

Реструктуризация железных дорог Румынии

Железные дороги Румынии готовятся к работе в условиях рынка, на котором действуют европейские нормы регулирования. Реструктуризация помогла стабилизировать сектор грузовых перевозок, где частные операторы имеют долю 25 %, но еще многое предстоит сделать в секторе пассажирских перевозок.

Вступление Румынии в Европейский союз в 2007 г. последовало за признанием со стороны Европейской комиссии того факта, что страна сделала заметные шаги по переходу от централизованной экономики к рыночной. Многие институты были трансформированы, и экономика страны продемонстрировала заметный рост.

Реструктуризация железнодорожного сектора Румынии проводится при соблюдении трех основных приоритетов:

- консолидация процесса реформирования, начатого в 1997 г.;
- улучшение состояния инфраструктуры железных дорог;
- совершенствование пассажирских сообщений.

Правительство разработало рамочные условия реструктуризации, включающие шесть компонентов:

- уменьшение численности персонала (по сравнению с декабрем 2003 г. штат уже сокращен на 10 %);
- сокращение протяженности неиспользуемых линий за счет закрытия малодеятельных и дальнейшая рационализация работы станций;
- введение справедливой, прозрачной и конкурентоспособной платы за пользование инфраструктурой;
- рационализация пассажирских сообщений и подготовка контрактов на социально необходимые перевозки;
- трансформация железных дорог в полностью коммерчески жизнеспособное предприятие;

- гарантии участия частного сектора в эксплуатации и менеджменте, в частности в грузовых перевозках.

Модель Всемирного банка

В 1990-х годах Всемирный банк финансировал различные проекты в странах Восточной Европы и в этой связи согласовал с правительством Румынии финансирование программы, направленной на кардинальные изменения в железнодорожной отрасли, которые могли бы стать образцом для других стран региона.

Фундаментальные изменения начались в 1997 г., соответствующий пакет законов вступил в силу в октябре 1998 г. Железные дороги

Румынии (CFR) были разделены на пять юридически независимых организаций: CFR SA (инфраструктура), CFR Calatori (пассажирские перевозки), CFR Marfa (грузовые), SFT-CFR (исторические и туристические поезда, рис. 1) и IT-Center (информационные технологии). Кроме того, были созданы администрации AFER — регулирующая с функциями лицензирования и сертификации безопасности (в 1998 г.) и SAAF с функциями реализации избыточных активов.

Первые лицензии на право эксплуатации в 2000 г. получили CFR Marfa, CFR Calatori и четыре частные компании. С тех пор число лицензированных частных операторов грузовых и пассажирских перевозок выросло до 25. Еще более 100 компаний получили лицензии на право погрузочно-разгрузочных и маневровых работ. Как мерило либерализации этот показатель выводит Румынию далеко вперед относительно других стран региона.

Пассажирские перевозки

В 2004 г. около 100 млн. чел. были пассажирами железных дорог страны, из них 0,5 млн. чел. совершили поездки в международных сообщениях. Пассажирооборот



Рис. 1. Туристический поезд железных дорог Румынии



Рис. 2. Пассажирский поезд дальнего сообщения железных дорог Румынии

составил 8,6 млрд. пассажиро-км, или 43,8% пассажирооборота всех видов общественного транспорта, иначе говоря, 12% пассажирооборота всех видов наземного транспорта (рис. 2).

По сравнению с временами работы в условиях централизованной экономики показатели пассажирских перевозок снизились до четверти уровня 1990 г. (табл. 1). Однако негативная тенденция изменилась на противоположную уже в 2003 г., а в 2007 г. прогнозируется рост объема до уровня 110 млн. пассажиров. Невысокий показатель 2005 г. отражает последствия трехнедельной забастовки и закрытия линий в результате стихийных бедствий.

Число пассажиров железнодорожного транспорта сократилось по разным причинам. Повыше-

ние жизненного уровня позволило многим приобрести собственные автомобили. В то же время новые мини-автобусы стремительно завоевывали рыночную нишу благодаря регулярности сообщений с небольшими интервалами, невысоким тарифам и малой продолжительности поездок. Во многих случаях они работают на маршрутах, параллельных железнодорожным.

