

JEL classification: O1, O10

FOREIGN EXPERIENCE IN REFORMING RAILWAY TRANSPORT

Ospankulov E.E.,
PhD Student
Narxoz University
Almaty, The Republic of Kazakhstan

ABSTRACT

Purpose – analysis and study of foreign experience in reforming railway transport.

Methodology – during the research general scientific and comparative methods were used. At a research of a problem general scientific methods of studying, methods of statistical information processing were applied.

Originality/value – As the analysis of structural changes in different countries carried out in the last century showed, the reform of the industry was a strategic task, which was supported at the state level.

Findings – the article studied the foreign experience of reforming railway transport. The experience of a number of successful reforms allows us to formulate four main points, such as the separation of the existing system of Railways from public administration, the introduction of a management system by type of transport, the introduction of a vertical separation system, the creation of private partnerships.

Keywords – transport, railway transport, goods turnover, passenger turnover, reforming.

ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІН РЕФОРМАЛАУДЫҢ ШЕТЕЛДІК ТӘЖІРИБЕСІ

Оспанкулов Е.Е.,
PhD докторанты
Нархоз Университеті
Алматы, Қазақстан Республикасы

АНДАТПА

Зерттеу мақсаты – теміржол көлігін реформалаудың шетелдік тәжірибесін зерттеу.

Әдіснама – зерттеу барысында жалпылама және салыстырмалы талдау әдістері қолданылды. Мәселені зерттеу барысында зерттеудің жалпы ғылыми әдістері, ақпаратты статистикалық өңдеу және жинақтау әдістері қолданылды.

Түпнұсқалылық/құндылық – өткен ғасырда әртүрлі елдерде жүргізілген құрылымдық өзгерістерді талдау көрсеткендей, теміржол саласын реформалау мемлекеттік деңгейде қолдауға ие стратегиялық міндет болып табылды.

Қорытындылар – мақалада теміржол көлігін реформалаудың шетелдік тәжірибесі зерттелді. Табысты түрде жүзеге асырылған реформалар төрт жағдайды сипаттауға мүмкіндік береді, олар: теміржолдың қолда бар жүйесінің мемлекеттік басқарудан бөлініп шығуы, тасымалдар түрлері бойынша басқару жүйесін енгізу, тігінен бөлу жүйесін енгізу, жеке әріптерстіктерді құру.

Түйін сөздер – көлік, теміржол көлігі, жүк айналымы, жолаушылар айналымы, реформалау.

КІРІСПЕ

Аймақтардың игерілуі мен ұйымдастырылуында, экономиканың қалыптасуында, сонымен қатар жергілікті мекендердің өміршеңдігін қамтамасыз етуде маңызы зор теміржол көлігі Қазақстандағы

көліктің маңызды түрлерінің бірі болып табылады. Осыған байланысты бүгінгі таңда оған ерекше назар аударылуда.

Қазақстан Республикасы теміржолдарының тиімді қызмет етуі ұлттық экономиканың инновациялық даму жолы мен тұрақты өсіміне өту үшін алғышарттар құруда айрықша рөлге ие, сонымен қатар әлемдік экономикалық жүйеде Қазақстанның көшбасшылығын қамтамасыз ету үшін жағдайлар жасауға септігін тигізеді. Елдің ары қарай әлеуметтік-экономикалық даму болашағы, ұлттық егемендікті қорғау және қауіпсіздік теміржол көлігі жұмысының сапасына тікелей байланысты.

Көлікті дамыту аймақтарды экономикалық дамытудың, оның табиғи, еңбек және өндірістік ресурстарын тиімді пайдаланудың қажетті шарты болып табылады. Ол – орталық буын, онсыз аймақтардағы шаруашылық қызметтің барлық құраушыларының қалыпты қызмет етуі мүмкін емес.

Теміржол көлігі біршама қашық аралықтарға және ірі көлемде материалдар және жолаушылар ағымының орын ауысуын қамтамасыз етеді, осылайша кез-келген елдің экономикалық дамуында ерекше рөл атқарады. Ол келесідей артықшылықтарға ие: жоғары өту және жүкті өткізу қабілеті, ауа-райына тәуелділіктің аз болуы басқа бәсекелік нұсқалар болған жағдайда теміржолды таңдауға септігін тигізеді [1].

Көліктің алуан түрлерінің салыстырмалы сипаттамасы көрсеткендей, дәл осы теміржол ең ұзаққа қатынайтын көлік түрі болып табылады, және ол халықаралық сауда жағдайында қашық аралықтарға тасымалдау кезінде жоғары өзіндік құнымен ерекшеленеді. Қатынас жолдарының ұзақтығы мен қалыптасатын жүк айналымы бойынша көшбасшы-елдердің ішінде «XXI ғасырдың геостратегиялық үшбұрыш» елдерін бөліп көрсетуге болады [2].

Өзінің даму тарихы барысында теміржол көлігіне лайықты назар аударылмаса да, ол әлемнің көптеген елдерінің экономикасы үшін маңызды болып табылады. Теміржолдардың пайда болуынан бастап әлемнің әртүрлі елдерінде олардың белсенді құрылысы жүргізіле бастады. Алайда аймақтық ерекшеліктері мен жеке елдердің экономикалық даму деңгейлерінің әртүрлі болуына байланысты теміржолдардың құрылысы бірқалыпты түрде жүргізілмеді. Одан бөлек, атап айтқанда, мұнайдың ашылуы мен өнеркәсіптік пайдаланылуына байланысты көліктің басқа түрлерінің дамуы да өз әсерін тигізді.

