

УДК 656.2.001.73(477+100)

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СВІТОВОГО ДОСВІДУ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Божок А.Р., аспірантка (УкрДАЗТ)*

У статті окреслено коло проблемних питань залізничного транспорту України. Досліджено зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту, виявлені основні переваги і недоліки різних моделей реформування

Ключові слова: *реформування, світовий досвід, реструктуризація, інфраструктура, інвестиції, ефективність, модернізація, конкурентоспроможність*

Актуальність теми дослідження. Тема реформування українських залізниць є актуальною на протязі тривалого часу. Нинішня ситуація на залізничному транспорті істотно ускладнюється внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи. Тому пошук оптимальної моделі реформування залізничного транспорту є пріоритетною задачею. Дослідження світового досвіду реформування залізничної галузі надасть можливість розробити реальні пропозиції щодо здійснення комплексу організаційно-економічних заходів з метою підвищення ефективності галузі.

Постановка проблеми. Набуття Україною у 1991 році незалежності докорінно змінило як рівень економічного розвитку, так і характер виробничих відносин, які сьогодні є орієнтованими на ринкову економіку. Докорінні зміни нажалі супроводжувалися глибинними процесами руйнування продуктивних сил, спадом рівня суспільного виробництва і значним скороченням обсягів перевезень на залізничному транспорті. В країні почали формуватися ринкові відносини, до яких залізничний транспорт був зовсім не готовий. Відправників вантажів у першу чергу стали турбувати розмір транспортних тарифів, якість збереження вантажів та швидкість їх доставки, а пасажирів – вартість і комфортність перевезень. Тому подальше ефективне функціонування залізничного транспорту, безперечно, пов'язане з оновленням основних фондів і рухомого складу, впровадженням новітніх технологій та організацією швидкісного і високошвидкісного руху, наданням нових видів послуг і залученням нових секторів транспортного ринку, збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Нажалі, нестача власних коштів та відсутність бюджетного фінансування унеможливають вирішення перелічених завдань і призводять до збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки перевезень. Для забезпечення розвитку та модернізації залізничної інфраструктури та рухомого складу потрібне термінове залучення

коштів інвестора. В багатьох розвинутих країнах першим кроком, спрямованим на вирішення аналогічних проблем, стала реформа залізничного транспорту. На порозі реформування опинилась і українська залізниця. У 2006 році була ухвалена Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, а у 2009 році прийнята «Державна програма реформування залізничного транспорту України на 2009-2015 роки».

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питанню реформування залізничного транспорту присвячені дослідження таких учених, як Є. Белабудтинова [8], С.Г. Гриценко [7], О.М. Гончаров [7], В. Доманський [8], Г.Д. Ейтутіс [9,10], М. Макаренко [11], В.М. Самсонкін [7], М. Цветов [11] та ін. Разом з тим, актуальність подальших досліджень цього важливого напрямку набуває надзвичайно високої гостроти, адже галузь вже певний період часу не відповідає сучасним критеріям якості та надійності.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Вивчення у літературі викладених концепцій, дозволило з різних точок зору подивитись на поставлену проблему, оцінити її в різних системах координат, що суттєво збільшило глибину та об'єктивність дослідження.

Метою статті є дослідження і наукове узагальнення зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту, а також виявлення переваг і недоліків різних моделей реформування.

Основні результати дослідження. На першому етапі реформування залізничного транспорту України передбачається створення об'єднання державних підприємств залізничного транспорту зі статусом юридичних осіб у виді державного концерну [1]. Підприємства, які входять до концерну, самостійні в своєму управлінні, однак централізованими залишаються фінанси, капіталовкладення і науково-дослідні роботи. Нині Укрзалізниця виконує не тільки функції державної адміністрації, але й проводить комерційну і господарську діяльність, а таке суміщення функцій не сприймається потенційним інвестором. Крім того,

Проблеми транспортного комплексу України

з'явилося багато нових законів та нормативних актів, які сьогодні не діють і є юридично недосконалими. Це викликає труднощі в роботі залізничного транспорту.

