствий для нашей транспортной сети и страны. ... Благодаря этим федеральным инвестициям Amtrak создаст рабочие места и повысит уровень капитала в городах, регионах и по всей стране - и мы готовы к его выполнению».

Со другой стороны, AAR выразил озабоченность по поводу финансирования плана.

«Предложение президента Байдена ясно указывает на приоритет его администрации в отношении осуществления столь необходимых инвестиций в восстановление наших автомагистралей, мостов и дорог, а также улучшение наших портов», - сказал в своем заявлении генеральный директор AAR Ян Джеффрис. «В то же время миссия номер один - способствовать восстановлению экономики, поэтому железные дороги будут призывать администрацию и Конгресс отказаться от этих, не связанных между собой источников финансирования и вместо этого работать над двухпартийными решениями, чтобы восстановить Трастовый фонд автомобильных дорог для более правильной системы финансирования транспортной инфраструктуры». В частности, в опубликованном ранее в этом месяце [в марте 2021 г.] отчете о железных дорогах и изменении климата AAR призвал взимать плату за пройденные мили транспортного средства, которая будет взимать с грузовиков в зависимости от веса или количества осей, а также надбавку за выбросы для финансирования пассажирских поездов¹.

Президент Американской ассоциации коротких линий и региональных железных дорог Чак Бейкер сказал, что эта организация «и более 600 малых железных дорог страны приветствуют предложение президента по инфраструктуре... Короткие линии являются важной частью национальной инфраструктуры, способствующей экономическому росту по всей стране, поскольку мы обслуживаем тысячи грузоотправителей в важнейших отраслях

¹ Идея в том, что т.к. железнодорожный транспорт более экологичен, то штрафы выплачиваемые автомобильным транспортом за загрязнение окружающей среды, должны целевым образом направляться на финансирование в т.ч. железнодорожной инфраструктуры пассажирских перевозок.

обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства и энергетики, а также тысячи населенных пунктов, особенно в небольших городах и сельских районах Америки. ... Короткие линии могут помочь в достижении многих важнейших целей страны, таких как экономическое развитие, рост рабочих мест, безопасность и экологическая устойчивость, и мы будем стремиться помочь в реализации этого плана таким образом, чтобы эти возможности признавались и расставлялись по приоритетам».

Бюджет железных дорог Великобритании похудел¹

Железнодорожный бюджет Великобритании похудел, следует из отчёта министра финансов об исполнении бюджета

Журнал «Railway Technology», 04.12.2020 г.

Правительство Великобритании сократило 1 млрд фунтов из бюджета на железнодорожную инфраструктуру, следует из отчёта министра финансов Риши Сунака об исполнении бюджета.

Объявление о сокращениях было сделано после того, как «мастер над монетой» Риши Сунак пообещал рекордные инвестиции в инфраструктуру в рамках программы правительства по повышению уровня во время предыдущего отчёта об исполнении бюджета. Пятилетний бюджет, рассчитанный до 2024 года, был сокращен с 10,4 млрд фунтов до 9,4 млрд фунтов.

Этот шаг, несомненно, поставит под вопрос запланированные проекты и улучшения железнодорожной инфраструктуры по всей Великобритании. Крупнейшие из них включают увеличение пропускной способности станции Лидс, электрификацию линий, соединяющих Уиган и Болтон на Северо-западе, и решение проблемы перенаселенности на лондонской станции Clapham Junction.

Хотя правительство еще не определило, какие проекты возьмут на себя основную тяжесть сокращения бюджета, вполне вероятно, что из-за дефицита некоторые проекты останутся без финансирования, к большому разочарованию операторов.

Ассоциация железнодорожной промышленности, торговая организация, представляющая железнодорожных поставщиков, назвала это решение «очень разочаровывающим».

Инфраструктурные проекты уже оказались под вопросом

В ноябре 2020 г. министр транспорта Лондона предупредил правительство, что проект Crossrail стоимостью 19 миллиардов фунтов стерлингов может быть «законсервирован», если министры не согласятся на срочное финансирование для поддержания железнодорожного сообщения. Реализация проекта подземной железной дороги протяженностью 188 км, известного как линия Элизабет, постоянно задерживается (и отставание от изначальных планов составляет уже более трёх лет).

Ранее в этом году Crossrail опубликовала заявление о том, что не может назначить дату открытия проекта после того, как первоначальная дата запуска в

¹ По материалам <https://www.railway-technology.com/comment/uk-rail-budget-government-funding/>

декабре 2018 года была пропущена. Затраты уже выросли с 15,9 млрд фунтов стерлингов до примерно 20 млрд фунтов стерлингов, что было профинансировано правительством. Ожидается, что его центральная часть откроется в первой половине 2022 года. Риск невозможности вовремя завершить строительство инфраструктуры уже существовал и до пандемии Covid-19, но текущие условия и недавнее объявление о сокращении бюджета усугубили ситуацию.

Правительство потратило миллиарды на пакеты поддержки

Великобритания уже потратила миллиарды фунтов стерлингов на субсидирование железнодорожной сети с начала эпидемии Covid-19, чтобы поезда могли продолжать движение во время блокировки, несмотря на отсутствие спроса. Весной в разгар пандемии количество пассажиров упало до 5% от «доковидного» уровня. Хотя в конце лета они выросли примерно до 30%, а затем снова упали во время второго локдауна в Англии, который начался в ноябре 2020 г.

Во время обзора расходов еще 2,1 миллиарда фунтов стерлингов из денег налогоплательщиков было выделено на покрытие убытков частной железнодорожной компании в 2021/22 году или 6 миллионов фунтов стерлингов в день для британских налогоплательщиков.

В марте правительство взяло под государственный контроль Северную франшизу. Между тем правительство Уэльса объявило о планах национализации железнодорожных служб Transport for Wales, подчеркнув серьезность воздействия Covid-19.

Известие о сокращении бюджета пришло из-за того, что франчайзинговая система, в рамках которой железные дороги эксплуатировались с момента приватизации в период с 1994 по 1997 год, похоже, может быть заменена системой концессий. Это приведет к тому, что правительство усилит контроль над испытывающей трудности отраслью.

