

УДК 33. 338

«ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»

Ризабекова Алина

Сапарбай Алина

ibataevaa@mail.ru, rakhimkulovaalina@gmail.com

Транспорт в Казахстане имеет огромное значение. Поскольку территория страны - огромная, плотность населения низкая, большая удаленность городов, административных центров друг о друга, дает толчок к тотальному развитию транспорта в Казахстане. Железные дороги являются главенствующей транспортной системой в Казахстане, так как 79% всех грузоперевозок осуществляется именно железнодорожным транспортом и 56% составляют пассажирские перевозки.

На сегодняшний день грузоперевозки стали важным компонентом, как и для национальной экономики, так и для мировой. В связи с этим в управлении железнодорожных грузоперевозках происходят изменения, направленные на развитие грузового сегмента железнодорожных перевозок. Исследование железнодорожного транспорта представляют особый интерес в связи с тем, что в силу исторических тенденций и географических особенностей именно железнодорожный транспорт занимает ведущее место в транспортной системе.

Железнодорожный транспорт — вид наземного транспорта, который осуществляет перевозки груза, багажа и пассажиров колесными транспортными средствами по рельсовым путям. Движущей силой в поездах являются локомотивы, использующие электричество или производящие собственную мощность, обычно дизельными двигателями. Железнодорожный транспорт является одним из самых безопасных, по сравнению с другими видами транспорта.

Железнодорожные перевозки имеют прямое влияние на эффективность и результативность работы организации, это условие влияет на конкурентоспособность и жизнеспособность большого количества отечественных предприятий, а также, любой бизнес представляет собой поставку некоего товара, сырья, оборудования. Это все становится невозможным без железнодорожных перевозок, так как именно железнодорожные перевозки более выгодные и безопасные. Исходя из этого, можно сказать, что железнодорожные перевозки, являются ключевой составляющей ведения бизнеса.

Преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта: всепогодность, абсолютная надежность, регулярность, универсальностью, приемлемым ценам на осуществление перевозки, осуществление крупномасштабных перевозок пассажиров и груза относительно быстро и не затратно, что укрепляет его преимущества, повышая производительность труда, и значительно снижает себестоимость перевозок. Обсудим принципы железных дорог в странах Евросоюза и в мире (Россия, Германия, США, Канада), показанные в таблице 1.

Таблица 1 - Информация о владельцах железнодорожной инфраструктуры.

Страна	Информация о владельцах железнодорожной инфраструктуры
1.США	В США нет единой для всей страны компании-оператора железных дорог. Железнодорожные линии принадлежат различным компаниям, как крупным, так и мелким. Крупнейшей железнодорожной компанией является «UnionPacific».

2. Россия	Владелец инфраструктуры российской сети железных дорог, одна из крупнейших в мире транспортных компаний Открытое акционерное общество «Российские железные дороги». ОАО «РЖД» владеет 99 % железнодорожных магистралей в России (исключение составляют ряд железных дорог, управляемых частными компаниями, станциями и вокзалами, депо и диспетчерскими системами). Единственным акционером общества является Российская Федерация. Правительство России намерено разрешить частным инвесторам владеть железнодорожными путями общего пользования без права распоряжения ими. По планам правительства, «Российские железные дороги» смогут передавать инфраструктуру железных дорог в аренду или доверительное управление.
3. Китай	Железнодорожная инфраструктура Китая находится в руках ChinaRailways. Компания действует под управлением Министерства путей сообщения Китая.
4. Индия	Индийские железные дороги принадлежат компании IndianRailways - INDE) - государственное предприятие.
5. Канада	Как и в США, в Канаде нет единой структуры, управляющей железными дорогами. Линии принадлежат различным крупным и мелким компаниям. Крупнейшие железнодорожные компании — CanadianNationalRailway и CanadianPacificRailway.
6. Германия	Железные дороги были объединены и преобразованы в акционерное общество, а затем в концерн ДойчеБундесбан (ДБ Концерн), контроль над которым остается в руках государства. Одновременно было учреждено Федеральное железнодорожное ведомство, в ведении которого находятся вопросы взаимоотношений ДБ Концерн и государства.
Примечание: составлено авторами на основании [1]	

Очевидно, согласно эксперименту Германии, доминирующий оператор, где компании инфраструктуры и транспортировки входит в доминирующий холдинг, который занимает значительную часть на рынке, нежели преобладающие операторы Швеции или Великобритании – страны, в которых вертикальное разделение распределено в абсолютном размере, но непосредственные сравнения тут абсолютно некорректны: в Швеции определенные операторы, употребляют закон прямого допуска, не входят

в непосредственную конкурентную борьбу.

Средний вес грузового поезда в странах ЕС - менее 800 т, количество вагонов в составе грузового поезда - до 20, расстояние перевозки - до 400 км, то в РФ указанные показатели составляют: более 2 500 т; 60 вагонов и 1 700 км.

В США преобразование и регулирование железнодорожным транспортом подразумевает реализацию фрахтовых перевозок несколькими вертикальными, интегрированными компаниями со своими инфраструктурами, а пассажирских перевозок - отдельной компанией. Это ведет к снижению издержек, которые подразумевают распределения управления состоянием инфраструктуры, и стимуляции привлечения инвестиций в развитие транспорта.