Створення державного концерну, безумовно, дозволить зберегти цілісність транспортного комплексу і оперативно-господарської діяльності підприємств, які входять до його складу, а також надасть можливість провести реорганізацію підприємств і підрозділів залізничного транспорту [3].

Певне значення для України має досвід реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах з його позитивними та негативними результатами. Як відомо, за останні 20 років реформування залізничного транспорту відбулось у багатьох країнах. Результати та наслідки реформування дають можливість оцінити правильність обраного напрямку. Аналіз структурних реформ, що відбулися і відбуваються у країнах Європи і світу (таблиця 1.), вказує на загальну

закономірність процесів реформування, незважаючи на різноманітність підходів щодо їх виконання [4]. Закономірність ця зумовлена необхідністю досягнення наступних головних цілей: корпоратизація, реструктуризація і розвиток конкурентного ринку перевезень. За цією схемою будуватиметься класична модель структурної реформи.

Особливу увагу має досвід реформування залізниць Росії. На перших двох етапах структурної реформи були сформовані законодавчі основи і проведені програмні заходи, які були спрямовані на розмежування державного регулювання та господарського управління на залізничному транспорті. Було створено відкрите акціонерне товариство «Российские железные дороги» (ВАТ «РЖД»), функції Міністерства шляхів сполучення були передані Міністерству транспорту Російської Федерації. Саме цей крок дозволив ВАТ «РЖД» правильно і своєчасно відреагувати на зміну економічних умов ринку перевезень.

Таблиця 1

Порівняльна характеристика деяких залізничних компаній світу

Країна	Назва компанії	Тип диверсифікації	Форма власності	Контроль зі сторони держави	Примітки
Російська Федерація	ВАТ «РЖД»	Вертикально-інтегрована (єдиний господарючий суб'єкт). Маже 100% магістральних шляхів, 70% вагонного парку	Державна	Контроль за тарифами на перевезення, вільне ціноутворення в сфері додаткових зборів	Поряд з ВАТ «РЖД» операторські компанії та дрібні власники інфраструктури («Золотое звено», Якутські залізниці).
Великобританія	Network Rail	Інфраструктурна	Некомерційний траст – "безприбуткова корпорація без акціонерів"	Регуляторний режим задається системою контрактів. Функція регулятора – слідкувати за їх виконанням і наказувати винуватих у порушенні.	Надає доступ до інфраструктури операторам вантажних і пасажирських перевезень, виділення ниток графіку, диспетчеризація і т.п.
Німеччина	Deutsche Bahn	Горизонтально розділений холдинг з сильними вертикальними зв'язками	Державна	Підтримка зі сторони держави, включаючи прямі фінансові вливання	Виділення інфраструктурної, операторської та інших видів діяльності на рівні акціонерних товариств, які входять в концерн Deutsche Bahn. Також існують дрібні власники інфраструктури.
Франція	SCNF RFF	Формальне відділення інфраструктури від експлуатації	Державна	Держава є акціонером SCNF і RFF, має рішальний голос у прийнятті бюджетних рішень, затверджує тарифи на користування інфраструктурою	RFF- відповідальна за утримання інфраструктури, несе відповідальність за планування інвестицій. SCNF- надає послуги по перевезенням, монополіст, несе відповідальність за реалізацію інвестицій.

В рамках ВАТ «РЖД» сформувались самостійні структурні підрозділи з подальшим виділенням їх в дочірні товариства з метою здійснення окремих видів підприємницької діяльності на залізничному транспорті (пасажирських перевезень в дальньому та місцевому сполученнях, окремих спеціалізованих вантажних перевезень, послуг з ремонту технічних засобів і виробництва запасних частин та інших видів діяльності, які не є пов'язаними з перевезеннями). За цими видами діяльності було впроваджено окремий облік. Повністю сформувалась вертикаль управління залізничного транспорту, яка складається з федеральних органів виконавчої влади, кожний з яких відповідає за вирішення окремих питань під загальним керівництвом Міністерства транспорту Російської Федерації.

