

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ И ПРИВАТИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ, ПРЕИМУЩЕСТВА И РИСКИ

Кадыров Тохиржан Аманович

старший научный сотрудник Центр исследований проблем приватизации и управления
государственными активами при Агентстве по управлению государственными активами
Республики Узбекистан

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.22139036>

Аннотация. Железнодорожный транспорт является стратегически важным элементом национальной экономики, обеспечивающим территориальную связанность, перемещение грузов и пассажиров, развитие внешней торговли и функционирование производственных цепочек. В условиях роста требований к качеству транспортных услуг, необходимости модернизации инфраструктуры и ограниченности государственных финансовых ресурсов особое значение приобретают реструктуризация и приватизация железнодорожной отрасли. Реструктуризация направлена на изменение организационной и экономической модели функционирования отрасли. Приватизация, в свою очередь, предполагает расширение участия частного капитала в собственности и управлении предприятиями. В статье рассматриваются экономические предпосылки реструктуризации и приватизации железнодорожного сектора, анализируются потенциальные преимущества и основные риски, а также определяются условия эффективного проведения реформ.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реструктуризация, приватизация, реформа, государственная собственность, частный капитал, естественная монополия, конкуренция, инфраструктура, инвестиции, государственно-частное партнерство.

Аннотация. Темир йўл транспорти миллий иқтисодий стратегик муҳим элементи бўлиб, ҳудудий боғлиқлик, юк ва йўловчилар ҳаракати, ташқи савдонинг ривожланиши ва ишлаб чиқариш занжирларининг ишлашини таъминлайди. Транспорт хизматлари сифатига қўйилаётган талабларнинг ўсиши, инфратузилмани модернизация қилиш зарурати ва давлат молиявий ресурсларининг чекланганлиги шароитида темир йўл тармоғини қайта қуриш ва хусусийлаштириш алоҳида аҳамият касб этмоқда. Реструктуризация тармоқ фаолиятининг ташкилий ва иқтисодий моделини ўзгартиришга қаратилган. Хусусийлаштириш, ўз навбатида, хусусий капиталнинг корхоналарга эғалик қилиш ва уларни бошқаришда иштирокини кенгайтиришни назарда тутди. Мақолада темир йўл соҳасини қайта қуриш ва хусусийлаштиришнинг иқтисодий шарт-шароитлари қўриб чиқиладиган, потенциал афзалликлар ва асосий хатарлар таҳлил қилинади, шунингдек, ислохотларни самарали амалга ошириш шартлари белгиланади.

Калит сўзлар: темир йўл транспорти, реструктуризация, хусусийлаштириш, ислохот, давлат мулки, хусусий капитал, табиий монополия, рақобат, инфратузилма, инвестициялар, давлат-хусусий шериклик.

Abstract. Rail transport is a strategically important component of the national economy, ensuring territorial connectivity, the movement of goods and passengers, the development of foreign trade, and the functioning of production chains. Amid growing demands for the quality of transport services, the need to modernize infrastructure, and limited public financial resources, the restructuring and privatization of the railway sector are becoming increasingly important. Restructuring is aimed at transforming the organizational and economic model of the sector, while privatization involves expanding the role of private capital in the ownership and management of railway enterprises. This article examines the economic prerequisites for the restructuring and privatization of the railway sector, analyzes their potential benefits and major risks, and identifies the key conditions for implementing these reforms effectively.

Keywords: railway transport, restructuring, privatization, railway sector, private capital, infrastructure, economic reform, investment.

Железнодорожный транспорт занимает особое место в экономической системе государства. Его значение определяется не только объемом перевозок, но и влиянием на промышленное производство, внешнюю торговлю, развитие регионов и устойчивость национальной логистической системы. Наличие развитой железнодорожной инфраструктуры позволяет обеспечивать

перемещение значительных объемов грузов на большие расстояния, снижать транспортные издержки предприятий и формировать устойчивые экономические связи между регионами.

