

ЭКОНОМИЧЕСКО -ФИНАНСОВЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПОЛЬШЕ

Томашевски ЯНУШ, Лябуда ЗБИГНЕВ

j.tomaszewski@wsaib.pl; reja2@go2.pl

Доктор Томашевски Януш – Высшая школа администрации и бизнеса им. Квятковского Эугениуша в Гдыне, Лябуда Збигнев – Заместитель Директора по технично-эксплуатационным делам Поморское Предприятие Региональных Перевозок в Гдыне,

ПОЛЬША

Аннотация: В статье представлено избранные экономические, финансовые и технические проблемы, связанные с функционированием железной дороги в Польше. В первой части особое внимание обращается на задолженности региональных железных дорог, в том числе на роль территориальных самоуправлений в финансировании дефицита фирмы ООО «ПКП Региональные перевозки». Во второй части критическое отношение к состоянию недоинвестированной технической инфраструктуры и к затратам на эксплуатацию подвижного состава.

Ключевые слова: железные дороги, самоуправления, финансирование, инфраструктура, затраты.

Экономические проблемы – Процессы реструктуризации экономики в Польше распространились на области экономики как в сфере чисто экономической так и административной. При рассмотрении проблемы финансирования железных дорог эти два аспекта тесно связаны друг с другом. Ведь с одной стороны дело было в изменении форм собственности и преобразовании предприятия **Польские Железные Дороги в ПКП Капиталовая Группа А.О.**; с другой, из-за реформы государственной администрации, часть финансовых задач постепенно переносилось на региональный уровень. В конечном итоге, предусматривается передача региональных перевозок Управлениям Маршала в воеводствах. На этом уровне, главные задачи связанные с перевозками, возлагаются на фирму «ПКП Региональные Перевозки» - **РКР PR** („PKP Regional Services” Ltd.) При этом, административное деление страны не совпадает с организационным делением в

рамках Капиталовой Группы.¹ Передача региональных перевозок воеводским самоуправлениям обусловлена однако погашением долгов региональных железных дорог. В настоящее время их задолженность составляет более 2,1 миллиарда польских злотых.² С другой стороны, помощь с государственного бюджета невозможна без согласия соответствующей Европейской Комиссии. К сожалению, ходатайство по этому вопросу еще не подготовлено. Можно только надеется, что оно будет соответственно сформировано и к концу года передано в Брюссель.³

Опыт первых лет деятельности Капиталовой Группы показал явные финансовые потери. Зато в настоящее время, благодаря разумной ценовой политике и росту численности грузо-перевозок отмечается дальнейшее уменьше-

¹ В статье не говорится о Мазовецком воеводстве, линии которого не включаются сейчас в **РКР PR**.

² *Реформа ПКП опаздывает*, „Жечпосполита” от 4.08.2007.

³ *Ibidem*, по словам С. Садовского из пресс-бюро Министерства транспорта

ние экономических потерь, а относительно **Региональных Перевозок**, яркое стремление к достижению нормальных прибылей. Эти достижения свидетельствуют о положительной верификации прогнозов с 2006 года. Свидетельствуют также о совершенствовании финансового управления на предприятии. Успех фирмы связан также с успешной реализацией Секторной операционной программы «Транспорт» (Транспорт и Морское хозяйство).

Помимо положительных трендов, по нашему, особое внимание надо обратить на проблемы финансирования региональных железных дорог территориальными самоуправлениями отдельных воеводств. Они являются ответственными за железнодорожный пассажирский транспорт, действующий в рамках воеводств и на линиях между воеводствами.

Новое деление Польши - с 1999 года, не означало, к сожалению, однозначного решения о необходимости финансирования региональных железных дорог территориальными самоуправлениями. И только Закон *о доходах единиц территориального самоуправления* от 13 ноября 2003 года возложил на воеводские самоуправления обязанность дофинансирования из собственных бюджетных средств, дефицитных региональных сообщений. До конца 2003 года финансовые средства на эту цель, главным образом поступали из центрального бюджета.⁴ Передача финансовых средств из собственных средств территориальных самоуправлений позволила уменьшить дефицит региональных перевозок (смотрите таблицы 1 и 2).