1–кесте. Қатынас жолдарының ұзақтығы, жүк айналымы мен құны бойынша көліктің алуан түрлерінің салыстырмалы сипаттамасы.

Көлік түрі	Әлемдегі қатынас жолдарының ұзақтығы, млн. км	Қатынас жолдарының ұзақтығы бойынша көшбасшы-елдер	Жүк айналымы бойынша көшбасшы-елдер	Құны
Теміржол	1,25	АҚШ, Ресей, Қытай, Үндістан, Канада	АҚШ, Қытай, Ресей, Үндістан	Салыстырмалы түрде жоғары
Теңіз	-	-	АҚШ, Жапония, Сингапур, Қытай	Төмен
Автомобиль	24	АҚШ, Қытай, Жапония, Ресей, Германия, Франция	АҚШ, Жапония, Германия, Италия, Ұлыбритания, Франция	Өзіндік құны жоғары
Ішкі сулар (өзендік)	0,55	Оңтүстік және Солтүстік Америка елдері, Ресей, Шығыс Еуропа елдері	АҚШ, Қытай, Германия	Салыстырмалы түрде төмен
Құбырлы	1,9	АҚШ, Ресей, Канада	АҚШ, Ресей	Ең төмен
Әуе	9,5	Ресей, АҚШ	АҚШ, Ұлыбритания, Оңтүстік Корея, Германия, Қытай, Жапония	Ең жоғары
Ескерту: [2] негізінде автормен құрастырылған				

Ең ұзақ теміржолдар алынатын аумағы бойынша көшбасшы-елдерде (АҚШ, Ресей, Қытай) байқалады, ол ең алдымен мемлекет ішінде шаруашылық байланыстарды тиімді жүргізу, сонымен қатар мемлекет үшін әскери-стратегиялық міндеттерді қамтамасыз ету қажеттілігімен түсіндіріледі.

Әлемдегі теміржолдарды пайдалану ұзақтығы 2014 жылы 1 020 953 км-ді құрады, ол 2006 жылғыға қарағанда 1,2% есе үлкен. 2009-2010 жылдары ұзақтықтың артуы Еуропада тіркелген. Африка мен Америкада желілердің ұзақтығы қысқаруда.

2–кесте. Теміржол көлігін пайдалану ұзындығының серпіні.

Аумақ	2006ж.	2007ж.	2008ж.	2009ж.	2010ж.
Еуропа*	349 548	348 788	349 000	353 747	370 700
Африка	52 159	52 400	52 482	52 299	50 275
Америка	385 272	389 863	386 773	383 079	375 774
Азия және Тынық мұхит	221 788	222 645	221 827	224 151	224 205
Әлемде	1 008 677	1 013 696	1 010 082	1 013 276	1 020 953

Ескерту: [3] негізінде автормен құрастырылған
* Түркияны және Ресей Федерациясын қосқанда

Коммерциялық жүк айналымы бойынша Азия және Океания, АҚШ және Еуропа елдері (3-кесте), жолаушылар айналымы бойынша Азия және Океания, Еуропа елдері (4-кесте) көшбасшылар болып табылады. Әлемнің теміржолдарының негізгі желісі солтүстік жарты шарда шоғырланған, және мұнда жоғарыда аталып өткен ХХІ ғасырдың геостратегиялық үшбұрышты қалыптастыратын НА-ФТА елдерінің, Шығыс Азия және Еуропалық Одақ елдерінің сауда-экономикалық ынтымақтастығын қамтамасыз етуге қабілетті дамыған теміржол байланысының болуы байқалады.

3–кесте. Коммерциялық жүк айналымы, млрд. ткм.

Аумақ	2006ж.	2007ж.	2008ж.	2009ж.	2010ж.
Еуропа*	2 646,6	2 813,6	3 103,0	2 411,4	2 603,8
Африка	142,2	139,2	138,4	137,1	139,2
Америка	3 519,5	3 540,2	3 513,8	2 973,2	3 076,1
Азия және Тынық мұхит	2 872,6	3 095,9	3 452,7	3 466,2	3 462,0
Әлемде	9 180,9	9 588,9	10 207,9	8 987,9	9 281,2

Ескерту: [3] негізінде автормен құрастырылған
* Түркияны және Ресей Федерациясын қосқанда

Теміржол тасымалдары нарығының қатысушыларының өзара әрекеттесуінің өзгерісі, жаңа ойыншылардың бөлініп шығуы, жаңа қарым-қатынастардың реттеушісі ретіндегі мемлекеттің қатысу шарттарының өзгеруі ұзақ уақыт барысында және саланың алғашқы инвесторы – мемлекет тарапынан трансформациялық механизмдерді қаржылық және заңды қолдау барысында жүргізілуде.