Государственно-акционерная компания «Узбекистон темир йуллари» была организована Указом Президента Республики Узбекистан от 7 ноября 1994 года №УП-982 «Об образовании государственно-акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари» на базе подразделений, предприятий и организаций железнодорожной системы, находящихся на территории Республики Узбекистан [1]. Указом Президента Республики Узбекистан от 24 апреля 2015 года №УП-4720 «О мерах по внедрению современных методов корпоративного управления в акционерных обществах» компания была преобразована в АО «Узбекистон темир йуллари» [2].

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 27 октября 2020 года №УП-6096 «О мерах по ускоренному реформированию предприятий с участием государства и приватизации государственных активов», АО «Узбекистон темир йуллари» вошло в перечень крупных государственных предприятий и хозяйственных объединений, подлежащих трансформации [3].

Традиционная модель управления железнодорожной отраслью, основанная на доминирующей роли государства, сталкивается с рядом проблем. К ним относятся высокая капиталоемкость инфраструктуры, необходимость постоянного обновления основных фондов, недостаточная гибкость управления, ограниченность бюджетного финансирования и слабые стимулы к повышению эффективности отдельных подразделений.

В таких условиях возникает необходимость структурных преобразований, которые могут включать организационное разделение видов деятельности, акционирование предприятий, развитие конкуренции, передачу отдельных функций частному сектору и привлечение инвестиций на основе государственно-частного партнерства.

Реструктуризация и приватизация при этом являются взаимосвязанными, но не идентичными процессами. Реструктуризация может осуществляться без изменения формы собственности, тогда как приватизация предполагает изменение структуры собственности. На практике именно последовательное проведение реструктуризации перед приватизацией позволяет снизить риски реформирования и повысить эффективность последующих преобразований.

Одной из основных предпосылок реформирования является высокая степень износа основных фондов. Железнодорожные пути, станции, локомотивы, вагоны и системы сигнализации требуют постоянного обновления. Недостаток инвестиций приводит к снижению качества услуг, увеличению эксплуатационных расходов и росту рисков аварий.

Общая протяженность железнодорожной сети составляет – 7 395,1 км, из них: - основные пути – 5 239,3 км; - станционные пути – 1 769,8 км; - подъездные пути – 386,0 км; пути с максимальной скоростью до 160 км/час – 731,9 км; пути с максимальной скоростью до 250 км/час – 243,5 км. Общая протяженность участков, оснащенных устройствами сигнализации – 4 757 км, из них: общая протяженность электрифицированных участков – 3 528,1 км. Общая протяженность участков, оснащенных устройствами автоматической блокировки – 1 302,2 км [4].

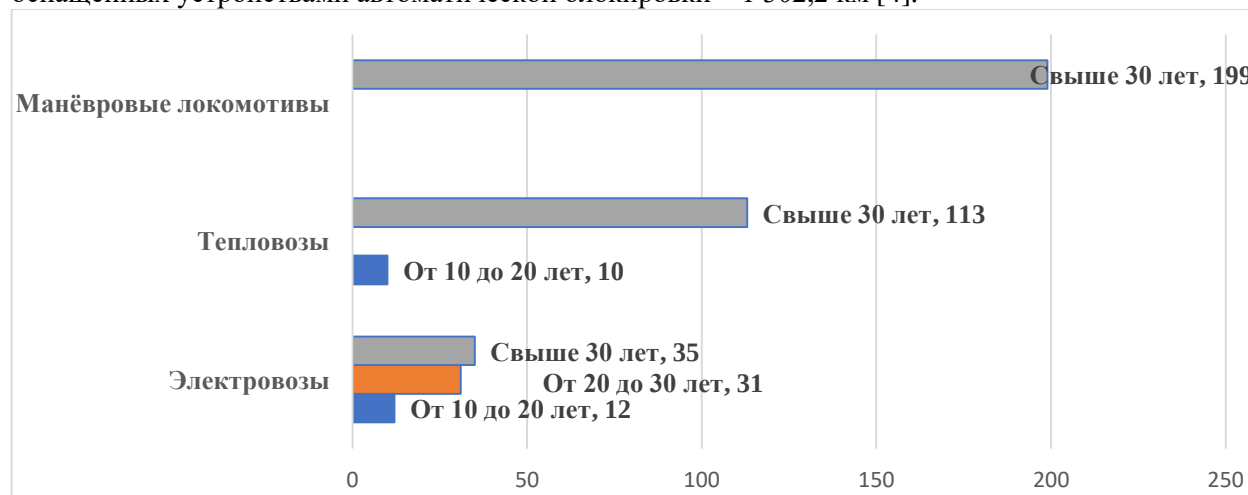


Рис. 1 Анализ состояния срока службы инвентарного парка локомотивов АО «Узбекистон темир йуллари» [4]