Европейский год железных дорог приносит убытки¹

12.03.2021 г.

2021-й год объявлен «Европейским годом железных дорог». Но пандемия свергла этот вид транспорта в глубокий кризис. Ограничения на поездки, особенно за границу, обернулись для компаний потерей огромной части доходов.

Убытки железнодорожного сектора в странах Евросоюза составили в 2020 году 26 млрд евро. Из них на пассажирские перевозки приходится 24 млрд и на грузовые - 2 млрд евро.

Но институты ЕС уже предвкушают пост-ковидный бум в перемещении на поездах. По предложению венгерского евродепутата Иштвана Уйхеи, с осени среди десятков тысяч 18-летних граждан будут распределены бесплатные международные билеты с целью поощрять туризм и укреплять европейский дух: «Я рад, что нам удалось добиться включения инициативы DiscoverEU (Открой ЕС), которая была лишь пилотным проектом, в студенческую программу «Erasmus +», сказал законодатель. Это означает, что ежегодно около 70-80 тыс людей в возрасте 18 лет смогут бесплатно ездить из страны в страну в течение месяца. Это также означает возможность для общения, культурного обмена и знакомства с нашей Европой».

Международные рейсы по железной дороге рассматриваются как зелёная альтернатива полётам. В прошлом году был успешно открыто ночное движение между Веной и Брюсселем, которое, правда, пришлось приостановить из-за коронавируса.

Но спальными вагонами заинтересовались транспортники из Нидерландов. Их представитель Элмер ван Бюрен сообщил, что в ближайшие годы будет налажено несколько маршрутов между европейскими хабами и их потенциальными партнерами: «Если вы садитесь в ночной поезд, то вместо того, чтобы вылетать очень рано, когда вы должны вставать в 4 утра и успевать на 7-часовой рейс, вы можете спокойно занять своё место в купе, поужинать, расслабиться и готовиться к следующему рабочему дню. Вы хорошо отдохнёте на мягкой полке, а на следующее утро проснётесь недалеко от места назначения и сможете начать свой день совершенно свежим».

Подсчитано, что люди готовы покрывать максимум 800 км на дневных поездах, а на ночных они охотно увеличат это расстояние до 1200-1500 км. Но чтобы спальные вагоны стали ещё доступнее, Евросоюзу нужно отменить увязку стоимости билета с километражом.

«Поезд - это на самом деле один из немногих видов транспорта, владельцы которых платят за каждый километр путей, подвесок и сигнальных линий, - продолжал голландец. - От этой модели особенно страдают ночные рейсы

¹ По материалам <https://ru.euronews.com/2021/03/11/eu-railways-future-sleeper-trains>

дальнего следования, которым приходится покрывать большие расходы на использование инфраструктуры».

В этом году также начинается создание Единого европейского железнодорожного пространства, которое сделает границы между странами-членами ещё менее заметными. Но поскольку ликвидация последствий пандемии займёт много времени, перевозки на поездах ещё не скоро достигнут уровня, который был в 70-х и 80-х годах прошлого века.

Джо Байден может оживить разрушающуюся железнодорожную сеть Америки¹

Журнал «Railway Technology» 25.01.2021 г.

У президента США Байдена есть возможность переломить судьбу больной железнодорожной сети страны и запустить вторую великую железнодорожную революцию.

Ожидается, что американские железные дороги увидят рост инвестиций и улучшение услуг при администрации Байдена. Новый президент является известным энтузиастом поездов и получил прозвище «Amtrak Joe» по названию национального оператора междугородной железной дороги.

Во время президентской кампании Джо Байден призвал «разжечь вторую великую железнодорожную революцию», пообещав «сделать так, чтобы в Америке была самая чистая, безопасная и самая быстрая железнодорожная система в мире как для пассажиров, так и для грузов».

Байден является давним сторонником использования поездов в качестве устойчивой альтернативы дорогам и авиации и планирует сделать это ключевым компонентом своего обязательства по нулевой экономике.

Ранее он заявлял, что модернизирует пассажирские железные дороги по всей стране, уделяя особое внимание строительству новых высокоскоростных магистралей и более быстрому сообщению между мегаполисами. Это также поможет создать больше рабочих мест в производственном и инфраструктурном секторах. Железнодорожная сеть для пассажирских перевозок страны и так считается неэффективной, а из-за сокращения перевозок в условиях пандемии её репутация пошатнулась ещё больше.

Железнодорожный сектор испытывал трудности при администрации Трампа. По данным MarketLine, общий доход сектора пассажирских железнодорожных перевозок США в 2019 году составил 25,8 млрд долларов. В среднем за период с 2015 по 2019 гг. доход ежегодно снижался на 0,1%. Снижение в последние годы было вызвано тем, что доходы не поспевают за затратами. Кроме того, произошло некоторое сокращение бюджетных субсидий и это также было проблемой. (Администрация Трампа время от времени сокращала государственные расходы по разным министерствам, например, в 2017 г. финансирование Министерства транспорта снизилось до 16,3 млрд долларов, что на 13% меньше по сравнению с предыдущими годами). Штат Калифорния даже решил подать в суд на Минтранс, после того, как правительство решило отозвать свое финансирование в размере 929 миллионов

¹ <https://www.railway-technology.com/comment/joe-biden-revitalise-american-railway/>

долларов от Управления высокоскоростных железных дорог Калифорнии (CHSRA), которое отвечает за разработку высокоскоростного поезда, соединяющего Сан-Франциско. в Лос-Анджелес.

Во время администрации Трампа единственным значительным развитием железных дорог была Брайтлайн во Флориде, соединяющая Майами с Форт-Лодердейлом и Уэст-Палм-Бич; его расширяют до Орlando.

