

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМА ПРИВАТИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ИРАНЕ

© 2014 Ш.М. Шакер*

Ключевые слова: железные дороги, частный сектор, приватизация, грузовые и пассажирские перевозки.

Рассматриваются проблемы приватизации железнодорожной отрасли Ирана, повышения количества и качества предоставляемых услуг. Сформулированы задачи и пути решения проблем приватизации железнодорожной отрасли за счет инвестиций крупных частных компаний.

Важнейшей частью инфраструктуры Ирана является Транспортный комплекс. Ежегодно железнодорожными и автомобильными отраслями Ирана осуществляются перевозки на 237 млрд т/км.

Иранская железная дорога с 80-летней историей имеет 9450 км основных магистральных и 2800 км второстепенных железнодорожных линий, около 22 000 единиц грузовых вагонов, 1800 единиц пассажирских и обслуживающих вагонов и локомотивов, 646 основных и пассажирских локомотивов и вагонов. Все это результат деятельности за последние 20 лет - период реализации Третьего и Четвертого Планов развития железной дороги Исламской Республики Иран. В текущем году в стране намечен ввод в эксплуатацию еще 470 км железных дорог¹. Согласно положениям 5-й пятилетней программы развития страны (2011-2015), ежегодно планируется строительство до 700 км железных дорог.

Несмотря на все достижения, для обеспечения междугородних пассажирских перевозок железнодорожная отрасль страны нуждается в современных пассажирских вагонах, в увеличении количества скоростных поездов. Руководством страны принимаются различные меры по развитию железнодорожных сетей страны. В рамках долгосрочного сотрудничества Ирана с Россией компанией "Иранские железные дороги" подписаны взаимовыгодные контракты с компанией "Российские железные дороги" по строительству и электрификации железных дорог в стране, например, электрификации железнодорожной линии Тебриз - Азаршахр, созданной с целью перевозки студентов университета го-

рода Азаршахр, а также строительство железной дороги Казвин - Решт - Астара, электрификации железнодорожной линии Тегеран - Мешхед, закупке новых локомотивов и подвижного состава. Это способствует сокращению времени перевозки грузов и пассажиров. В настоящее время на северо-востоке страны на стадии реализации находится проект строительства железной дороги в провинции Хорасан.

Железнодорожная отрасль страны способна представить такую форму финансовых отношений, которая включает присутствие государства, частного сектора и других заинтересованных сторон. При разработке программы приватизации железных дорог весьма важным является определение уровня участия негосударственного сектора в развитии железнодорожной отрасли. С этой целью руководством страны принят Документ по приватизации железных дорог².

Частными транспортными компаниями в стране уже приватизировано более 90% грузовых вагонов, самостоятельно закуплено и сдано в эксплуатацию более 30 пассажирских поездов. Общее количество приватизированных железнодорожных линий в 13 подгруппах компании железных дорог за последние пять лет достигло около 56 073 единиц, электрифицировано около 4 тыс. км железнодорожных линий, построен завод по производству рельсов для поездов и метро.

Как указывается в Документе по приватизации железных дорог Ирана, за последние годы было отмечено повышение уровня инфляции, отразившегося на тарифах по перевозке грузов и пассажиров³. Железно-

* Шакер Шабнам Моджтаба, аспирант Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан; Исламская Республика Иран. E-mail: vestnik_sgeu@mail.ru.

Развитие железнодорожной отрасли Ирана за 2003-2012 гг.

Показатели	Годы										
	Ед. измерения	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Протяженность основных линий	км	6688	156	7268	7268	7584	8348	8565	8702	9036	9450
Объем перевозок	тыс. т	25 199	26 392	26 468	28 797	29 453	30 278	32 978	30 995	33 043	32 817
Объем перевозок	млн т · км	14 179	14 613	15 842	18 048	18 182	9127	20 542	20 229	20 540	20 247
Число пассажиров	тыс. чел.	11 707	13 111	14 305	16 112	17 391	19 400	21 346	24 459	26 225	27 689
Пассажиры	млн чел./км	7119	8043	8582	9314	10012	11 149	12 549	20 110	15 312	16 897
Тоннажный транзит	тыс. т	623	559	811	1172	1419	1324	1546	1541	1357	1487
Пассажирский транзит	млн чел.	1141	1136	1782	2517	2691	2485	2134	2171	1896	2082

дорожная отрасль страны испытывает недостаток инвестиционных средств. Анализ финансовых отчетов о железнодорожных перевозках показал, что в период с 1996 по 2003 г. годовой прирост доходов в данной отрасли составил в среднем 4 %, в то время как годовой прирост затрат в сфере железных дорог за этот период составил 2%. Также наблюдаются расходы как в секторе грузовых, так и в секторе пассажирских перевозок⁴. Вместе с тем в связи с огромной разницей между ростом железнодорожного тарифа и ростом затрат в секторе пассажирских перевозок имеют место большие расходы, компенсируемые ежегодно выделяемыми субсидиями железнодорожной компании.