Локомотивный парк (рис.1) имеет выраженную тенденцию к старению: почти 73 % локомотивов эксплуатируются свыше 30 лет. Наиболее обновлённым является парк электровозов, где около половины машин имеют срок службы менее 10 лет. Тепловозный парк находится в неудовлетворительном состоянии, поскольку более 90 % тепловозов имеют возраст свыше 30 лет, а новые локомотивы отсутствуют. Маневровый парк полностью состоит из локомотивов старше 30 лет, что требует разработки программы их поэтапной замены или модернизации.

В целом возрастная структура свидетельствует о необходимости реализации долгосрочной инвестиционной программы по обновлению тягового подвижного состава, ориентированной прежде всего на тепловозы и маневровые локомотивы, что позволит повысить надёжность перевозочного процесса, сократить эксплуатационные затраты и улучшить экологические показатели железнодорожного транспорта.

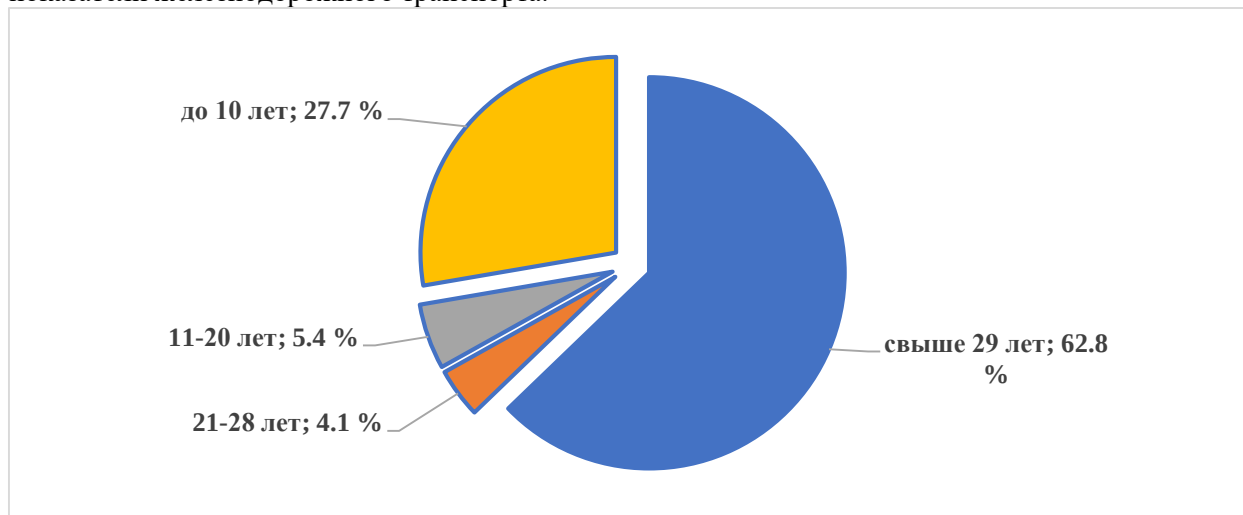


Рис. 2 Анализ состояния срока службы пассажирских вагонов АО «Узбекистон темир йуллари» [4]

Возрастная структура (рис 2) подвижного состава характеризуется значительным старением: почти 63 % единиц имеют срок службы свыше 29 лет.

Относительно новый подвижной состав (до 10 лет эксплуатации) составляет лишь 27,7 % парка, что свидетельствует о недостаточных темпах обновления.

Подвижной состав старше 20 лет занимает 66,9 % общего количества, что может негативно влиять на надёжность перевозочного процесса, увеличивать эксплуатационные расходы и снижать эффективность использования ресурсов.