4–кесте. Жолаушылар айналымы, млрд. жол.-км

Аумақ	2006ж.	2007ж.	2008ж.	2009ж.	2010ж.
Еуропа*	642,1	642,6	659,7	624,1	611,9
Африка	61,5	61,6	62,0	62,2	62,3
Америка	12,8	13,3	14,0	13,5	12,0
Азия және Тынық мұхит	1 646,0	1 788,6	1 950,9	2 012,0	2 079,3
Әлемде	2 362,4	2 506,1	2 686,6	2 711,9	2 765,4

Ескерту: [3] негізінде автормен құрастырылған
* Түркияны және Ресей Федерациясын қосқанда

Теміржол саласын реформалау стратегиялық мемлекеттік мақсат болып табылады, ол теміржол инфрақұрылымы арқылы ел аймақтары арасындағы байланысты қамтамасыз етуге, тасымалданатын жүктер көлемін ұлғайтуға, тасымалдау уақытын қысқартуға, сонымен қатар мемлекеттік секторға жүктелетін ауыртпашылықты төмендетуге бағытталады. Сонымен қатар, есте сақтайтын жайт, экономикалық мақсаты болып пайда алу саналатын, тасымалдау бойынша өз бетінше қызмет

атқаратын нарық болып табылатындығына қарамастан, теміржол саласының мемлекеттік мүдделер аясында болуы оның елдің макроэкономикасы мен жеке аймақтар экономикасының дамуына әсерімен байланысты.

Теміржол көлігі қызмет етуінің тиімді жүйесін қалыптастыру ең күрделі міндеттердің бірі болып табылады, оны шешуге көптеген қазақстандық және шетелдік ғалымдар ат салысуда. Әр кезде саланың төмен рентабельділігі немесе оның зиян шегу мәселесімен әлемнің көптеген дамыған елдері ұшырасты. Аталған мәселе әртүрлі экономикалық жүйелерде әртүрлі алгоритмдермен шешілуде, алайда жалпыға ортақ тенденция байқалуда, ол – жүйе ішінде қалыптасқан байланыстарды реформалау. Құрылымның, басқару логистикасының түбегейлі өзгеруі және нарықтың бәсекелік сегменттерін бөліп көрсету теміржолдың төмен экономикалық көрсеткіштері мәселесін шешу үшін мүмкіндіктерді айқындады.

Мемлекеттік мүдделердің көпқырлығы мен әртүрлі бағытталуын ескере отырып, мақсаттар иерархиясы бойынша инфрақұрылым жүйесі, атап айтқанда – теміржол көлігі (теміржол қақпағын, жылжымалы құрамды, бекеттер мен жүк кешендерін қосқанда) ең жоғары орынға ие емес. Әдетте, қақпақтар мен жылжымалы құрамның тозуы, саланы басқарудың тиімсіз жүйесі және инвестициялардың қажетті шамасының болмауы мәселелері туындаған жағдайда мемлекетпен саланы қайта құрылымдау туралы шешім қабылданады. Өзгерістерді кешенді енгізудің екі моделі бар: америкалық және еуропалық.

Әртүрлі елдердің реформаторлары алдында бірнеше мақсаттар қойылғандығына, сонымен қатар теміржолдардың өздерінде бірқатар өзгешеліктердің болуына байланысты (мысалы, тасымалдар құрылымы және ара қашықтық) жалғыз ғана бір модельді және реформалау сызбасын бөліп көрсетуге болмайды. Реформалар барысында қалыптастырылған теміржол жүйелерін бірқатар белгілері бойынша жіктейді.

Көп болуына қарамастан, барлық реттеуші модельдерді келесідей үш түрге бөліп көрсетуге болады:

1) Америкалық модель – карама-қайшы тораптарда бәсекеге түсетін, тігінен интеграцияланған бірнеше компаниялардың болуы,

2) Еуропалық модель – инфрақұрылым тасымалдаушылардан бөлінген, олар өз кезегінде инфрақұрылымға қол жеткізу үшін бір-бірімен өзара бәсекеге түседі;

3) Унитарлық модель – темір жолдары мемлекеттік монополия болып табылады. Реформаларды жүргізу барысында модельдердің біріне айналады.

Қазіргі таңда темір жолдарды реформалау кезеңі саланы реформалаудың сәтсіздігі туралы тұжырымдар жасау үшін жеткіліксіз.

Аралық қорытындыларға сүйене отырып, шетелдегі жүргізіліп жатқан реформалардың негізгі қорытындыларына кесте түрінде қысқаша шолу жасайық [1,286].

АҚШ-та жүк теміржолдарын реттеу колданылады, егерде жүк жіберушілерден алынатын ақы компания шығындарының айнымалы құраушыларының 180%-нан артса. Федералды реттеу қағидасы АҚШ конституциясында жазылған, сәйкес мекеме штатына жеке тәжірибесі бар және шешім қабылдау барысында өзінің тарихи тәжірибесіне және сөзсіз құқығына сүйенетін қызметкерлер кіреді. Кез-келген шешім карама-қарыс дауыстар санының айырмасы үштен кем емес болған жағдайда ғана қабылдана алады. Кейбір штаттардың шектеулі реттеушілік құқықтары бар [4,5].