Зазначене обумовило можливість появи приватних компаній-операторів парку вагонів, які надають послуги за власними тарифами. Було утворено «Первая грузовая компания», пізніше «Вторая грузовая компания». Одночасне виведення зі складу ВАТ «РЖД» всього парку вагонів в одну компанію з наступним її продажем, як передбачалось, створювало підвищений ризик втрати державою контролю над однією з провідних галузей економіки. Більш того, ВАТ «РЖД», як єдиний перевізник, опинилось в ситуації втрати вагонів. У випадку продажу компанії приватному інвестору, або оренди вагонів, виникав ризик неконтрольованого росту тарифів для споживачів, або підвищення фінансового навантаження на інфраструктуру ВАТ «РЖД» через підвищення орендної плати. Тому для мінімізації цих ризиків було обрано варіант розділення вагонного парку на дві частини. В першу чергу із ВАТ «РЖД» виводився спеціалізований парк вагонів (цистерни) і тільки частина універсального парку (напіввагони, криті). Перевезення соціально значущих вантажів (вугілля та ін.) залишилися під повним контролем держави.

ВАТ «РЖД» розвиває основні напрямки мережі російських залізниць, постійно удосконалює систему управління перевезеннями, використовуючи інноваційні технології. На сьогодні по мережі залізниць працюють сучасні центри управління перевезеннями, системи узгодженого підвозу вантажів до транспортних вузлів і портів, системи автоматизованого оформлення перевізних документів та інформування вантажовласників щодо пересуванні відправлень.

Нині завершується третій етап реформування російських залізниць, який має назву інвестиційного. Уряд Російської федерації, учасники ринку перевезень і зарубіжні експерти дають в цілому позитивну оцінку проміжним результатам проведення реформи залізничного

транспорту. На всіх етапах реформи ВАТ «РЖД» повністю задовольняло попит на залізничні перевезення з одночасним підвищенням їх швидкості, якості та підвищенням рівня безпеки. В пасажирських перевезеннях удосконалюється тарифна політика, розвивається конкуренція, розширюється набір та якість послуг [5].

Позитивним слід вважати також досвід реформування залізничного транспорту Німеччини. Країна обрала таку модель реформування, яка ґрунтується на вертикальному розмежуванні – відділенні інфраструктурної діяльності від перевезень. На першому етапі проведення реформи було створено акціонерне товариство, на другому етапі була проведена його реструктуризація за видами діяльності, а на третьому етапі – остаточний правовий та організаційний розподіл. Інфраструктура залишилась у власності акціонерного товариства, а у сфері перевезень поступово вводилася конкуренція. В результаті перетворень було утворено єдину вертикально інтегровану компанію Deutsche Bahn AG (DBAG) у вигляді холдингової компанії, основною задачею якої є управління концерном і виконання ролі єдиного акціонера у п'яти акціонерних товариствах за видами діяльності: дальні перевезення, приміське сполучення, вантажоперевезення, мережа залізниць, пасажирські вокзали. Всі ці підрозділи в кінці року надають виробничі і фінансові звіти, за якими складається загальне уявлення про роботу концерну. Хоча за формальними показниками DBAG близька до виходу на беззбитковий рівень, держава продовжує щорічно здійснювати фінансові вливання у розвиток залізничної інфраструктури, які перевищують дотації до реформи [6].