Еще одним показателем, который следует принять во внимание, является средняя общая дальность поездок по железной дороге, совершаемых каждым жителем страны в год.

В странах ЕС этот показатель равен примерно 800 км/чел., в Румынии — только 400 км/чел. в силу невысокого уровня мобильности населения.

В прошлом расписание не соответствовало в полной мере требованиям рынка, поскольку предпочтение отдавалось курсированию поездов большой составности и с большими межпоездными интервалами. Такая практика все еще преобладает в перевозках на малые расстояния, но для дальних сообщений ввод в 2001 г. в обращение поездов категории Intercity ослабил остроту проблемы. В сообщении Бухарест — Брашов поезда курсируют по графику, почти приближенному к тактовому. Переход на такое же расписание намечен в 2009 г. на маршруте Бухарест — Констанца, планируют организовать по подобной схеме обращение поездов между Бухарестом и Крайовой.

CFR Calatori имеет значительную долю на внутреннем рынке перевозок в дальних сообщениях. В 2005 г. порядка 12 млн. чел. совершили поездки в междугородных дневных и ночных поездах по сравнению со 127 тыс. чел., отдавших предпочтение воздушным сообщениям.

Маркетинг пассажирских перевозок

CFR Calatori проводит политику укрепления позиций на рынке за счет маркетинга поездов, обращающихся с постоянными интервалами, и сезонных предложений. Успешными оказались кампании по рекламе летних поездов назначением в города Черноморского побережья и зимних спортивных поездов на лыжные курорты в Карпатах.

Объем рынка регионального и местного транспорта относительно стабилен, хотя некоторая форма конкуренции появилась с передачей отдельных сообщений частным операторам. Например, компания Keolis функционирует на рынке пассажирских перевозок Румынии в рамках рационализованного расписания, используя полученные из Франции старогонные дизель-поезда.

Таблица 1

Пассажирские железнодорожные перевозки в Румынии

Год	Объем перевозок, млн. чел.	Пассажирооборот, млн. пассажиро-км
1990	407,9	30 582
1995	210,7	18 879
2000	117,5	11 632
2003	94,8	8 529
2004	99,5	8 638
2005	92,4	7 985

Процесс конкурсного перераспределения прав на осуществление перевозок в отдельных коридорах не устраняет потребности в адекватной среднесрочной стратегии для местных линий, хотя и может сократить расходы за счет налогоплательщиков до того времени, когда такая стратегия появится. Услуги независимых операторов также влияют на общественное мнение и восприятие железнодорожного транспорта пассажирами в том смысле, что конкуренция способствует повышению уровня обслуживания, а в некоторых случаях помогает убедить отдельные местные сообщества от закрытия.

Рынок грузовых перевозок

На долю частных компаний в 2005 г. приходилось 25 % объема железнодорожных грузовых перевозок Румынии. На фоне общего роста перевозок CFR Marfa удалось сохранить свои показатели в абсолютных величинах. Доля частных компаний в грузообороте также равна 25 %, причем она росла до тех пор, пока инициативы CFR Marfa не побудили некоторых грузоотправителей вновь вернуться к государственной компании-оператору. Динамика грузовых перевозок на железных дорогах Румынии показана в табл. 2.

Большинство частных операторов входит в ассоциацию ATFER, которая представляет интересы частного сектора в дискуссиях с министерством транспорта по юридическим вопросам.

По сравнению с 15 странами, вступившими в ЕС до 2004 г., и соседними странами Восточной Европы в Румынии отношение грузовых перевозок на железных дорогах к валовому внутреннему продукту (ВВП) в 10 раз больше и сравнимо только с имеющим место в Словакии. Такой разрыв свидетельствует о том, что данное положение невозможно сохранять долгое время.

Таблица 2

Грузовые железнодорожные перевозки в Румынии

Год	Объем перевозок, млн. т	Грузооборот, млн. ткм
1990	218,8	48 912
1995	105,1	17 907
2000	71,5	16 354
2003	68,8	15 039
2004	72,7	17 022
2005	69,2	16 582

Тем не менее CFR Marfa работает над новой финансовой стратегией и бизнес-планом, направленными на повышение производительности и отдачи от маркетинговых инициатив. За ними последует процесс подготовки к давно и долго планируемой приватизации.