Руководству железнодорожной отрасли страны необходим серьезный подход к концепции развития железнодорожной инфраструктуры, к вопросам улучшения не только количества, но и качества предоставляемых услуг, т.е. к повышению качества транспортных работ, ведущих к снижению эксплуатационных расходов: эффективному использованию подвижного состава, обороту и производительности вагонов, массе и скорости движения поездов, - а также к повышению качества транспортной продукции, которая, соответственно, ведет к росту доходов.

Основные показатели развития железнодорожного транспорта Ирана приведены в табл. 1.

С целью повышения эффективности перевозок в железнодорожной сфере необходимо проведение реформ, в частности, передача большей части вагонного и локомотивного парков в частную собственность, созда-

ние железнодорожных компаний, которые на основе лицензий получают возможность осуществлять пассажирские и грузовые перевозки по всей стране поездами своих формирований.

О масштабах строительства железных дорог в Иране свидетельствуют данные табл. 2.

Таблица 2

Строительство железнодорожных линий в Иране за 1912-2009 гг.*

Участок	Протяженность линий, км	Годы
Тебриз - Джульфа	148	1912-1916
Захедан - Мирджаве	94	1920-1921
Тегеран - Бендер-Торкеман	461	1928-1938
Тегеран - Бендер-Хомейни	928	1928-1939
Ахваз - Хорремшехр	121	1942-1943
Сарбандар - Мешхер	12	1950-1951
Гермасар - Мешхед	812	1938-1958
Тегеран - Тебриз	736	1939-1959
Горган - Бендер-Торкемен	35	1960-1961
Тебриз - граница с Турцией	192	1912-1971
Кум - Зеренд	847	1939-1971
Исфахан - Зеррин-Шехр	111	1969-1971
Зеренд - Керман	80	1975-1979
Бафк - Бендер-Аббас	626	1982-1995
Мешхед - Серахс	165	1993-1997
Априн - Малеки	24	1993-1997
Бад - Мейбод	254	1996-1998
Априн - Мохамеддие-2	122	1994-1999
Чадормалу - Мейбод	219	1992-1999
Бендер-Эмирабад - Ростамкала	20	1996-2001
Мохамеддие-2 - Мохамеддие-1	6	1994-1999
Исфахан - Шираз	506	1995-2009
Бам - Захедан	320	1992-2009

* Rail International. 2002. № 10. С. 35-39.

Железнодорожные перевозки во всем мире считаются наиболее безопасным и экономичным видом транспорта. В этой сфере помимо экономии горюче-смазочных материалов существует и другая, весьма важная проблема - безопасность жизни пассажиров. За последние годы количество пострадавших на железных дорогах в стране повысилось в 6 раз⁵, т.е. ежегодное количество пострадавших на железных дорогах можно сравнить с количеством пострадавших от одного землетрясения в Баме.

Таким образом, анализ нынешней ситуации и проблем железнодорожной отрасли в Иране позволяет сделать вывод, что в настоящее время состояние данной отрасли не соответствует современной отраслевой структуре, она находится на стадии преобразования некоторых ее сфер: разрешение либерализации и конкуренции в сфере железнодорожных услуг; независимость отрасли от государства; большая управленческая централизация продукции и услуг; развитие сотруд-

ничества в области международных железнодорожных перевозок.

Очевидно, что проблема приватизации пассажирских вагонов, находящаяся в начальной стадии, может быть решена лишь за счет инвестиций крупных частных компаний.

Учитывая опыт других стран в сфере приватизации железных дорог, руководству страны необходимо увеличить долю частного сектора.

¹ Доклад по результатам деятельности в последние 20 лет, в период реализации Третьего и Четвертого Планов железной дороги Исламской Республики // Иран. Тегеран. С. 23.

² Документ по приватизации железных дорог. Тегеран: Бюро организаций и методов, 2009. С. 12.

³ *Голам Реза Наджафи*. Путеводители по инвестициям в железную дорогу Исламской Республики. Тегеран: Кашшаф, 2013. С. 44.

⁴ Документ по приватизации железных дорог.

⁵ *Панохохи Парисо*. Взгляд на организационный устав компании строительства и развития железнодорожной инфраструктуры страны. Тегеран, 2011. С. 3-45.

Поступила в редакцию 10.06.2014 г.