В результаті реформ вдалось досягнути не тільки істотної зміни економічних показників (збільшення обсягів перевезень і зниження сукупних витрат), але і вирішити проблему технічного переоснащення, а також погашення зобов'язань перед кредиторами. Однак слід відмітити деякі труднощі, які мали місце при реалізації реформи. Так, негативним наслідком є те, що приватні транспортні компанії, які вийшли на ринок, були зацікавлені тільки в рентабельних послугах (наприклад, здійснення приміських перевезень пасажирів). У той же час в секторі вантажних перевезень успішна реалізація реформи була можлива лише за умови залучення сторонніх залізничних операторів (особливо ця проблема була актуальною у вугільновидобувних районах). Крім того, залізничний транспорт не в повній мірі залучався до участі в змішаних типах перевезень, що послаблювало позиції залізниць у порівнянні з іншими учасниками транспортного ринку. В цілому не дивлячись на деякі недоліки, реформу залізниць у Німеччині вважають успішною.

Аналіз існуючих моделей і методів реформування залізничного транспорту показав, що не завжди подібні процеси дають позитивні результати. Наприклад, реформування залізниць у Великобританії мало свої певні ознаки. У рамках реформи була проведена реструктуризація державного підприємства «British Railroads» з виділенням секторів інфраструктури і експлуатації. Інфраструктурний сектор було передано в управління компанії Railtrack. Крім того, держава додатково надавала фінансову допомогу інфраструктурному комплексу шляхом цільових виплат на будівництво і реконструкцію залізничних комунікацій. Всі інші витрати компанія мала фінансувати не за рахунок державних дотацій, а за рахунок прибутків від надання в оренду нерухомого майна або плати за користування інфраструктурою.

В експлуатаційному секторі всі підрозділи, які займалися вантажними і пасажирськими перевезеннями, були приватизовані і розділені на декілька груп приватних компаній. Рухомий склад було передано у ведення холдингу ROSCO, який надавав його споживачеві на правах довгострокової оренди. Вихід на ринок нових компаній перевізників здійснився за допомогою придбання франшиз терміном на 7 років і більше. Франшизи на пасажирські перевезення видавала спеціалізована служба, яка виступала як замовник перевезень, встановлюючи тарифи на послуги та надання дотацій соціально значимим і низькорентабельним перевезенням. В результаті реформи утворилася дуже складна структура з громіздкою системою взаємодії між учасниками ринку. Компанія Railtrack не отримала нових прав доступу власника залізничної інфраструктури. Це привело до того, що на діяльність компанії накладалася велика кількість обмежень і заборон, які згодом привели до її збитковості, навіть в умовах значної державної підтримки. Після цього почалась корекція британської моделі приватизації в бік посилення державної участі в регуляційних та інвестиційних процесах на залізничному транспорті.

Чітко розуміючи можливі проблеми реформування залізничного транспорту, уряд Франції вирішив тільки формально відділити інфраструктуру від перевізної діяльності з метою відповідності підходів ЄС до реформування галузі. Фактично Французька національна залізнична компанія Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) керує інфраструктурою, яка знаходиться на балансі «мережної» державної організації Réseau Ferre de France (RFF). Це дозволяє якісно покращити координацію між інфраструктурою і перевезеннями. Держава є акціонером як SNCF, так і RFF. Обидві компанії знаходяться під патронажем Міністерства транспорту, яке призначає керівників та має

вирішальний вплив на голос у прийнятті основних бюджетних рішень, воно також затверджує тарифи на користування інфраструктурою.

Досвід реформування залізничного транспорту зазначених країн свідчить, що чим більше ступінь функціональної дезінтеграції, тим вищі витрати, пов'язані з експлуатаційною роботою. Вертикально-інтегрованим залізничним компаніям властиві дві основні конкурентні переваги. По-перше, у зрівнянні з механізмами взаємодії вертикально розділених «мережних» і перевізних компаній, різко знижуються транзакційні витрати, які пов'язані з необхідністю координації управління інфраструктурою і рухом поїздів. По-друге, існує реальна наявність стимулів для здійснення інвестицій у розвиток інфраструктури, які у «мережних» компаній можуть бути відсутніми.