Пандемия COVID-19 обострила проблемы, стоящие перед сектором Amtrak. Компания, получившая в апреле 2020 года чрезвычайное финансирование на сумму 1 миллиард долларов от Конгресса, заявила, что ожидает потерять не менее 700 миллионов долларов операционной прибыли в 2020 году из-за последствий пандемии. В сентябре 2020 года Amtrak решила уволить более 2000 рабочих из-за резкого падения спроса и в октябре предупредила, что без федерального финансирования будет вынуждена сократить услуги с потерей дополнительных 2400 рабочих мест.

Оживление железнодорожной сети будет трудным и долгим, но при новой администрации будущее выглядит несколько более светлым.

Бум железнодорожных пассажирских перевозок вероятен после пандемии¹

Журнал «Railway Technology» 22.10.2020 г.

Почему вероятен бум железнодорожных перевозок после пандемии

В марте 2020 года Европейская комиссия заявила, что 2021 год может стать Европейским годом железных дорог в рамках новой зеленой повестки дня ЕС. Поездки пассажиров в международном железнодорожном сообщении станут хорошей альтернативой полетам, и поскольку вторая волна Covid-19 вторгается, эта форма наземных путешествий, вероятно, испытает бум после пандемии.

Что касается глобального внутреннего туризма, то по количеству поездок железнодорожный транспорт уже превзошел авиаперелеты. В 2019 году [в Европе] по железной дороге было совершено 2,1 миллиарда поездок по сравнению с чуть более миллиардом поездок по воздуху. Для международного туризма цифры полностью противоположны: в 2019 году по железной дороге было совершено 41 миллион международных отправок по сравнению с огромными 735 миллионами по воздуху.

Маловероятно, что использование железнодорожных перевозок когда-либо превзойдет международные авиаперелеты, поскольку они обычно требуют больше времени и дороже, чем последние. Однако после пандемии туристы, скорее всего, решатся путешествовать, не слишком удаляясь от своей страны из-за опасений перелетов и постоянно меняющихся ограничений на международные поездки.

Путешественники, заботящиеся об окружающей среде, могут переосмыслить авиаперелеты

48% респондентов в последнем опросе потребителей Globaldata (16–20 сентября 2020 г.) определили, что сокращение их воздействия на окружающую среду сейчас более важно, чем до этой пандемии, а 37% заявили, что это так же важно, как и раньше.

Железнодорожный транспорт является более «экологически чистым» видом транспорта и это может убедить путешественников сделать выбор в его пользу вместо авиаперелетов, поскольку потребители все больше осознают свой углеродный след. До Covid-19 во всем мире происходила экологическая революция. Движение «флайгскамов»² охватило Европу, потребителей и

¹ По материалам: <https://www.railway-technology.com/comment/rail-travel-boom-post-pandemic/>

² Движение «флайгскамов» (от Flight Shame или flygskam) - это движение против полетов, возникшее в 2018 году в Швеции и получившее в следующем году распространение по всей Северной Европе. Flygskam - это шведское слово, которое буквально означает «стыд полета». Представители этого

авиакомпания критиковали за пренебрежение влиянием полетов на окружающую среду. Поскольку страны по всему миру ввели строгие ограничения для борьбы с Covid-19, путешественники стали больше осознавать влияние, которое путешествие может оказать на окружающую среду.

Высокоскоростные перевозки: чередой побед

В последние годы в сфере высокоскоростных железнодорожных перевозок уже было несколько заметных «побед» над ближнемагистральной авиацией. В 2019 году межканальный маршрут Eurostar¹ сократил более чем вдвое спрос на авиаперелеты между Лондоном и Парижем. Железная дорога в конечном итоге предлагает «золотую середину» между полетом и медленным путешествием по морю.

В марте 2020 года Европейская комиссия заявила, что 2021 год может стать Европейским годом железных дорог в рамках новой зеленой повестки дня ЕС. Этот вид транспорта может как сократить выбросы, так и продолжить устойчивый рост в регионах мира. Аналогичные выгоды можно увидеть и в Китае: как внутренний, так и региональный туризм были первыми, кто извлек выгоду из восстановления пассажирских перевозок после того, как первоначальный всплеск Covid-19 пошел на убыль.

В 2021 году многие китайские путешественники, скорее всего, будут продолжать путешествовать ближе к дому, а не рисковать, путешествуя в международных направлениях в связи с возможностью столкнуться с региональными ограничениями.

движения отговаривают людей от полетов, чтобы снизить выбросы углерода, чтобы предотвратить изменение климата.

¹ Eurostar — компания, занимающаяся высокоскоростными железнодорожными пассажирскими перевозками в Европе. Поезда компании соединяют Лондон и графство Кент в Великобритании с городами Париж и Лилль во Франции и Брюсселем в Бельгии. Поезда Eurostar пересекают Ла-Манш через Евротоннель. Компания является оператором Евротоннеля, доля Eurostar составляет 66 % от общего объема перевозок на маршруте Брюссель — Париж — Лондон.

Краткая история грузовых железных дорог США

Доклад Ассоциации американских железных дорог (AAR)¹

Аннотация

С момента своего появления более 185 лет назад, железные дороги играли ключевую роль в становлении Америки. Активное развитие железных дорог продолжалось многие десятилетия вплоть до Первой мировой войны. После войны растущая конкуренция со стороны водного и автотранспорта (вместе со все более усиливающимся регулированием отрасли), привела железные дороги в состояние упадка. Таким образом, к 1970-м годам вся железнодорожная отрасль была на грани разорения. Закон Стаггера о железнодорожном транспорте 1980 г. сбалансировал регулирование отрасли и буквально вернул к жизни железные дороги. После принятия закона резко возросла производительность железных дорог, стремительно снизились тарифы на перевозки, а также были реинвестированы сотни миллиардов долларов в частные, а не государственные фонды, т. е. финансовые средства вернулись обратно в отрасль, чтобы построить самую лучшую на сегодняшний день железнодорожную систему в мире. Необходимо поддерживать высокое качество частных грузовых железных дорог Америки с оглядкой на будущее, чтобы они могли продолжать удовлетворять потребности Америки в транспортировке и помогать экономике расти.