Ұлыбритания еуропалық комиссиямен мақұлданған қағидаларды тәжірибеде толығымен жүзеге асырды, олардың мәні теміржолдарында бәсекені дамытуың ең күшті әдісі болып инфрақұрылымды тасымалдаудан бөлу және тасымалдар нарығына еркін кіріп шығудың ашылуына негізделеді. Британдық үкімет басқа елдер секілді белгілі бір себептерге байланысты теміржолдар реформасын өткізуге талпынды, яғни шығындарды төмендету және қызметтер сапасын жақсарту үшін [6]. Реформалау барысында Network Rail мемлекеттік компаниясы құрылды, оның қызметі болып инфрақұрылымға қызмет көрсету табылды. Жүк және жолаушылар тасымалдарын жүзеге асыруға франшизалар бөлінді [7]. Сонымен қатар мекемеде SRA және Rail Regulation атты екі құрылымдық бірліктер бөлінді. Алғашқысы франшизаларды, гранттарды, қарыздарды үлестіру есебінен жолаушылар мен жүктерді тасымалдау үшін өткізу қабілетін дамытуды субсидирлеу мәселелерімен айналысады. Екіншісі инфрақұрылымға қол жеткізу құқығына деген жаңа мәмілелерді келістіру немесе қолда бар мәмілелерді өзгерту механизмдері арқылы өткізу қабілетін жеке және тиімді үлестірудің реттеуші функцияларын атқарады.

5–кесте. АҚШ-тағы саланы реформалау тәжірибесі.

Теміржолдардың рөлі	Жүктерді тасымалдау түрі басым
Реформаларды өткізгенге дейінгі құрылым	Өз инфрақұрылымдарына негізделген, бірнеше тігінен интеграцияланған компаниялардың болуы
Реформалаудың мақсаттары, мәселелер	Басқа да көлік түрлері тарапынан күшті бәсекенің болуы; қарама-қайшы субсидирлеудің болуы
Реформалаудың мәні, жүргізілген шаралар	Құрылымның бөлінуі – қалааралық жолаушы тасымалдары Amtrak мемлекеттік компаниясына бөлінген; жүк тасымалдайтын жеке операторлар. Қол жетімділік және бәсеке – Amtrak басқа инфрақұрылымдарды (басқа компаниялардың вагондарын қолданғаны үшін) пайдаланғаны үшін ақы төлейді; жүк тасымалдары нарығында жеке операторлар қызмет етеді. Мемлекеттің рөлі мен реттеу – тиімсіз линияларды жабуға, кикілжінді жағдайларды шешуге рұқсат етілген; жүк жіберушілерден алынатын ақы компания шығындарының айнымалы құраушыларының 180%-нан артса ғана тарифтік реттеу жүргізіледі
Мақсаттардың қол жеткізілген дәрежесі	Еңбек өнімділігі артуда
Ескерту: [1] негізінде автормен құрастырылған	

Теміржол көлігі саласын реформалаудың негізгі сипаттамалары 6-кестеде келтірілген.

Британдық мамандардың берілгендері бойынша, теміржол көлігін реформалау нәтижелерін біржақты қарастыру жеткіліксіз. Бір жағынан, жағымды серпін байқалады: жеке операторлармен жолаушы және жүк айналымы шамамен 35%-ға ұлғайды; 20%-ға поезд-км-ге өскен жағдайда қауіпсіздік деңгейінің арту тенденциясы байқалуда; лизингтік компаниялар (ROSCO) бірқатар мәселелерге қарамастан, жаңа жылжымалы құрам паркін қалыптастырды, ол жолаушылар вагондарының орташа жасын 20-дан 15 жылға төмендетуге септігін тигізді.

Екінші жағынан, инфрақұрылымға қызмет көрсету бойынша Railtrack –тің сәтсіздіктері қателі, өзін-өзі ақтамаған, рұқсат еткені үшін ақы төлеу және мердігерлерге өз жұмысын жоспарлауға және бақылауға мүмкіндік беретін ағымдағы контрактілі жағдай секілді жартылай концептуалды мәселелермен, компаниядағы рөлдердің кикілжінділерімен түсіндіріледі. Сонымен қатар Railtrack менеджменттерінде қажетті тәжірибенің жоқтығы да елеулі фактор болды [8].

6–кесте. Ұлыбританиядағы саланы реформалау тәжірибесі.

Теміржолдардың рөлі	Жолаушыларды тасымалдау түрі басым
Реформаларды өткізгенге дейінгі құрылым	Мемлекеттік монополия, бірегей құрылым
Реформалаудың мақсаттары, мәселелер	Нарықтық жағдайдың өзгерістеріне баяу бейімделу; басқа да көлік түрлері тарапынан бәсекенің болуы
Реформалаудың мәні, жүргізілген шаралар	Құрылымның бөлінуі – мемлекеттік компания Rail-track инфрақұрылымына бөлінген, жолаушы тасымалдары (13 компаниямен жүргізілетін 25 франшиза), жүк тасымалдарының екі операторы. Қол жетімділік және бәсеке – инфрақұрылымға қол жеткізу үшін компанияға лицензия алу қажет, кейбір бағыттарда тек 7-15 жылға франшиза алып қана жұмыс істеуге болады. Мемлекеттің рөлі мен реттеу – мемлекет инфрақұрылымды пайдаланудың бағаларын реттейді, операторларға лицензияларды береді, қызметтердің ең төменгі деңгейін және бағалардың ең жоғарғы мүмкін болатын шегін анықтайды.
Мақсаттардың қол жеткізілген дәрежесі	Инвестициялардың екі есе ұлғаюы: апатты жағдайлар деңгейінің төмендеуі, бағалардың өсуі инфляция деңгейінің өсіміне қарағанда баяу жүргізіледі
Ескерту: [1] негізінде автормен құрастырылған	

Германиядағы көлік саласында жүргізілген реформаның себептері болып теміржолдан басқа көлік түрлерінің үлкен бәсекесі, сонымен қатар жалпы тасымалдардың зиян шегуі табылды (7-кесте). Көлік аясындағы Германияның мемлекеттік саясатының бағыты ірі логистикалық орталық ретінде елді дамытуға бағытталған, сондықтан да тиімді интермодальды көліктік желілерді құру жеткілікті

түрде өзекті мәселе болып табылады. Германияның даму жоспарына сәйкес, барлық көлік кешенін дамытуға 8,8 млрд. евро бөлінеді, оның ішінде 3,47 млрд. – теміржол көлігі инфрақұрылымын дамытуға жұмсалады.