Наличие 207 единиц техники возрастом до 10 лет показывает, что процесс модернизации уже осуществляется, однако для достижения сбалансированной возрастной структуры требуется продолжение инвестиционной политики, направленной на приобретение нового подвижного состава и постепенное списание наиболее изношенных единиц.

Возрастная структура парка свидетельствует о сохраняющейся высокой степени износа подвижного состава при наличии положительной тенденции к его обновлению. В долгосрочной перспективе приоритетными направлениями должны стать ускорение темпов модернизации, внедрение современных энергоэффективных технологий и формирование более равномерной возрастной структуры, обеспечивающей устойчивое и экономически эффективное функционирование транспортной системы.

Таблица. Техничко-экономические показатели АО «Узбекистон темир йуллари» [5]

№	Показатели	2000г.	2010г.	2020г.	2025г.	Отношение 2025г. / 2000г. %
1	Объем отправленных грузов железнодорожным транспортом (годовая) млн.т	42,4	56,9	70,6	76,0	179,3

2	Объем грузооборота железнодорожного транспорта (годовая) млрд. т-км	15	22,3	23,6	27,9	186,2
3	Пассажирооборот железнодорожного транспорта (годовой) млрд. пасс-км	2,2	2,9	1,8	4,3	195,5
4	Количество отправленных пассажиров железнодорожным транспортом (годовая) млн. человек	14,6	14,5	6,2	10,1	69,4

В целом из таблицы прослеживается долгосрочная динамика железнодорожного транспорта за 2000–2025 годы и отражает два разных тренда: устойчивый рост в грузовых перевозках и более нестабильную ситуацию в пассажирских перевозках.

Грузовой сектор развивается поступательно. Объем отправленных грузов увеличился с 42,4 млн тонн в 2000 году до 76,0 млн тонн в 2025 году, то есть почти в 1,8 раза. Рост был наиболее заметен в 2000–2010 и 2010–2020 годах, после чего темпы увеличения несколько замедлились, но всё равно остались положительными. Это говорит о расширении роли железной дороги в перевозке грузов и общем росте логистических потоков.

Грузооборот также демонстрирует рост — с 15 млрд т-км до 27,9 млрд т-км за тот же период. Однако динамика здесь более неоднородная: сильный рост до 2010 года, затем почти стагнация в 2010–2020 годах и новый подъём после 2020 года. Это может указывать на изменения в структуре перевозок, например увеличение дальности маршрутов или перестройку транспортных потоков.

Пассажирские перевозки развиваются менее стабильно. Пассажирооборот вырос с 2,2 до 4,3 млрд пасс-км, то есть почти вдвое, но динамика здесь прерывистая: рост до 2010 года, резкое падение в 2020 году и сильное восстановление к 2025 году.

При этом количество перевезённых пассажиров снизилось относительно 2000 года: с 14,6 млн до 10,1 млн человек в 2025 году. Особенно заметно падение в 2020 году до 6,2 млн (возможно снижение связано с пандемией), после чего последовало частичное восстановление. Это означает, что несмотря на рост пассажирооборота, общее число пассажиров остаётся ниже прежнего уровня, вероятно за счёт увеличения дальности поездок или изменения структуры спроса.

Таким образом, можно сделать общий вывод: железнодорожный транспорт демонстрирует устойчивое развитие в грузовых перевозках и постепенный рост в пассажирских.

Реструктуризация предполагает комплексное изменение организационной, финансовой и производственной структуры железнодорожной отрасли. Ее главная задача заключается в создании такой модели управления, которая обеспечивает прозрачность, эффективность и устойчивость деятельности предприятий.

Приватизация является следующим возможным этапом реформирования отрасли. Ее основная предпосылка заключается в необходимости привлечения частного капитала и повышения эффективности управления предприятиями.

Другой предпосылкой является необходимость формирования коммерческих стимулов. Частный собственник непосредственно заинтересован в повышении доходности предприятия, сокращении затрат, повышении производительности труда и эффективном использовании активов.

Однако приватизация не должна рассматриваться как универсальное решение всех проблем отрасли. Передача государственной собственности частному инвестору сама по себе не гарантирует повышения эффективности. Если отсутствует конкуренция, независимый регулятор и прозрачная система тарифообразования, государственная монополия может быть заменена частной монополией.