Железные дороги были важным фактором развития США в XIX в. Строительство первой в мире междугородней железной дороги протяженностью 13 миль между Балтимором и Огайо было завершено в начале 1830 года². К 1850 году в эксплуатации находилось более 9000 миль железных дорог.



Рис.1

¹ Доклад от августа 2017 г. Опубликован на официальном сайте Американской ассоциации железных дорог на сайте <https://www.aar.org/>

² Самая первая железная дорога в мире была построена между Стоктоном и Дарлингтоном (Великобритания) в 1825 г. и предназначалась для вывоза угля с местных угольных шахт в округе Дарлингтона к порту в Стоктоне, где он перегружался на морские корабли. В отличие от неё, дорога Балтимор-Огайо уже соединяла два самостоятельных города и два промышленных центра.

Благодаря железным дорогам стали развиваться ранее недоступные области страны – по ним перевозили полезные ископаемые, древесину, сельхозпродукцию. Железные дороги соединяли развитые и неразвитые районы растущей страны, объединяя тем самым всю нацию.

Железная дорога также сыграла ключевую роль в ходе Гражданской войны. Победа Севера частично была связана с грамотно организованным железнодорожным сообщением и тем фактом, что большинство локомотивных и вагоностроительных заводов страны находились на севере.

Регулирование и затяжной спад: 1887–1970 гг.

С 1830 до 1887 гг. работа железных дорог, как, впрочем, и других отраслей американской экономики, практически не регулировалась (если не считать вопросов пожарной безопасности и т.п.).

Но в 1887 году согласно Закону о междуштатном транспорте и торговле была создана Междуштатная комиссия по транспорту и торговле (далее – ICC)¹, и железные дороги стали первой отраслью США, подлежащей государственному экономическому регулированию, включая регулирование тарифов. В будущем, чрезмерное регулирование почти уничтожило железные дороги.

К 1917 году протяженность полутора тысяч железных дорог США составляла около 254 тыс миль. На них трудилось 1,8 миллиона человек – больше, чем в любой другой отрасли². Совокупная протяженность рельсовых путей к тому моменту уже достигла максимума (в 1916 году³) вместе с показателями трудовой занятости на железнодорожной отрасли (в 1920 году).

Великая депрессия разорила железные дороги. Доходы железнодорожной отрасли упали на 50 % с 1928 по 1933 год. К 1937 году более 70 тыс. миль железной дороги находились в процессе принудительной ликвидации, что составляло около 30 % всей сети.

Накануне Второй мировой войны большинство железных дорог испытывали финансовые затруднения. Всплеск перевозок грузов для военных

¹ Interstate Commerce Commission (ICC) – букв. Междуштатная торговая комиссия, но в русскоязычной железнодорожной литературе, в силу сложившейся традиции, её название принято переводить как *Междуштатная комиссия по транспорту и торговле*, что больше соответствует как функциям комиссии, так и названию закона, которым она была создана. ICC была ликвидирована в 1995 г.

² Даже к концу первой половины XX века, несмотря на развитие автоматизации и механизации многих видов работ, численность персонала составляла 1,2 млн. человек и лишь в последней четверти XX века численность сократилась до 250-270 тыс. чел.

³ По другим данным пика эксплуатационной длины (420,1 тыс. км) железные дороги США достигли в 1924 или 1925 годах.

нужд привел к временному облегчению ситуации, но уже к 1949 году железнодорожные перевозки сократились на 28 % от уровня 1944 года. Железные дороги теряли огромные суммы денег на пассажирских перевозках, но, несмотря на это, государственные регулирующие органы часто отказывали железным дорогам в просьбе прекратить убыточные и экономически неэффективные пассажирские перевозки.

1950-е и 1960-е годы характеризовались быстрым ростом конкуренции со стороны автотранспортных и водных грузовых перевозок (чему способствовали десятки миллиардов долларов федерального финансирования на строительство межштатных автомагистралей и внутренних водных путей).

Железнодорожная отрасль, помимо увеличившейся конкуренции, терпела постоянные огромные убытки из-за пассажирских перевозок, что в конечном итоге привело к увеличению числа банкротств железных дорог и случаев отказов предоставления транспортных услуг и несвоевременного обслуживания.

Неправильное регулирование железнодорожной отрасли было основным фактором, обусловившим ее кризис:

1. ИСС установила максимальные и минимальные ставки тарифов для железнодорожных перевозок, причем ставки зачастую не были связаны со спросом на услуги. ИСС, как правило, старалась поддерживать низкие ставки на зерно и другие сыпучие товары за счет более высоких ставок для многих видов промышленных товаров, которые перемещались в меньших количествах. В результате многие грузоотправители этого более высокоценного груза предпочли автотранспортные перевозки вместо железнодорожных.

2. Концепция «открытой маршрутизации» добавила проблем железным дорогам. Сеть железных дорог была очень похожа на паутину: для перемещения грузов между двумя точками часто можно было использовать несколько возможных (подходящих) маршрутов. В рыночных условиях дороги могли назначать разную цену за разные маршруты следования (и не обязательно пропорционально протяженности маршрута, хотя чаще всего стоимость круглого маршрута для железной дороги выше, чем кратчайшего). Однако регулирование сохраняло одинаковые тарифы на все возможные маршруты между двумя точками, не учитывая факт того, что железные дороги несут разные издержки на использование тех или иных маршрутов.

3. Вместо корректировки индивидуальных для каждой железной дороги тарифов (при которых часть тарифов могла повышаться, а другая – понижаться в зависимости от колебаний спроса и предложения), теперь регуляторы стали практиковать повсеместное (общее) повышение ставок по мере роста издержек железнодорожных компаний. Это означало, помимо прочего, ещё и то, что в тарифе фиксировалась структура затрат, которая существовала в прошлом и последующие технологические изменения или

изменения географии грузопотоков, которые могли существенно изменить структуру затрат, часто игнорировались.