7–кесте. Германиядағы саланы реформалау тәжірибесі.

Теміржолдардың рөлі	Тасымалдардың нақты бір түрі айқын сипатталмаған
Реформаларды өткізгенге дейінгі құрылым	Мемлекеттік монополия, бірегей құрылым
Реформалаудың мақсаттары, мәселелер	Басқа да көлік түрлері тарапынан бәсекенің болуы; қарама-қайшы субсидирлеудің болуы; еңбек өнімділігінің аз болуы, тасымалдардың тиімсіз болуы
Реформалаудың мәні, жүргізілген шаралар	Құрылымның бөлінуі – мемлекетке тиесілі, бірақта коммерциялық негізде жұмыс жасайтын DBAG бірегей холдингінің 5 бөліміне (жүк, алыс қашықтыққа жүретін және аймақтық жолаушылар таситын, бекеттер және инфрақұрылым) бөлінген. Қол жетімділік және бәсеке – техникалық біліктіліктен өткен операторлар инфрақұрылымына қол жетімділік. Мемлекеттің рөлі мен реттеу – теміржолдардың қарыздары кешірілген, мемлекет қала сыртындағы тасымалдарды субсидирлейді, инфрақұрылым тарифтерін реттейді, жаңа линиялардың құрылысы үшін DBAG – қа пайызсыз несие береді
Мақсаттардың қол жеткізілген дәрежесі	Еңбек өнімділігі, қауіпсіздік артуда. Тасымалдар көлемі мен салаға жұмсалатын инвестициялардың ұлғаюы
Ескерту: [1] негізінде автормен құрастырылған	

Швециядағы теміржолдарды реформалау үрдісі 1985 жылы басталды. Бастапқыда 3 негізгі бөлімшелер бөлініп шықты: инфрақұрылымдық, жолаушы және жүк, бұл үрдіс инфрақұрылым қызметтері үшін есеп-айрысулардың ішкі жүйесін міндетті түрде қалыптастырумен қатар жүрді. Және де мұнда мемлекеттік құрылымдар инфрақұрылымдық қамсыздандыруға жұмсалатын шығындар бөлігін өтеуге жұмсалды. Екіншіден, барлық бейінді емес активтер сатылуы тиіс болды. Бұл шешімдер өте баяу түрде жүзеге асырылды. Сонымен қатар аталған елде реформалау тәжірибесі Ұлыбритания тәжірибесімен ұқсас. Мұнда Banverket компаниясы бөлініп шықты, оның қызметі мемлекет тарапынан теміржол саласын қолдауды тепе-теңдестіруге бағытталды. Швециядағы теміржолдарды реформалау қорытындылары 8-кестеде келтірілген.

8–кесте. Швециядағы саланы реформалау тәжірибесі.

Теміржолдардың рөлі	Жүктерді тасымалдау түрі басым
Реформаларды өткізгенге дейінгі құрылым	Мемлекеттік монополия, бірегей құрылым
Реформалаудың мақсаттары, мәселелер	Басқа да көлік түрлері тарапынан бәсекенің болуы; қарама-қайшы субсидирлеудің болуы; еңбек өнімділігінің аз болуы, тасымалдардың тиімсіз болуы
Реформалаудың мәні, жүргізілген шаралар	Құрылымның бөлінуі – Banverket инфрақұрылымына (субсидирленеді) және SJ операторына (субсидирленбейді) бөлінген. Қол жетімділік және бәсеке – жүк тасымалдарының барлық операторлары мен тендерлерге қатысушылары үшін инфрақұрылымға еркін қол жетімділік. Мемлекеттің рөлі мен реттеу – инфрақұрылымды пайдаланғаны үшін операторлардан белгілі бір көлемде ақы алынады; жергілікті биліктер аймақтық тасымалдарға белгілі бір талаптар қояды.
Мақсаттардың қол жеткізілген дәрежесі	Еңбек өнімділігінің екі еселенуі, тасымалдарға шығындардың азаюы, субсидиялардың қысқаруы және тасымалдар қауіпсіздігінің артуы.
Ескерту: [1] негізінде автормен құрастырылған	

Канадада реформаларға дейін теміржолдар екі жүйеден тұратын. Олардың бірі – Канадалық ұлттық теміржолдары – мемлекетке тиесілі, ал екіншісі – Канадалық Тынық мұхитты теміржол – мемлекетке тиесілі емес болатын. Канадалық ұлттық теміржолдары көптеген онжылдықтар бойы зиян шегіп келді және салық төлеушілер ол үшін миллиард долларлар төледі. Мемлекет олардың жағдайына түсіністікпен қарап қарыздарын кешірді (бұл жағдай сала үшін дағдарысты болған 1978 жылы орын алды). 1992

жылы экономикалық төмендеу және автокөлікпен қатаң бәсеке нәтижесінде Канадалық ұлттық теміржолдары тағы да терең дағдарысқа ұшырады [9]. Және бұл жолы үкімет жолдарға қаржылық көмек көрсетілмейтіндігін білдірді. Канадалық ұлттық теміржолдардың басшылығы теміржолдарды жеке-шелендіру туралы шешім қабылдады [10]. Теміржолдарды жекешелендірудің негізгі қорытындылары 9-кестеде келтірілген.