Плата за доступ

В соответствии с положениями директивы 2001/14 операторы пользуются правом недискриминационного доступа к инфраструктуре сети железных дорог, внося соответствующую плату. Государство предоставляет компенсации за выполнение убыточных пассажирских перевозок, на эти субсидии приходится около 60 % средств, выделяемых правительством на поддержку железнодорожной отрасли. Государство также оказывает финансовую поддержку CFR SA в инвестиционных программах. Некоторые средства выделяются CFR SA на компенсацию текущих расходов, но они не покрывают реальных затрат. Это объясняется наличием значительной доли неиспользуемых линий и отставанием от планов текущего содержания и ремонта пути, накопленным за прошедшее десятилетие.

Доля финансовой помощи, выделяемой государством железным дорогам Румынии, достигает 0,42 % ВВП по сравнению с 0,65 % в Германии и от 0,43 до 0,52 % в Чехии.

До недавнего времени плата за пользование инфраструктурой была намного выше для грузовых по-

ездов, чем для пассажирских, отчасти потому, что государство не возмещало в полном объеме расходы по социально необходимым пассажирским перевозкам, что вынуждало CFR Marfa к перекрестному субсидированию. В 2003 г., например, плата составляла 3,6 евро/поездо-км для CFR Marfa и 1 евро/поездо-км для CFR Calatori. Это подрывало конкурентоспособность CFR Marfa, сокращало доходы CFR SA и, соответственно, финансовые возможности в части содержания пути и оплаты труда персонала. Вследствие этого систему постепенно совершенствовали, чтобы со временем устранить подобный нежелательный эффект.

Транспортная политика и проекты

Текущая железнодорожная политика базируется на 10 программах, составленных на 2005–2008 гг. и направленных на решение обширного перечня задач.

Крупные инфраструктурные проекты объединены в программе, называемой «Интеграция национальной сети в общеевропейскую транспортную сеть». Она охватывает восстановление сегментов трансъвропейского коридора IV, включая линию длиной 225 км Бухарест — Констанца, участок длиной 26 км Предрял — Брашов линии, проходящей через Карпаты, и линию длиной 175 км от Симерии до Куртича, около венгерской границы. В число предложенных входит и проект, которым предусмотре-



Рис. 3. Контейнерный поезд железных дорог Румынии

но вновь открыть линию Питешти — Рымникул-Вылча, являющуюся кратчайшим путем между Бухарестом и Сибиу, но до настоящего времени какой-либо прогресс в реализации этого проекта не наблюдается.

Еще одна программа направлена на модернизацию сети, повышение уровня обслуживания, безопасности и надежности. Она включает инвестиции в подвижной состав, в том числе в модернизацию 57 имеющихся тепловозов, приобретение новых магистральных тепловозов для CFR Marfa и ремонт с модернизацией вагонов пассажирских поездов междугородных сообщений. Предусматривается также приобретение электропоездов для эксплуатации на магистральных линиях.

Модернизация систем сигнализации и связи представляет еще одно направление инвестиций. В крупнейших узлах предстоит установить системы электронной централизации. Другие программы предусматривают продолжение реструктуризации государственных железнодорожных компаний и ускоренный ввод ИТ-технологий в сферах финансового менеджмен-

та и управления эксплуатационной деятельностью.

Частные операторы также занимаются инвестициями, основное внимание уделяя подвижному составу и центрам его технического обслуживания и ремонта, причем имеются в виду как новые, так и старогодные (с модернизацией) грузовые вагоны и локомотивы.

Процесс реструктуризации определяет базис для развития устойчивой и современной железнодорожной системы. Тем не менее остается решить еще ряд серьезных проблем, и в первую очередь это необходимость приватизации CFR Marfa. Компания работает с прибылью и успешно конкурирует с независимыми частными перевозчиками, но она нуждается в инвестициях и внедрении логистических технологий с современными моделями смешанных и контейнерных перевозок (рис. 3). Она пользуется годами от наличия стабильного источника финансирования, формируемого за счет платы за доступ, и стабильной клиентской базы, поэтому необходимости в сохранении присутствия государства нет. Приватизация должна принести динамику в деятельность компании.