4. Иногда регулирование просто не имело смысла. Один печально известный пример – хопперы «Большой Джон». В начале 1960-х годов Южная железная дорога обратилась к ИСС с просьбой о резком снижении тарифов на перевозки зерна благодаря использованию новых 100-тонных хопперов-зерновозов. ИСС дала отказ отчасти потому, что из-за более низких ставок часть грузоперевозок могла уйти с более дорогих водных перевозок на железные дороги. Только после решения Верховного суда США в пользу железных дорог, Южная железная дорога получила возможность использовать новые вагоны-хопперы.

5. Аналогичным образом регулирование задерживало широкое распространение «вертушек» (кольцевых маршрутных поездов). Кольцевые маршрутные поезда представляют собой специально выделенный состав (из 50 или более вагонов), предназначенный для высокоэффективной перевозки грузов между двумя точками (например, между угольной шахтой и электростанцией). Тем не менее, регулирование не давало возможности железным дорогам предлагать сниженные тарифы для грузоотправителей, которые использовали "вертушки", а следовательно, железным дорогам было не выгодно вводить это новшество вплоть до 1960-х годов.

1970-е годы: Железные дороги на грани гибели

К 1970-м годам чрезмерное регулирование, интенсивная конкуренция со стороны грузового водного и автотранспорта и изменение модели перевозок привели железные дороги на грань разорения.

- Согласно закону 1970 года о пассажирском железнодорожном сообщении, была создана компания Amtrak. Так, грузовые железные дороги были освобождены от огромных потерь пассажирских перевозок (в те времена – 200 миллионов долларов в год, что составляет около 850 миллионов долларов сегодня). Это немного облегчило положение железных дорог, но их положение все равно продолжило ухудшаться.

- В 1970-е годы большинство крупных железных дорог на северо-востоке страны и нескольких крупных железных дорог Среднего Запада обанкротились. Длина обанкротившихся железных дорог составила более 20 % от общей протяженности сети страны.

- В период с 1970 по 1979 гг. рентабельность инвестиций в железнодорожную отрасль не превышала 2,9 % и в среднем составляла всего 2,0 %. Коэффициент доходности падал в течение десятилетий: он составлял в среднем 4,1 % в 1940-х годах, 3,7 % в 1950-х годах и 2,8 % в 1960-х годах.

- У железных дорог не хватало средств, чтобы должным образом содержать свою инфраструктуру. К 1976 году более 47 тыс. миль железнодорожной сети эксплуатировались с пониженными скоростями движения из-за небезопасного состояния пути. У железных дорог было запланировано отложенное техническое обслуживание на миллиарды долларов, и часто слышался термин «стоячий сход с рельсов» – когда железнодорожные вагоны, которые просто стояли на месте, буквально падали с рельсов из-за плохого состояния пути.

- К 1978 году доля железнодорожных перевозок в общем грузообороте всех видов транспорта упала до 35 % по сравнению с 75 % в 1920-х годах.

- Жесткое регулирование продолжало наносить ущерб промышленности. Как отмечалось в 1978 году Министерством транспорта США, «нынешняя система регулирования железнодорожных перевозок ... является мешаниной непоследовательных и часто анахроничных правил, которые больше не соответствуют экономическому состоянию железных дорог, характеру интермодальной конкуренции или зачастую конфликтующим потребностям грузоотправителей, потребителей и налогоплательщиков».

*Закон Стаггера о железнодорожном транспорте 1980 года:
сбалансированное регулирование*

Текущее положение вещей не было неприемлемым, поэтому Конгресс по существу имел два варианта действий: национализировать железные дороги или заменить чрезмерное регулирование прошлого более сбалансированной нормативной базой. Конгресс поступил мудро, и выбрал сбалансированное регулирование, приняв Закон Стаггера о железнодорожном транспорте в 1980 г.

Приняв закон, Конгресс признал, что железные дороги столкнулись с интенсивной конкуренцией за большую часть своих перевозок, но чрезмерное регулирование не позволяло им эффективно конкурировать. Чтобы выжить, железные дороги нуждались в новой системе регулирования, которая позволяла им действовать как большинству других предприятий с точки зрения управления их активами и ценообразования на их услуги.

С принятием закона Стаггера началась новая эпоха, когда железные дороги могли в значительной степени решать для себя (вместо того, чтобы Вашингтон решал за них) какие маршруты использовать, какие услуги предлагать и какие цены взимать. Железным дорогам разрешалось устанавливать свои ставки согласно рыночному спросу; железные дороги и грузоотправители смогли заключать конфиденциальные контракты; были упрощены процедуры ликвидации и продажи ненужных железнодорожных

линий; и, наконец, была признана необходимость получения железными дорогами достаточных доходов для обеспечения собственной деятельности.

Однако принятие закона не означало, что железные дороги имеют неограниченное право взимать любую цену, которую захотят. Сегодня Совет по наземному транспорту¹ может устанавливать (и устанавливает) максимально допустимые ставки для услуг железнодорожного транспорта там, где нет эффективной конкуренции за эти услуги².

Эпоха пост-Стаггера: возрождение железных дорог

Более сбалансированная и грамотно составленная нормативно-правовая база, созданная поэтапно, имела большой успех для грузоотправителей, самих железных дорог и общественности в целом.

Средние тарифы на железнодорожные перевозки (измеряемые по доходу за тонно-милю с учетом инфляции) в 2016 году оказались на 45 % ниже, чем в 1981 году. Это означает, что средний железнодорожный грузоотправитель может перевезти почти в два раза больше грузов примерно по той же цене, которую он заплатил более 35 лет назад, сэкономив американским потребителям сотни миллиардов долларов за эти годы.

Грузовые железные дороги Америки работают почти полностью на инфраструктуре, которой они владеют, строят, обслуживают и оплачивают сами.

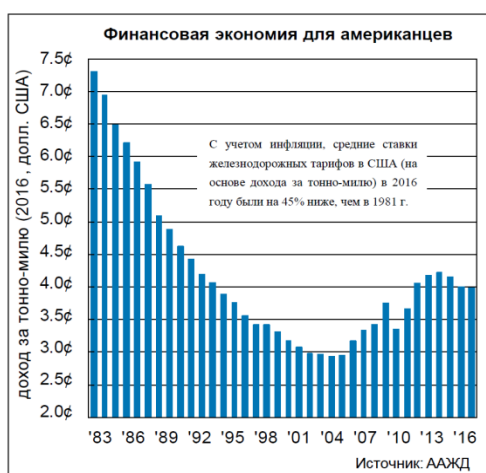


Рис.2



Рис.3

¹ Surface Transportation Board (STB) – Совет по наземному транспорту создан 01.01.1996 г., чтобы взять на себя некоторые из регулирующих функций, которые ранее выполняла ICC.