9–кесте. Канададағы саланы реформалау тәжірибесі.

Теміржолдардың рөлі	Жүктерді тасымалдау түрі басым
Реформаларды өткізгенге дейінгі құрылым	Өз инфрақұрылымдарына негізделген, бірнеше мемлекеттік компаниялардың болуы
Реформалаудың мақсаттары, мәселелер	Қарама-қайшы субсидирлеуден құтылу қажеттілігі
Реформалаудың мәні, жүргізілген шаралар	Құрылымның бөлінуі – VIA RAIL жолаушылар операторы компания бөлімшелерінен бөлінген, мемлекетпен субсидирленеді. Қол жетімділік және бәсеке – компаниялар заңмен қарастырылған шарттар жағдайында өз инфрақұрылымдарын пайдалануға рұқсат беруге міндетті. Мемлекеттің рөлі мен реттеу – іс жүзіндегі үкіметке тәуелсіз органның құрылуы; бидай тасымалдарына тарификациялау мемлекетпен жүргізіледі; көлік министрлігі тасымалдардың қауіпсіздігін қадағалайды.
Мақсаттардың қол жеткізілген дәрежесі	Еңбек өнімділігінің өсуі
Ескерту: [1] негізінде автормен құрастырылған	

Жапонияның ұлттық теміржолдары пайда болуынан бастап 1987 жылға дейін мемлекеттік құрылым ретінде қызмет етті [6]. 1964 жылдан бастап Жапонияның ұлттық теміржолдары зиян шеге бастады. Мәселені зерттеумен айналысқан сарапшылар Жапонияның ұлттық теміржолдары жұмысы рентабельділігінің төмендеуі меншіктің мемлекеттік нысанымен және мемлекеттің басқару мен бақылауға араласуымен байланысты деген тұжырымға келді. Жапонияның ұлттық теміржолдарының әкімшілігі барлық зияндарды мемлекет сызып тастайды деген сеніммен жұмыстың экономикалық тиімділігі мен пайдаланушылардың сұраныстарын қанағаттандыру мәселесіне көңіл бөлмеді. Осының нәтижесінде 1987 жылы Жапонияның теміржолдарын жекешелендіру туралы шешім қабылданды. 1987 жылдың 1-сәуірінен бастап Жапонияның ұлттық теміржолдарының орнына алты жеке жолаушылар (JR) және бір жүк компаниясы (JR Freight) құрылды. Және де үкіметтің теміржолдар қызметіне араласуын мүмкіндігінше азайтуға ерекше мән берілді [11].

10–кесте. Жапониядағы саланы реформалау тәжірибесі.

Теміржолдардың рөлі	Жолаушыларды тасымалдау түрі басым
Реформаларды өткізгенге дейінгі құрылым	Бірегей құрылым
Реформалаудың мақсаттары, мәселелер	Қаржылық көрсеткіштерге назар аударылмайтындығы, экономикадағы болып жатқан өзгерістерге уақытылы әсер ету қабілетсіздігі; көліктің басқа түрлері тарапынан бәсеке; банкроттыққа жақындығы.
Реформалаудың мәні, жүргізілген шаралар	Құрылымның бөлінуі – Жапонияның ұлттық теміржолдары алты тігінен интеграцияланған жолаушылар компанияларынан және жүк операторынан тұрады. Компаниялардың бір бөлігі жекешелендірілген болып табылады. Қол жетімділік және бәсеке – көрсетілетін қызметтердің түрлері үшін франшизалар арасындағы бәсеке. Басқа инфрақұрылымды пайдаланғаны үшін ақы мәміле қатысушылары арасында келісіледі.
Мақсаттардың қол жеткізілген дәрежесі	Тасымалдар көлемінің жылына 4-5%-ға өсуі. Еңбек өнімділігінің үш еселенуі, субсидиялардың қысқаруы, апатты жағдайлардың және жолға кететін уақыттың азаюы.
Ескерту: [1] негізінде автормен құрастырылған	

Кестелерде берілген мәліметтер бойынша, қарастырылған елдердегі теміржол көлігі даму мәселелерінің типтілігі туралы тұжырым жасауға болады. Жеке қарастырылған қандай да бір

мемлекеттің реформалау ерекшеліктері саланың реформаға дейінгі жағдайына, сонымен қатар реформалау мақсаттарына байланысты.