Поэтому приватизация должна рассматриваться в рамках более широкой программы структурной реформы.

Одним из ключевых преимуществ реструктуризации является повышение прозрачности деятельности железнодорожных предприятий.

Вторым преимуществом является повышение инвестиционной привлекательности отрасли.

Третьим преимуществом может стать повышение эффективности управления.

Приватизация дополнительно создает возможности для привлечения долгосрочного частного финансирования. Инвесторы могут участвовать в обновлении подвижного состава, строительстве логистических терминалов, модернизации сервисных предприятий и развитии цифровой инфраструктуры.

Еще одним преимуществом является развитие конкуренции.

В свою очередь реструктуризация и приватизация также может сопровождаться следующими определенными рисками, связанными с:

увеличением административных расходов. Создание множества самостоятельных организаций может потребовать дополнительных управленческих ресурсов;

возникновением частной монополии. Если приватизированная компания сохранит доминирующее положение и получит возможность самостоятельно определять тарифы или условия доступа к инфраструктуре, преимущества приватизации могут быть сведены к минимуму;

возможным увеличением стоимости социально значимых услуг;

сокращением нерентабельных маршрутов. Частный оператор может отказаться от перевозок, которые не обеспечивают достаточной прибыли. Особенно актуальна эта проблема для пассажирских перевозок в отдаленных регионах.

сокращением занятости. Оптимизация предприятий после приватизации может привести к уменьшению численности персонала, автоматизации отдельных операций и закрытию нерентабельных подразделений;

краткосрочной ориентацией инвесторов. Некоторые частные инвесторы могут быть заинтересованы преимущественно в получении прибыли от уже существующих активов, а не в долгосрочной модернизации инфраструктуры;

потерей государством контроля над стратегически важными активами. Железнодорожная сеть имеет значение для экономической и национальной безопасности, поэтому вопрос собственности должен рассматриваться с учетом долгосрочных государственных интересов.

Учитывая вышеизложенное, рациональная реформа железнодорожной отрасли может включать несколько последовательных этапов.

Первый этап — диагностика. Проводится оценка технического состояния инфраструктуры, финансового положения предприятий, структуры расходов и доходов, инвестиционных потребностей.

Второй этап — реструктуризация. Осуществляется разделение видов деятельности, формирование самостоятельных бизнес-единиц и повышение прозрачности финансовых потоков.

Третий этап — создание конкурентной среды. Формируются правила доступа частных операторов к инфраструктуре, внедряются прозрачные тарифные механизмы и антимонопольные ограничения.

Четвертый этап — привлечение частного капитала. В зависимости от особенностей конкретного сегмента используются акционирование, концессии, государственно-частное партнерство или приватизация.

Пятый этап — государственный контроль и мониторинг. Государство оценивает результаты реформы по показателям инвестиций, качества услуг, тарифов, безопасности, производительности труда и финансовой устойчивости.

Реструктуризация и приватизация железнодорожной отрасли представляют собой сложный комплекс экономических и институциональных преобразований. Их необходимость обусловлена потребностью в модернизации инфраструктуры, повышении эффективности управления, привлечении инвестиций и создании конкурентной среды.

Таким образом, реструктуризация должна рассматриваться как фундамент реформы, а приватизация — как один из возможных инструментов ее реализации. Только при наличии эффективного регулирования, прозрачных правил конкуренции и механизмов защиты общественных интересов участие частного капитала способно обеспечить долгосрочное повышение эффективности железнодорожной отрасли.

Список использованной литературы

1. Указ Президента Республики Узбекистан от 7 ноября 1994 года №УП-982 «Об образовании государственно-акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари»

2. Указ Президента Республики Узбекистан от 24 апреля 2015 года №УП-4720 «О мерах по внедрению современных методов корпоративного управления в акционерных обществах»
3. Указ Президента Республики Узбекистан от 27 октября 2020 года №УП-6096 «О мерах по ускоренному реформированию предприятий с участием государства и приватизации государственных активов»
4. Бизнес план – 2023 АО «Узбекистон темир йуллари»
5. Сайт Национального комитета Республики Узбекистан по статистике stat.uz