² Существует несколько условий, при которых регулятор (STB) может вмешаться в установление тарифов, в частности при одновременном повышении тарифа на 170 % (считая по зависящей части затрат). Но в целом, по данным антимонопольных экспертов США подобное вмешательство крайне редко. (По некоторым данным из примерно 90 тыс. судебных дел за 1980-2000 г. регуляторы выносили предписание в 80 случаях, что составляет 0,09%).

Напротив, грузовики, самолеты и речной грузовой транспорт (например, баржи) работают на автомагистралях, воздушных коридорах и водных путях, которые финансируются налогоплательщиками. Начиная с 1980 года, грузовые железные дороги Америки потратили более 635 млрд долл. США (включая рекордные суммы за последние годы) для создания сети грузовых железных дорог, которая не имеет себе равных в мире.

Для железных дорог нет ничего важнее, чем безопасность, и железные дороги знают, что проблема безопасности актуальна всегда. Уровень аварийности в 2016 году снизился на 79 % с 1980 года, и составляет на 42 % меньше, чем в 2000 году; уровень травматизма работников в 2016 году снизился на 83 % с 1980 года и находится на уровне на 46 % меньше, чем в 2000 году; уровень аварийности на пересечениях на одном уровне с железной дорогой в 2016 году снизился на 80 % с 1980 года и находится на уровне на 39 % меньше, чем в 2000 году. Количество случаев схода поездов с рельс, столкновения поездов и аварий по причине неисправного состояния пути достигли самых низких значений к 2016 году.

В 2016 году железные дороги на одном галлоне топлива в среднем перевозили одну тонну груза на 468 миль. С 1980 года эффективность использования топлива на железнодорожном транспорте возросла на 99 %.

После десятилетий стабильного спада, доля железнодорожных перевозок на рынке (измеренная в тонно-милях) начала повышаться со времен принятия закона Стаггера.

Рост производительности железнодорожной отрасли (после закона Стаггера) был одним из самых высоких в промышленности США.

Железные дороги достаточно сильны теперь и в финансовом плане. Чистая доходность своих инвестиций, которая снижалась в течение десятилетий, составляла 4,4 % в 1980-х годах, 7,0 % в 1990-х годах и 9,6 % в период с 2000 года по 2016 год. Повышение доходов на железнодорожном транспорте является положительным фактом, поскольку оно позволяет железным дорогам инвестировать средства в сохранение инфраструктуры и поддержку оборудования в исправном состоянии, улучшать уровень обслуживания и добавлять новые мощности, необходимые для будущего развития отрасли.

*Перевозка большего количества грузов по железной дороге – хорошая
государственная политика*

По мере роста экономики Америки, потребность в увеличении объема перевозок также будет расти. Недавние прогнозы Федерального управления автомобильных дорог показали, что общий объем грузоперевозок в США вырастет с 18,1 млрд тонн в 2015 году до 25,5 млрд тонн в 2040 году – что составляет рост в 41 %.

Железные дороги – лучший способ удовлетворить растущий спрос на перевозки, но это может произойти только в том случае, если они обладают достаточной пропускной способностью.

Железные дороги будут и впредь вкладывать огромные суммы в поддержку сети, но политики также играют не последнюю роль в этом вопросе. Политическое руководство может помочь увеличить пропускную способность железной дороги, в которой она будет нуждаться в будущем, за счет сохранения современной сбалансированной системы регулирования, которая защищает клиентов железных дорог от недопустимых действий и необоснованного ценообразования на железных дорогах, в то же время предоставляя железным дорогам свободу решать самим, как управлять своей деятельностью.



Рис.4

Директивным органам следует также проводить разумную и справедливую реформу корпоративного налогообложения, которая поспособствует экономическому развитию и росту занятости; обеспечит партнерские отношения между государственным и частным секторами, которые позволят правительству расширить использование грузовых железнодорожных перевозок, платя только за общественные выгоды от проекта, при этом железные дороги оплачивают получаемые им выгоды; сохранит существующие ограничения по размеру и весу грузового автотранспорта.



Рис.5

Налоги и сборы, взимаемые с грузового автотранспорта, намного меньше стоимости ущерба, наносимого тяжелыми грузовиками дорогам. Эта многомиллиардная недоплаченная сумма станет еще больше, если ограничения на размеры и вес грузовиков будут увеличены.

Рынок железнодорожных перевозок Евросоюза в 2015-2018 гг.

Доклад Европейской комиссии¹

Европейская комиссия 13 января 2021 г. опубликовала седьмой отчет по динамике развития рынка железнодорожных перевозок, в котором охвачен период с 2015 по 2018 г. Подобные исследования проводятся каждые 2 года согласно статье 15(4) Директивы 2012/34/ЕС. Мониторинг услуг, оказываемых железными дорогами стран — членов Европейского союза в сфере перевозок пассажиров и грузов, имеет фундаментальное значение для понимания тенденций развития этого рынка и принятия политическим решением.

Цель подготовки седьмого отчета, как и предыдущих — оценка тенденций развития рынка железнодорожных перевозок в контексте европейской политики. В отчете не учтено влияние пандемии COVID-19. В 2020 г. операторы перевозок продолжали оказывать услуги и причем более активно в части транспортировки грузов, но спрос на пассажирские перевозки, особенно в международных сообщениях, в силу локдаунов и экономического спада снизился значительно.