Сәтті түрде жүзеге асырылған реформалар төрт жағдайды сипаттауға мүмкіндік береді. Біріншіден, бұл теміржолдың қолда бар жүйесінің мемлекеттік басқарудан бөлініп шығуы. Мұндай қадамға пайдаланушы және коммерциялық функцияларды үкіметпен жүзеге асырылатын әлеуметтік және экономикалық функциялардан бөлу барысында жүзеге асырған барлық трансформацияланған теміржол салалары барды, және де мұндай үрдістерді министрліктерге саяси және реттеуші міндеттерді жүктей отырып елдегі бар құқықтық алаң, теміржол корпорациясы аясында, қалыптастыру негізінде жүзеге асыру қажет. Екіншіден, тасымалдар түрлері бойынша басқару жүйесін енгізу. Қала сыртындағы және қала аралық қатынастардағы жүк және жолаушы тасымалдары сұраныстың, бәсекенің, реттеудің, субсидирлеудің жеке қасиеттеріне ие. Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, ұзақмерзімді жағымды тиімге қол жеткізу үшін менеджменттің тривиалды емес әдістерін қолдану қажет. Үшіншіден, тігінен бөлу жүйесін енгізу. Инфрақұрылымды пайдалану және басқару функцияларын бөлу қарама-қайшы болып көрінеді. Қазіргі таңда үш тәсіл бар: интеграцияланған жүйе, меншік/пайдаланушы және функцияларды бөлу. Әрбір тәсілді нақты бір жағдайларда қолдануға болады. Линиялардың өткізу қабілетіне үміткерлер көп болған жағдайда немесе сол линияда бәсеке үшін жағдайлар құру қажет болған жағдайда, өткізу қабілетін нейтралды бөлудің қандай да бір нысаны дұрыс шешім болып табылады. Және, төртіншіден, жеке әріптерстіктерді құру. Құрылыс бойынша жобаларды жүзеге асыру үшін және жаңа теміржолдарын іске қосу үшін жеке сектордың мүмкіндіктері өте жоғары (мұндай тәжірибе Еуропалық Одақ, Қытай, Жапония, Солтүстік және Латын Америкасында бар), ол өз кезегінде сұраныс және өнімділік артқан жағдайда тарифтерді және үкімет шығындарын төмендетуге мүмкіндік береді. Қолданыстағы теміржол нарықтық факторларға әсері болмаса тиімсіз болса және оны ұстауға және пайдалануға көп шығындарды талап еткен жағдайда оны тарту өте маңызды. Аталған қадам қажетті болып табылады, егерде экономикалық тұрғыдан тиімді қызмет түрлерін бөліп көрсетуге қажет және теміржолдың жеке қызметтерінің теміржол қызметтері нарығының басқа секторларымен бәсекеге түсу мүмкіндігі болған жағдайда. Алайда мемлекеттік теміржол тасымалдаушыларының көліктің басқа түрлерімен табысты бәсекеге түсуі жағдайында жеке капиталды тартудың қажеті жоқ.

Қазақстандық экономиканың сұраныстары, республиканың интеграциялық бірлестіктерге қатысуы теміржол көлігінің нарықтық қатынастарды дамытуға ықпалын тигізетін және оның халықаралық тасымалдауларға қатысуына мүмкіндік беретін мақсатты іс-шаралар жүргізуді талап етеді. Бұл іс-шаралар мемлекеттік реттеу және корпоративті басқару деңгейіне сәйкес инвестициялар тартуды, сонымен қатар қазіргі халықаралық технологиялармен және тасымалдарды ұйымдастыруды білетін кадрларды даярлауды талап етеді.

Мақалада келтірілген теміржол көлігі дамуының шетелдік тәжірибесін зерттей келе, теміржол көлігі қызмет ету жүйелерінің бірізді және қарқынды түрде дамуын, мемлекеттердің экономикалық даму қарқындарын, жұмысбастылық деңгейін арттыруды, көліктің басқа түрлерімен салыстырғандағы бәсекелік артықшылықтарын анықтайды деуге болады.

ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

- 1 Ковалев Г.А. Развитие логистической деятельности транспортных холдингов (на примере ОАО «Российские железные дороги»). // Дисс. на соискание уч.степени к.э.н.: Ростов на Дону, 2015. – 152с.
- 2 Могилевкин И.М. Глобальные инфраструктуры в мировой экономике: долгосрочные тенденции, интересы России / И.М.Могилевкин. – М: ИМЭМО РАН, 2012. – 183с.
- 3 Развитие мировой железнодорожной системы. Отчет // Центр научно-технической информации и библиотек, филиал ОАО «Российские железные дороги». – М: ЦНТИБ. – 2013.
- 4 Железные дороги Северной Америки – проблемы и перспективы // Железные дороги мира. – 2011. - №5 – Адрес обращения. <http://www.zhdmira.com/arhiv/2006/zhdm-2006-no-4-1> режим доступа: свободный.
- 5 Модели управления железными дорогами // Железные дороги мира. – 2007. - №11. – Режим доступа: www.zhdmira.com/arhiv/2002/zhdm-2002-no-11 режим доступа: свободный.