Висновок. За умов схожості ситуацій перехідні процеси у більшості країн є унікальними. Це дає змогу стверджувати про наступне: не існує єдиних правил реструктуризації залізничного транспорту. Разом з тим, майже всі залізниці мають низку загальних проблем, серед яких: збитковість пасажирських перевезень, не задоволення клієнтури якістю послуг, недостатні інвестиції в розвиток залізниць, а також регулювання тарифів на державному рівні. Кожна країна обирає саме той шлях реформування залізничного транспорту, який є найбільш прийнятним для даної держави. Країни західної Європи мають певний багатий досвід реструктуризації залізниць, проте не відзначається жодної успішно проведеної реформи. Кожна з реформ має свої плюси і мінуси. Тому для України є надзвичайно доцільним узагальнення світового досвіду та обрання власного шляху реалізації реформування залізничного транспорту, що є необхідною передумовою інтеграції залізниць до Євразійського транспортного простору.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту на 2008-20015 роки. <http://www.uz.gov.ua>
2. Державна програма реформування залізничного транспорту України на 2009-2015 роки. <http://www.mintrans.gov.ua>
3. Ключевая реформа/ Железнодорожник Донбаса. - 2010. - №15. – с.6.
4. Анализ международного опыта реформирования железнодорожного транспорта. <http://www.guryevandrey.narod.ru/artikals/Analiz2005.html.doc>
5. «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», Постановление

Правительства РФ от 18 мая 2001 г. N 384 (с изменениями от 20 декабря 2004 г.

6. «Второй этап реформы железных дорог Германии»// Железные дороги мира № 06/1999.

7. В.М. Самсонкін, О.М. Гончаров, С.Г. Грищенко, А.В. Коновалов, Г.П. Земляк, О.М. Носач, Н.Й. Коновалова. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки/-2009.

8. В. Доманський, Є. Белабудтинова. Международный опыт реформирования железных дорог на пути их приватизации и развития

рыночных отношений // Залізничний транспорт України. – 2008. - № 5. – с. 14-18.

9. Г.Д. Ейтутіс. Оптимізація основної діяльності при реформуванні залізниць. // Економіст. – 2007. - № 5. – с. 38-39.

10. Г.Д. Ейтутіс. Державне підприємство «Українські залізниці» та відносини з суб'єктами господарювання. // Залізничний транспорт України. – 2009. - № 2. – с. 28-30.

11. М. Макаренко, М. Цветов. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку. // Економіст. – 2007. - № 6. – с. 24-27.

Аннотация. В статье очерчен круг проблемных вопросов железнодорожного транспорта Украины. Исследован зарубежный опыт реформирования железнодорожного транспорта, выявлены основные преимущества и недостатки разных моделей реформирования.

Ключевые слова: реформирование, мировой опыт, реструктуризация, инфраструктура, инвестиции, эффективность, модернизация, конкурентоспособность.

Summary. The article outlines the range of topical issues railway transportation of Ukraine. Foreign experience of reforming the railway transportation is investigated, the basic advantages and lacks of different models the reforming are revealed.

Keywords: reformation, global experience, restructuring, incrustation, investments, efficiency, modernization, competitive ability.

Експерт редакційної колегії: к.е.н., доцент УкрДАЗТ Плетникова І.Л.

УДК 656.2.078.8

ВИЗНАЧЕННЯ ШЛЯХІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Каличева Н.Є., здобувач (УкрДАЗТ)

В даному дослідженні проведено огляд транспортного ринку України та визначено шляхи забезпечення конкурентних переваг залізничного транспорту.

Ключові слова: ринок транспортних послуг, транспортні послуги, залізничний транспорт, конкуренція, конкурентоспроможність.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Враховуючи світовий досвід та сьогоденні тенденції розвитку глобального ринку транспортних послуг, український – істотно відстає від міжнародного як за якістю так і вартістю послуг, які надають вітчизняні

транспортні компанії. В недалекому минулому значна частка вітчизняних транспортних підприємств надавала послуги лише з перевезення, не переймаючись забезпеченням гарантії вчасної доставки та іншими видами сервісу при організації перевізного процесу. Але сучасні економічні умови, котрі впливають на розвиток ринку