Это второй отчет, подготовленный по данным опроса, сформулированного в соответствии с Директивой 2015/1100 (RMMS Regulation) по мониторингу рынка и первый, выполненный по окончании переходного периода (2018 г.). В дополнение к данным опроса, представленным 27 странами—членами ЕС (фактически 25 странами, так как на Кипре и Мальте железных дорог уже нет), а также Великобританией (в числе 28 стран ЕС) и Норвегией, использованы и другие источники статистической информации.

В отчете сформулированы следующие основные выводы для 27 стран ЕС, а также Великобритании и Норвегии по данным с 2015 по 2018 г. (за исключением показателя длина высокоскоростных линий, которая приводится по состоянию на 2019 г.):

- объем железнодорожных пассажирских перевозок рос в эти годы на 2,5 % ежегодно, грузовых — на 4,1% ежегодно;
- доля железных дорог в общем объеме транспортных услуг, оказываемых всеми видами наземного транспорта, увеличилась с 7,6 % до 7,8 % по пассажирским перевозкам и уменьшилась с 18,8 % до 18,7% по грузовым перевозкам;

¹ По материалам Отчёта Еврокомиссии по динамике рынка железнодорожных перевозок, Seventh monitoring report on the development of the rail market under Article 15 (4) of Directive 2015/34/EU of European Parliament and of the Council (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20210005-7th-rmms-report.pdf>) и журнала «Железные дороги мира», № 5, 2021 г.

-
- железные дороги — единственный вид транспорта стабильно с 1990 г. уменьшающий выбросы, создающие парниковый эффект (включая выбросы углекислого газа). При этом его доля в грузовых перевозках, выполняемых наземным транспортом, в целом по ЕС составила около 13%, в пассажирских — 7% (по итогам 2018 г.); в 2018 г. доля железных дорог в выбросах всех видов транспорта составила 0,4%, а в потреблении энергии была равна 2%;
 - протяженность высокоскоростных линий с 2015 по 2019 г. выросла на 17%;
 - суммарная длина линий с близким к исчерпанию резервами провозных способностей – удвоилась (!);
 - в 2018 г. в странах ЕС действовало 1082 компании, имеющих действующие лицензии (операторы/перевозчики);
 - средняя рыночная доля независимых перевозчиков - конкурентов национальных операторов в 2018 году составила:
 - 42% на рынке железнодорожных грузовых перевозок (рост на 8 п.п.);
 - 10% на рынке коммерческих перевозок пассажиров (рост на 2 п.п.);
 - 16,2% на рынке пассажирских перевозок, оплачиваемых как государственные услуги (социально-значимые перевозки), т.н. рынка PSO¹ (снижение на 0,5 п.п.).
 - железные дороги остаются одним из самых безопасных видов транспорта; поездка в автомобиле сопряжена с риском, в 50 раз более высоким, чем в поезде;
 - по состоянию на конец 2018 г. на железнодорожном транспорте ЕС было занято более 916 тыс. чел., из них 327 тыс. в государственных и частных компаниях, оказывающих услуги по перевозке (компаниях-перевозчиках/операторах), 389 тыс. — в инфраструктурных компаниях.

¹ Public service obligation (PSO) - в контексте законодательства Европейского Союза обязательство по предоставлению общественных услуг. Означает обязательство, возложенное на организацию законодательством или контрактом, по предоставлению общественных услуг не по рыночным ценам (либо бесплатно, либо по сниженным ценам). Например, компания, выигравшей аукцион на перевозки на какой-то период времени, может быть по его условиям вменена обязанность оказывать в течение этого времени какие-либо услуги, невыгодные с рыночной точки зрения (перевозка льготных категорий пассажиров по сниженным ценам, перевозка на невыгодных направлениях и т.д.), при этом за их оказания компания получает субсидии из бюджетов (как государственного, так и местных), поэтому такие услуги классифицируют как государственные услуги. (Применяется не только в сфере транспорта, но и в сфере оказания почтовых услуг, социальных услуг, энергетики и др.)

Суммарная длина железных дорог в 27 странах ЕС в 2018 г. составила 201 тыс. км., что на 0,4% меньше, чем в 2015 г.

На электрифицированные линии приходилось 56% общей протяжённости европейских железных дорог. Прирост протяжённости электрифицированных линий по отношению к 2015 г. составил 1,2% (или 855 км.).

Протяженность высокоскоростных линий в Евросоюзе выросла к концу 2019 г. на 9100 км. или на 17% относительно 2015 г.

Пассажирские и грузовые перевозки

Объем поездной работы (в грузовых и пассажирских перевозках) сохранял тенденцию роста на протяжении 10 лет (см. рис).

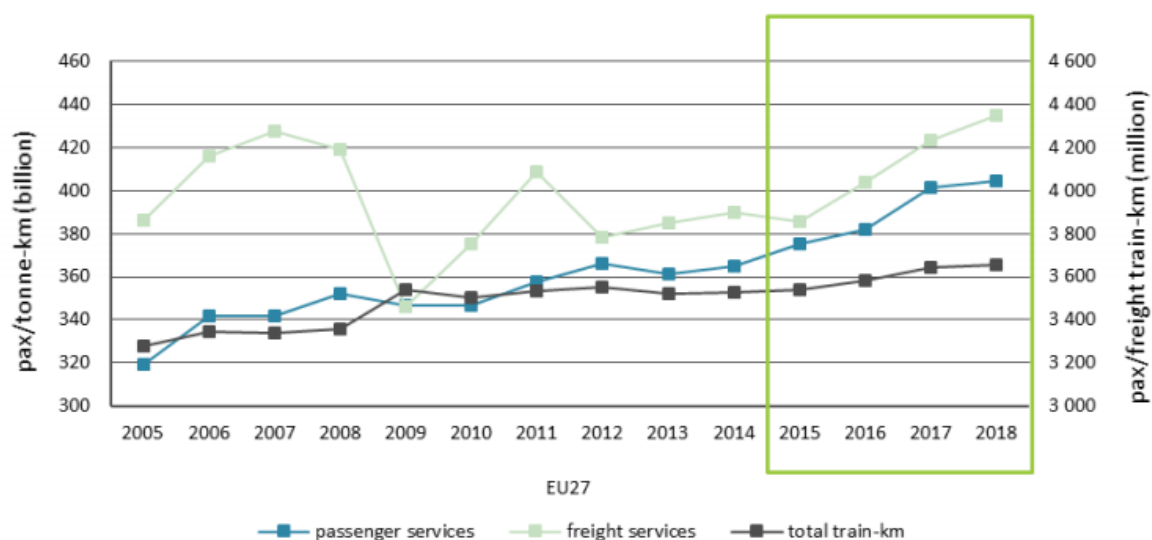


Рис. Показатели грузовых и пассажирских перевозок (по 27 странам ЕС): пассажирооборот, грузооборот и суммарный объём поездной работы (поездо-км)

Однако после кризиса 2008 г. грузовые и пассажирские перевозки восстанавливались разными темпами. С 2015 по 2018 г. пассажирские перевозки росли со средним темпом 2,5% в год, грузовые — с темпом 4,1%.