Данные указаны в обеих таблицах свидетельствуют о существенном влиянии территориальных самоуправлений на уменьшение дефицита предприятия. Информация из таблицы 2 подтверждает факт повышения заинтересованности членов самоуправлений развитием региональных железных дорог в 2006/2007 годах. Однако они не хотят принимать предприятия с задолженностями. Данное принятие должно было произойти в начале 2008 года. Самый высокий уровень доплат отмечается в Слэнском воеводстве по факту концентрации производства, индустриализации и густой железнодорожной сети, а также плотности населения.

⁴ *Годовой отчет 2004*, ООО ПКП РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.

При этом, надо отметить, что степень покрытия затрат приходами без дофинансирования колебалась в пределах от 34,9% в Лодзком воеводстве до 56,6% в Велькопольском воеводстве.

ТАБЛИЦА 1

Дофинансирование региональных железных дорог территориальными самоуправлениями в 2005 году [в тыс. польских злотых]

Воеводство	1*	2	3
Дольнослёнское	66206	35087	31119
Куявско - поморское	72344	34000	38444
Любельске	29264	15039	14225
Любуское	25581	21595	3986
Лодзкое	50714	27000	23714
Малопольское	73283	26192	47091
Опольское	30066	15547	14519
Подкарпацкое	39303	17458	21851
Подляске	22753	9000	13753
Поморское	67284	24150	43134
Слэнское	92729	55000	37797
Свентокшиское	13955	9329	4623
Варминско-мазурское	36522	21902	14620
Велькопольское	80452	43335	34117
Западно-поморское	45981	27430	18551
Сумма/total	746510	385064	361446

Источник: *Годовой отчет 2005*, ПКП

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

*1 – дефицит без дофинансирования; (deficyt without subsidies - thousand PLN)

2 - дофинансирование; (subsidies).

3 – дефицит после дофинансирования; (deficyt after subsidies)

ТАБЛИЦА 2

Дофинансирование региональных железных дорог территориальными самоуправлениями в 2006 – 2007 гг. [в тыс. польских злотых]

Воеводство	Год	
	2006	2007(план)
Дольнослёнске	51000	42000
Куявско-поморское	39600	46900
Любельское	24000	27500
Любуское	20165	20176
Лодзкое	35000	35000
Малопольское	36099	38000
Опольское	20850	23350
Подкарпацкое	27049	32030
Подляское	8650	12200
Поморское	37950	37000
Слэнское	70200	75080
Свентокшиское	10152	11250
Варминско-мазурское	20402	22150
Велькопольское	59500	36000
Западно-поморское	29976	35000
Сумма/total	490593	493636

Источник: *Реформа ПКП опаздывает, op.cit.*

В связи с потерями необходимо увеличить приходы от перевозок или уменьшить расходы, связанные с деятельностью Общества. При этом, надо отметить, что ценовой механизм может оказаться мало эффективным по поводу огромной конкуренции автомобильного транспорта. Помимо этого дискуссионным вопросом являются цены, которые, по нашему, слишком низкие за пассажирские перевозки и слишком высокие за грузоперевозки, если учитываем конкуренцию. По мнению замминистра Мирослава Хаберка, в результате применения нового прейскуранта, снизились единичные ставки для пассажирских поездов в среднем на 5,5%. Незначительный рост произошел в отношении грузовых поездов и локомотив без вагонов – оценивается, что на 1%.⁵ Это, в свою очередь, должно влиять на постепенное улучшение финансовой кондиции железных дорог в Польше.

Не менее важной, но очень дорогостоящей является модернизация инфраструктуры железнодорожной линии регионального и национального значения.

Технические проблемы – Основным элементом обуславливающим правильное функционирование и уровень предлагаемых услуг железнодорожного транспорта является высокий стандарт инфраструктуры. Состояние инфраструктуры обуславливает возможность разработки оферты по перевозкам, соответствующей ожиданиям клиентов и конкурентоспособной по отношению к другим отраслям транспорта. Детерминирует также безопасность перевозок.

Большинство европейских стран за последние годы, согласно политике Европейского Союза, направило значительные средства на развитие железнодорожного транспорта, в том числе, в большой мере на железнодорожную инфраструктуру. В Польше в период с 1990 до 2007 года длина железнодорожных линий уменьшилась соответственно с 24,1 тыс. км до 19,0 тыс. км, то есть на 21,2%.⁶ Польша в настоящее время обладает небольшой плотностью железнодорожной сети (смотрите рисунок 1), что влияет на уменьшение инвестиционной

привлекательности Польши во многих секторах экономики.