- 6 Буянов В.А. Железные дороги Японии: по пути преобразований / А.В.Буянов, В.Л.Коган. // Железнодорожный транспорт. – 2007. - №11. – с. 74-77.
- 7 Стратегии использования железных дорог Великобритании. – Железные дороги мира. – 2010. - №5. Режим доступа: www.zhdmira.com/arhiv/2005/zhdm-2005-no-05 режим доступа: свободный.
- 8 Варианты неизбежных реформ // Железные дороги мира. – 2010. - №9. – с. 9-13.
- 9 Горовая Б.А. Приватизация Канадских национальных железных дорог. / Б.А.Горовая, М.А.Орлова. // Железнодорожный транспорт за рубежом. Серия 1. ЭИ/ЦНИИТЭИ. – 2008. – Вып. 5-6. – с. 11-17.
- 10 Теллер П.М. Приватизация железных дорог в Канаде. / П.М.Теллер. // Железные дороги мира. – 2006. - №9. – с.9-11.
- 11 Приватизация железных дорог Японии – итоги и перспективы / С.Конно, И.Смит // Железные дороги мира – 2008 - №6 – с.3-9.
- 12 EVES – Rail – Economic effects of Vertical Separation in the railway sector/ D.Van de Velde [et al.] // Summary Report for CER and Infrastructure companies; by Inno-V (Amsterdam) in cooperation with University of Leeds- ITS, Kobe University, VU Amsterdam University and cavity management consultants, 2012.
- 13 McNulty Roy (2011). Realizing the Potential of GB Rail, Report of the Rail Value for Money Study, Summary Report. Department for Transport and ORR.
- 14 The role of railway transport in the condition of world economy globalization // Current economic issues & perspectives of the Central Asia region. – Istanbul, 2008. – P.83-86
- 15 Glaister S., Mallard G., Transport Economics: Theory, Application and Policy, Basingstoke UK, Palgrave Macmillan, 2008.

REFERENCES

- 1 Kovalev G.A. Razvitie logisticheskoy dejatel'nosti transportnyh holdingov (na primere OAO «Rossijskie zheleznye dorogi»). // Diss. na soiskanie uch.stepeni k.je.n.: Rostov na Donu, 2015. – 152s.
- 2 Mogilevkin I.M. Global'nye infrastruktury v mirovoj jekonomike: dolgosrochnye tendencii, interesy Rossii / I.M.Mogilevkin. – M: IMJeMO RAN, 2012. – 183s.
- 3 Razvitie mirovoj zheleznodorozhnoj sistemy. Otchet // Centr nauchno-tehnicheskoy informacii i bibliotek, filial OAO «Rossijskie zheleznye dorogi». – M: CNTIB. – 2013.
- 4 Zheleznye dorogi Severnoj Ameriki – problemy i perspektivy // Zheleznye dorogi mira. – 2011. - №5 – Adres obrashhenija. [http: www.zhdmira.com/arhiv/2006/zhdm-2006-no-4-1](http://www.zhdmira.com/arhiv/2006/zhdm-2006-no-4-1) rezhim dostupa: svobodnyj.
- 5 Modeli upravlenija zheleznymi dorogami // Zheleznye dorogi mira. – 2007. - №11. – Rezhim dostupa: www.zhdmira.com/arhiv/2002/zhdm-2002-no-11 rezhim dostupa: svobodnyj.
- 6 Bujanov V.A. Zheleznye dorogi Japonii: po puti preobrazovanij / A.V.Bujanov, V.L.Kogan. // Zheleznodorozhnyj transport. – 2007. - №11. – s. 74-77.
- 7 Strategii ispol'zovanija zheleznyh dorog Velikobritanii. – Zheleznye dorogi mira. – 2010. - №5. Rezhim dostupa: www.zhdmira.com/arhiv/2005/zhdm-2005-no-05 rezhim dostupa: svobodnyj.
- 8 Varianty neizbeznyh reform // Zheleznye dorogi mira. – 2010. - №9. – s. 9-13.
- 9 Gorovaja B.A. Privatizacija Kanadskih nacional'nyh zheleznyh dorog. / B.A.Gorovaja, M.A.Orlova. // Zheleznodorozhnyj transport za rubezhom. Serija 1. JeI/CNIITJeI. – 2008. – Vyp. 5-6. – s. 11-17.
- 10 Teller P.M. Privatizacija zheleznyh dorog v Kanade. / P.M.Teller. // Zheleznye dorogi mira. – 2006. - №9. – s.9-11.
- 11 Privatizacija zheleznyh dorog Japonii – itogi i perspektivy / S.Konno, I.Smit // Zheleznye dorogi mira – 2008 - №6 – s.3-9.
- 12 EVES – Rail – Economic effects of Vertical Separation in the railway sector/ D.Van de Velde [et al.] // Summary Report for CER and Infrastructure companies; by Inno-V (Amsterdam) in cooperation with University of Leeds- ITS, Kobe University, VU Amsterdam University and cavity management consultants, 2012.
- 13 McNulty Roy (2011). Realizing the Potential of GB Rail, Report of the Rail Value for Money Study, Summary Report. Department for Transport and ORR.

14 The role of railway transport in the condition of world economy globalization // Current economic issues & perspectives of the Central Asia region. – Istanbul, 2008. – P.83-86

15 Glaister S., Mallard G., Transport Economics: Theory, Application and Policy, Basingstoke UK, Palgrave Macmillan, 2008.

РЕЗЮМЕ

В статье изучен зарубежный опыт реформирования железнодорожного транспорта. Опыт ряда успешно проведенных реформ позволяет сформулировать четыре основных момента, такие как: отделение существующей системы железных дорог от государственного управления, введение системы управления по видам перевозок, введение системы вертикального разделения, создание частных партнерств.

SUMMARY

The article studies the foreign experience of reforming railway transport. The experience of a number of successful reforms allows us to formulate four main points, such as the separation of the existing system of Railways from public administration, the introduction of a management system by type of transport, the introduction of a vertical separation system, the creation of private partnerships.