К 2018 году пассажирооборот железных дорог ЕС (по всем 27 странам) достиг 404 млрд пассажиро-км, тогда как все виды наземного транспорта выполнили около 5 трлн. пасс-км. Таким образом, на железные дороги приходится 8 % пассажирооборота всех наземных¹ видов транспорта (т.е. без учёта авиации).

Любопытно, что в отличие от авиационных перевозок, железными дорогами ездят преимущественно внутри одной страны. Только 7% перевозок

¹ К перевозкам наземными видами транспорта относят перевозки железными дорогами, автобусами, легковыми автомобилями, трамваями, метро (и др. городскими видами транспорта).

пассажиров осуществлялись в 2018 г. в международном (межгосударственном) сообщении, а 93 % -во внутригосударственном. В 2018 г. средний гражданин ЕС проехал поездом 909 км., что на 2,4% больше, чем в 2015 г.

С 2015 по 2018 г. доля легковых автомобилей в пассажирообороте всех видов наземного транспорта выросла с 81,0 % до 81,4%. Доля железных дорог увеличилась с 7,6 до 7,8 % при существенном разбросе этого показателя по странам.

Грузооборот железных дорог по 27 странам ЕС в 2018 г. составил 435 млрд. т-км., а по всем наземным видам транспорта – 2,3 трлн. т-км.

По 28 странам Европы (если добавить Великобританию) 452 млрд. т-км. пришлось на железнодорожный транспорт, 2,4 млрд. т-км. – на наземный транспорт в целом. При этом более половины грузооборота - это перевозки между странами (в межгосударственном сообщении).

За период с 2015 до 2018 г. доля автомобильного транспорта в грузообороте 27 стран ЕС выросла с 74,2 % до 75,4%, а доля железнодорожного снизилась с 18,8 % до 18,7% (хотя по отдельным странам тенденция разнонаправлена).

Плата за пользование инфраструктурой в 2018 г. обеспечила более 80% доходов инфраструктурных компаний (по 27 стран ЕС в целом).

Показатель интенсивности использования инфраструктуры по 27 странам ЕС составил в 2018 г. 18,2 тыс. поездо-км/км (по 28, с учётом Великобритании, он составил 19,5). При этом разброс значений этого показателя между странами довольно велик. Так, в Нидерландах он составил 50,6 тыс. поездо-км/км, а в Греции лишь 4,8 поездо-км/км).

Контракты PSO

В 2018 г. по контрактам на выполнение социально необходимых транспортных услуг (PSO) по 27 странам ЕС было выполнено в среднем 60 % пассажирооборота (по сравнению с 53 % в 2015 г.), из них порядка 98% приходилось на внутренние сообщения, в которых перевозки региональными поездами преобладали над перевозками, выполненными поездами дальнего следования.

Компенсации, которые получают операторы перевозок по контрактам PSO, формируют существенную часть их доходов. Размер этих выплат колеблется в широком диапазоне. Средняя величина в 2018 г. составила 10,51 евро/поездо-км по 27 странам ЕС и 8,57 евро/поездо-км — по 28 странам.

Лицензирование операторов

В 2018 г. в 27 странах ЕС действовали 1082 лицензии на операторскую деятельность (1126 лицензий в 28 странах). О наибольшем числе лицензий (434) отчиталась Германия, минимальное число (по две лицензии) имелось в Ирландии и Люксембурге. Средняя плата за получение лицензии в 2018 г.

колебалась от 37,5 тыс. евро в Португалии до 5 евро в Хорватии. Самое долгое время на получение лицензии (100 дней) требуется в Испании, Польше и Великобритании.

Степень открытости отрасли

Средняя рыночная доля независимых операторов¹, конкурирующих с государственными компаниями, в грузообороте увеличилась с 2015 по 2018 гг., по 27 странам ЕС, с 34 % до 42 % (а по 28 странам - соответственно с 35 % до 43%).

В 2018 г. новые операторы, конкурирующие с национальной компанией, работали во всех странах ЕС, кроме Греции, Ирландии, Литвы и Люксембурга, и в более чем половине стран доля новых операторов в грузообороте превышала 30%.

¹ Под независимыми операторами (или перевозчиками) обычно понимают компании, не аффилированные с собственником инфраструктуры или иными государственными железнодорожными компаниями.



*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*

Саморегулируемая организация Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (СОЖТ) - некоммерческая организация, объединяющая операторов железнодорожного подвижного состава.

Основным направлением деятельности Союза является решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, формирование новой технологии управления перевозочным процессом в условиях реформирования железнодорожной отрасли с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз сегодня является одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулируемыми государственными органами.

*По состоянию на 8 июля 2021 года в состав Союза входит **30 компаний** – операторов железнодорожного подвижного состава. На долю компаний-членов СОЖТ в совокупности приходится **71,2%** парка грузовых железнодорожных вагонов (или **856,5 тыс. вагонов**), зарегистрированного на территории Российской Федерации (данные на 1 января 2021 года).*

Контакты пресс-службы СОЖТ:
Позолотчикова Яна Валерьевна
Тел.: +7 (495) 290 36 27
Моб.: +7 (906) 240 45 97

e-mail: pr@railsovet.ru