Техническое состояние имеющейся железнодорожной сети плохое по сравнению со странами Европейского Союза.

По данным Польских Железнодорожных Линий А.О., в настоящее время:

- едва 28% линий в хорошем состоянии, позволяющем на эксплуатацию без ограничений, требующем только консервационных процедур,
- 47% линий в удовлетворительном состоянии, которое требует только единичных замен элементов и незначительных ограничений скорости или введение ограничений,
- 28% это неудовлетворительное состояние, при котором необходимым является комплексный обмен полотна ж/д путей по поводу больших ограничений скорости,

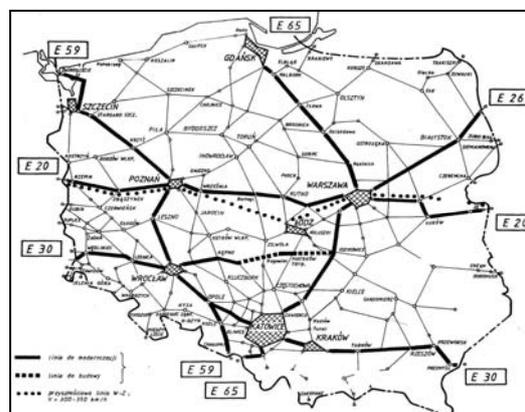


Рис. 1. Сети железнодорожных линий в Польше

- едва 5% линий приспособленных к скорости 160 км/ч, 15% к скорости 120 – 160 км/ч, 39% к скорости 80 – 120 км/ч, 30% к скорости 40 – 80 км/ч и 11% к скорости менее 40 км/ч.⁷

Кроме того, уменьшилось число основных ремонтов. Если в 1989 году произведено замену 2206 км путей, то уже в 1992 – 1998 гг. произведено замену от 526 км до 653 км в отдельные годы, а в 1999 году наблюдается дальнейшее снижение замен: 132 км в 1999 г. 242 км в 2005 г. Действительные годовые потребности по замене путей составляют

⁷ Заключение Общества инженеров и техников сообщения РП по вопросу состояния и направлений в строительстве железных дорог больших скоростей и влияние их на развитие транспорта и национальной экономики. Для Научно-технического центра железных дорог, Варшава 2005.

⁵ Б. Малыска – *СПрейскурант по новым правилам*, „Куриер ПКП” № 5/4.02.2007

⁶ „Региональная операционная программа для поморского воеводства на 2007 – 2013 гг”.

около 1390 км. Таким же образом уменьшилось число замены стрелочных переводов от 4332 шт. в 1989 г. до 201 шт. в 2005 г., при годовых потребностях около 2490 шт.

Представленные сведения ярко отражают многолетние упущения в сфере сохранения и модернизации железнодорожной инфраструктуры в Польше. Причиной такого состояния является недостаточное количество средств предназначенных на эту цель. Частичным решением этой проблемы может быть замена железнодорожного подвижного состава – более широкое использование рельсовых автобусов.

Применение рельсовых автобусов не требует замены имеющейся железнодорожной инфраструктуры. Конструкция рельсовых автобусов более легкая по сравнению с традиционным железнодорожным подвижным составом; применение их может ограничить деградацию железнодорожного покрытия; перемещение их не вызывает больших нагрузок, что влияет на уменьшение износа инфраструктуры. С этим также связан чисто финансовый аспект, эксплуатационные затраты намного ниже. Затраты по эксплуатации традиционных тепловозов, в зависимости от варианта состава поезда, колеблются в пределах от 25,49 до 36,43 польских злотых за «поездо-километр»⁸; в случае эксплуатации рельсовых автобусов затраты уменьшаются на половину. Они колеблются в пределах от 14,15 до 16,67 польских злотых за «поездо-километр».⁸

В этой сфере мы наблюдаем положительные изменения. В 2004 г. в Обществе ПКП было 12 рельсовых автобусов состоящих из одной, двух, трех секций. А уже на 31. 07. 2007 года Воеводские Управления Маршалов купили в Германии всего 86, бывших в употреблении, рельсовых дизельных автобусов, состоящих из одной и двух секций и 8 рельсовых автобусов с электроприводом. Введение в эксплуатацию указанных автобусов, в частности, на линиях с небольшой интенсивностью движения пассажиров, в значительной мере уменьшило затраты ПКП Региональные перевозки..