На данный момент в США располагаются более 500 успешно работающих частных грузовых железнодорожных компаний, 7 из которых относятся к компаниям первого класса, чей годовой доход составляет не менее 347,8 млн. дол.

Американские железнодорожные компании выполняют весь комплекс работ по перевозке, включая содержание и развитие своих объектов инфраструктуры, эксплуатацию подвижного состава, диспетчеризацию и управление движением. Состязательная среда заставляет уменьшать первоначальную стоимость перевозок, в том числе за счет внедрения новейших технологий содержания инфраструктуры и организации перевозок.

Функционирование железнодорожного транспорта в России можно охарактеризовать следующим образом:

- во-первых, железные дороги действуют в обстоятельствах своего рода междувидовой конкурентной борьбы в транспорте;
- во-вторых, присутствие преуменьшенных тарифах равно как прежде, таким образом, и сейчас не имеется национальная помощь согласно компенсации расходов в сущность инфраструктуры;
- в-третьих, неудовлетворительная интенсивность железнодорожных путей согласно местности государства никак не дает возможность создавать конкурентную борьбу между синхронными металлическими путями (припомним практику США) [2];

В целом, популярность железнодорожного транспорта объясняется выгодными тарифами, низкой стоимостью транспортировки из расчета 1 тонна на 1 км и возможностью применения мультимодальных схем. Общая протяженность железных дорог в мире — 1,2 млн км. Из них 240 тыс. км пролегают по территории США и 90 тыс. км — Канады. В России цифра меньше — 86 тыс. км. При этом густота сети высокая только в европейской части страны. В Сибири фактически используется только Транссибирская магистраль. Абсолютные лидеры среди грузов — уголь и строительные материалы. Для владельцев небольших партий этот тип перевозки остается невыгодным: невозможна доставка «от двери до двери», трудно планировать из-за больших сроков, необходимо нести расходы на погрузку и разгрузку товара при мультимодальных перевозках.

Непременным условием достижения высокой неуязвимой инфраструктуры, прежде всего на высокоскоростных и скоростных линиях, является передача строительства, реорганизация технического обслуживания части или всей инфраструктуры одной организации в регионе. При этом в договоре должен быть пункт о материальной ответственности исполнителя за снижение установленной скорости и задержку поездов, а заказчику и подрядчику с помощью автоматизированной системы необходимо выполнять ежедневный безбумажный контроль объемов и параметров выполненной работы и ее стоимости. Данное даст возможность клиенту справедливо производить оценку способности поставщика осуществлять деятельность и аргументировать то, что он заслуживает продления договора. Только лишь в подобных обстоятельствах генподрядчик станет заинтересован в значительном свойстве постройки и перестройки, так как ему будет необходимо и управлять итогами собственной работы, и переносить вещественную обязанность из-за приостановки поездов.

Железнодорожники США уверены, что предоставление предметов инфраструктуры в имущество поддерживаемой страной компании, включает её без помощи других, притягивает с целью, согласно состязанию индивидуальных компаний и реализует полномочия в применение инфраструктуры индивидуальным операторам-перевозчикам, как это случается в ряду западноевропейских государств, считается ошибкой по ряду оснований.

Крупные американские железнодорожные компании дают льготные кредиты предприятиям на строительство подъездных железнодорожных путей, расширяя, таким образом, клиентуру. Компания, занятая содержанием инфраструктуры и продажей прав на ее использование, при этом не выполняющая перевозки, с клиентами не связана, поэтому не занимается их обслуживанием, тарифной политикой, а тем более привлечением новых клиентов путем строительства подъездных путей. В результате, присутствия подобных обстоятельств обеспечивается поставка грузов в определенно «точное время», отсутствие превышения общепризнанных мерок продолжительности пребывания вагона в

промышленных станциях, введение дополнительного времени для стоянок, задержках в план.

Заключительным шагом исследования может стать разработка мероприятий, которые улучшат движение грузовых поездов по твердому графику, гарантирующему доставку грузов точно в срок и снижение себестоимости перевозок.

Вывод. В результате, сравнительный анализ опыта зарубежных компаний показал что вертикальное разделение приводит к повышению внутренней конкурентной борьбы не имеется, ровно как отсутствуют подтверждения того, что с поддержкой вертикально интегрированных компаний можно увеличить эффективность железнодорожного транспорта в фрахтовых или пассажирских перевозках, увеличить производительность и эффективность его работы. В конце концов, вывели, что за рубежом, большой опыт регулирования деятельности железных дорог.

Что касается казахстанских железных дорог, то нам необходим детальный анализ мирового опыта, касающегося форм принадлежности и организации обслуживания железнодорожной инфраструктуры, и использование этого опыта с учетом отечественных особенностей. А точнее опираться на российский железнодорожный опыт. Так как наши железнодорожные пути схожи с российскими (широкая колея). Один из самых развитых стран в сфере железнодорожного транспорта является США, по протяженности, по развитой инженерной инфраструктуре, по предоставлению комфортных и безопасных условий перевозок, наличие нового оборудования.

Список использованных источников:

1. Рачек С.В. Зарубежный опыт реформирования железных дорог, Журнал, Известия Уральского государственного экономического университета, ВАК, 2013.
2. Щукин В.В. Зарубежный опыт регулирования тарифов на железнодорожные перевозки, Журнал, Известия Уральского государственного экономического университета