В стабилизации в большей степени нуждается пассажирский сектор. Начат процесс инвестирования в новый подвижной состав и модернизацию эксплуатируемого. Важно завершить этот процесс в намеченном объеме, чтобы по уровню комфорта поездки железные дороги могли конкурировать с личными автомобилями и современными автобусами. На достижение этой же цели направлена радикальная рационализация расписания движения поездов с переходом на тактовый график в основных коридорах.

Необходима и более современная структура платы за проезд, которая должна соответствовать уровню местных доходов и прогнозу доходных поступлений. Разумеется, важно пресекать все попытки безбилетного проезда. На национальном и региональном уровне правительство должно ускорить интеграцию железных дорог с другими видами транспорта, особенно в регионе Бухареста. В его же задачи входит и установление на перспективу разумного и справедливого порядка финансирования региональных пассажирских сообщений.

CFR SA имеет возможность сократить расходы и повысить уровень состояния инфраструктуры за счет применения новых технологий, первоначально в ходе реконструкции основных магистральных линий.

Опыт Румынии для других стран

Железные дороги других стран Восточной и Центральной Европы, планирующие реструктуризацию, могут учесть опыт, полученный в Румынии. Важным элементом успеха программы реструктуризации была последовательность политики в области железных дорог, проводимой министерством транспорта. Она помогла преодолеть трудности, порожденные час-

той сменой правительств, и сильное давление со стороны автомобильного лобби. Именно эти факторы зачастую дестабилизировали ситуацию в железнодорожной отрасли в других странах.

Другим фактором была успешная деятельность SAAF как института, уполномоченного продавать оказавшиеся избыточными ресурсы. Полученные средства были открыто вложены в развитие железнодорожного транспорта, что подтверждает возможность осуществления инвестиций даже в самые тяжелые времена.

Открытый доступ оказался успешным с точки зрения грузоотправителей, которые выиграли от повышения уровня обслуживания при снижении тарифов. Принцип открытого доступа стал также катализатором модернизации CFR Marfa с точки зрения методов управления и эксплуатации.

К сожалению, пока неясна роль конкуренции в увеличении объемов перевозок: они оставались на одном уровне в течение 5 последних лет. С другой стороны, очевидно, что промышленность страны получила существенные выгоды. Если железные дороги хотят перевозить больше грузов и увеличивать долю на рынке в будущем (получая, соответственно, более высокие доходы), операторы должны в первую очередь приобретать знания в области логистики и глубже проникать в транспортные цепочки своих клиентов.

В 2004 г. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) отметила опыт Румынии как пример успешной реструктуризации железных дорог в Восточной Европе. Вывод для участников рынка железнодорожных перевозок состоит в том, что либерализация дает положительный эффект всем

причастным сторонам, но она работает только при сильной поддержке со стороны наблюдательных и регулирующих органов, способных гарантировать недискриминационный подход. Важна и прозрачность структур менеджмента.

Грузоотправители в Румынии констатируют, что получают обслуживание на более высоком уровне при сниженных тарифах, пассажиры оправданно надеются на улучшение условий поездок, общество в целом получает большую отдачу на вложенные средства. Любому правительству или политическим кругам, заинтересованным в ликвидации монополии преемников национальных компаний и повышении эффективности работы железнодорожного транспорта, опыт Румынии может оказаться полезным.

W.-D. Geitz. Railway Gazette International, 2007, № 3, p. 155 – 157.



**Журнал «Железные дороги мира»
и издательство «Интекст»**



ПОИСК И ОБОБЩЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

**о зарубежных рынках и инновациях
в области магистрального и промышленного
железнодорожного, а также городского рельсового транспорта**

**для компаний,
выходящих на внешний рынок,
заинтересованных в инновационных решениях,
ищущих поставщиков комплектующих.**

**Обзоры техники для железнодорожного
и городского рельсового транспорта**

Статистическая информация

**Подборки статей и других материалов
по железнодорожной тематике**

**Заинтересованные организации просим обращаться в редакцию журнала «Железные дороги мира»
по телефону (499) 317-55-65 и электронной почте zdm@css-rzd.ru**