Ситуация в Поморском воеводстве – На территории Поморского воеводства в 2007 г. расположено 1308 км железнодорожных

⁸ Калькуляция подготовленная ПКП Региональные перевозки – данные не опубликованы; данные Поморское предприятие региональных перевозок

линий, в том числе: 684 км это линии государственного значения, около 72% это однопольные линии. Поморская железнодорожная сеть только на 35% электрифицирована. Все повяты круглый год обеспечены основным железнодорожным транспортом (за исключением повятов Бытомского, Бытовского и Новодворского, где приостановлено многие пассажирские перевозки).⁹

Необходимые изменения - 20 марта 2007 года Советом Министров было выдано распоряжение о списке железнодорожных линий государственного значения, который был представлен Министром Транспорта. Продолжительность этих линий, согласно списку, составляет 11.526,892 км. По сравнению со списком 2004 года их меньше на 418,748 км. О занесении их в список решали экономические, общественные, экологические и оборонные факторы. Поэтому, в новом списке меньше линий исключительно оборонного характера. Раньше продолжительность их составляла 2.152,837 км, сейчас 704,580 км. Необходимость сокращения этих линий связана с сокращением вооруженных сил и уменьшением спроса, создаваемого этими силами. Упомянутое сокращение охватило также инженерно-строительные войска, в том числе, занимающиеся работами в пользу железных дорог (строительство новых, ремонты старых путей), которые финансировались за счет средств Народной Обороны. Эти войсковые части можно было признать производственно-обслуживающими, то есть, увеличивающими имущественные элементы несуществующих уже сегодня Польских железных дорог.

Экономическая аргументация показывает, что благодаря сокращению, уменьшаться издержки бюджета государства на государственные линии, в том числе, оборонные. В 2007 году из государственного бюджета на инвестиции и содержание железных дорог, исключительно оборонного характера, будет направлено 14,1 млн. злотых, т.е. на 0,1 млн. меньше чем в 2006 году. Аргументы за оборонно-экономическим потенциалом указывают на более широкое содержание линий хозяйственно-оборонного характера, связанных со стратегическими отраслями экономики, необходимыми из-за перемещения собственных

⁹ Региональная программа ...*op. cit.*

войск и войск союзников. Это однако требует отдельных рассуждений, так как железнодорожный транспорт зачисляется в оборонно-экономический потенциал.

Плохое состояние технической железнодорожной инфраструктуры является причиной значительных ограничений скорости на некоторых участках линии, что является основной причиной отсутствия достаточной конкурентной оферты по перевозкам по сравнению с другими средствами транспорта. Стандарт многих станций, вокзалов и ж/д остановок довольно низкий и не влияет на положительное восприятие их как жителями так и туристами. Необходимо принять меры, направленные на улучшение состояния железнодорожной инфраструктуры, а также

применить современный экономичный подвижный состав.

Библиография

1. Малыска Б. – *Прейскурант по новым правилам*; «Курьер ПКП» № 5/4.02.2007.
2. *Реформа ПКП опаздывает «Жечпосполита»* 4.08.2007.
3. *Годовой отчет 2004*, ООО ПКП РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, Варшава 2005.
4. *Годовой отчет 2005*, ООО ПКП РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, Варшава 2006.
5. «Региональная операционная программа для Поморского воеводства на 2007 – 201 гг.».

ECONOMIC, FINANCIAL AND TECHNICAL PROBLEMS OF RAILWAY DEVELOPMENT IN POLAND

Januzs Tomaszewski, Sbiegniew Labuda

Dr Januzs Tomaszewski – Higher School of Administration and Business, Gdynia, 81-303 Gdynia,

Sbiegniew Labuda – Deputy Director for technical and operational affairs

Regional Transport Enterprise, Gdynia, 1 Plac в Гдыне, 81-354 Гдыня,

POLAND

Abstract: *The paper presents some financial and technical problems connected with railways functioning in Poland. The attention in the first part is focused on the debts of the regional railways, including the role of the local self-governance in funding the deficit of the PKP Regional Transportation Company. The second part reveals a critical attitude to the state of insufficient investments of the technical infrastructure and to the losses from the rolling stock operation..*

Key words: *railways, self-governance, funding, infrastructure, losses.*