

ТЕОРЕТИКО–МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Стаття присвячена теоретичному дослідженню корпоративних трансформацій в системі залізничного транспорту України, визначенню передумов та аналізу шляхів і механізмів здійснення реформування з урахуванням умов, що склалися на сучасному етапі розвитку економічних процесів в Україні.

Статья посвящена теоретическому исследованию корпоративных трансформаций в системе железнодорожного транспорта Украины, определению предпосылок и анализу путей и механизмов осуществления реформирования с учетом условий, сложившихся на современном этапе развития экономических процессов в Украине.

The article is devoted to theoretical research of corporate transformations in system of a railway transportation of Ukraine, to definition of preconditions and the analysis of ways and mechanisms of realization reforming in view of the conditions developed at the present stage of development of economic processes in Ukraine.

Вступ

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у європейську та світову транспортні мережі сприяє вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дозволяє збільшити обсяги міжнародних перевезень. Безпосередньо з транспортом пов'язана робота багатьох галузей народного господарства: машинобудування (автомобіле-, локомотиво-, вагоно-, судно- і авіабудування), паливо-енергетики, металургії та ін. Транспорт здатен суттєво впливати на економічне зростання, розширення торгівлі, підвищення рівня життя. Він сприяє підвищенню продуктивності праці, скорочуючи термін доставки вантажів або проїзду до місця роботи.

Провідною ланкою в транспортній системі і однією з базових галузей економіки України являється залізничний транспорт, ефективний розвиток якого являється однією з основних передумов забезпечення національної безпеки країни, її цілісності, конкурентоспроможності та сприяє поліпшенню рівня життя населення.

У транспортно-дорожньому комплексі України здійснюється програма акціонування та приватизації підприємств транспорту і дорожнього господарства. Процес акціонування і приватизації торкнувся всіх видів транспорту України за виключенням залізничного. Однак нормальний конкурентний транспортний ринок в Україні поки що не створений. Це пов'язано як з загальною економічною кризою в країні, так і з необґрунтованістю руйнування єдиних технологічних комплексів на

транспорті. Більшість акціонованих підприємств зараз перебувають у скрутному економічному становищі. Це свідчить про великий вплив економіки на транспорт, а транспортного ринку, в свою чергу, на стабільність економічного розвитку.

Кабінет Міністрів України розпорядженням від 27.12.2005 р. № 651 ухвалив «Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту». Ухвалення цієї програми стало лише початковим кроком на шляху переходу цієї галузі на ринкові засади функціонування. Однак, успішне завершення даного процесу і досягнення очікуваних результатів потребує розробки раціональної стратегії формування конкурентного середовища, фінансового забезпечення її впровадження та визначення шляхів найбільш ефективного досягнення поставлених завдань.

Питання реформування системи залізничного транспорту в Україні було поставлене досить нещодавно і являється новим для нашої країни, а процес трансформацій даної галузі перебуває на початковому етапі.

З розвитком економічної науки сформовано широкий спектр досліджень природних монополій, в рамках якого поруч з іншими галузями певна увага приділяється і системі залізничного транспорту, яку традиційно прийнято відносити до галузей з природно-монопольною компонентою. Серед дослідників, які займаються вивченням природних монополій можна виділити: Бутиркіна А. Я., Базидевича В. Д., Філюка Г. М., Белоусова Н. М., Васильєва Е. М., Лівишиця В.Н., Позамантіра Э. И., Тищенко Т.И., Томаса Ді Лоренцо, Демсеці Х., Тірера А., Чемберлена Е. тощо.

Що стосується аспекту реформування природних монополій, особливо у вітчизняній літературі, як правило, лише мимохідь згадується про можливість виділення в цих галузях потенційно-конкурентних сегментів за відсутності глибинного, поетапного аналізу.

У зарубіжній літературі існують певні напрацювання, стосовно корпоративних трансформацій в системі залізничного транспорту за кордоном, зокрема в роботах: Томпсона Л., Німорі С., Мейдорна Х., Межика А., Сай В. тощо. У вітчизняній літературі про реформування природних монополій, а зокрема залізничного транспорту йдеться в роботах: Малахова Н. Б., Базидевича В. Д., Филюка Г. М., Юхновського І. Р., Коновалюк В. И.. Проте, дослідження структурних реформ в системі залізничного транспорту потребують подальшого доопрацювання та теоретичного обґрунтування, з врахуванням науково-технічного осмислення результатів реструктуризації залізничного транспорту за кордоном та співвідношення наслідків зарубіжного досвіду трансформацій з можливими варіантами здійснення реформ в Україні, беручи до уваги специфіку її економічного, політичного та соціального розвитку.

Мета дослідження: наукове обґрунтування стратегічних та оперативних рішень щодо проведення корпоративних трансформацій в системі залізничного транспорту України, а також теоретичний аналіз доцільності реформування.

Результати дослідження

Постійне оновлення технологічних, економічних і соціальних характеристик суспільства на мікрорівні (відновлення моделей, модифікація продукції), на мезорівні (зміна поколінь техніки й активної частини основних фондів приблизно раз в 10 років) і макрорівні визначає основні напрямки розвитку цивілізації в цілому.

У цей час світ, на думку С. Ю. Глазьева [1], вступив у фазу укладу інформаційних і комунікаційних технологій. Аналіз проходження всіх технологічних етапів країнами світу свідчить про величезну значимість державного управління для створення передумов нагромадження й реалізації національного науково-технологічного потенціалу (НТП), стимулювання й підтримки інноваційної активності господарюючих суб'єктів. Це державні витрати на фінансування наукових і дослідно-конструкторських розробок, створення й

підтримка інформаційної інфраструктури, зниження невизначеності перспективних напрямків НТП і вибір пріоритетних, субсидування ризикованих інноваційних проєктів, поширення науково-технічної інформації. Крім того фінансування освіти і підготовку висококваліфікованих кадрів у більшості випадків несе держава. «Ринковий механізм», у свою чергу, повинен являтися механізмом підвищення інноваційної активності господарюючих суб'єктів. Таким чином одним з основних завдань сучасного розвитку економічних процесів являється визначення раціональних пропорцій між державним і приватним секторами економіки і оптимальним розподілом між ними функціональних завдань.

Процес формування раціональних пропорцій між державною й приватною власністю йде через приватизацію. При цьому поряд із процесом передачі-продажу частини державної власності, підвищується роль державного регулювання різними методами адміністративного й економічного характеру. Масштаби приватизації залежать від конкретних галузей. Як відзначається в ряді досліджень [2, 3, 4, 5, 6], у сферу домінування державного регулювання попадає:

1) сектор приватних послуг із зовнішніми соціальними й економічними ефектами від надання цих послуг;

2) в галузях де одна фірма може повністю задовольняти попит на ринку і мати нижчі середні витрати ніж за умови існування на цьому ринку двох або більше фірм;

3) капіталомісткі галузі, надійне функціонування яких життєво важливе для суспільства, і гарантом надійності яких являється держава;

4) виробництво озброєння й різні культурно-ідеологічні заходи, на які державний сектор поширюється багато в чому з соціально-політичних міркувань і геополітичної стабільності.

На сьогоднішній день залізничний транспорт України відноситься як до капіталомісткої галузі, так і до галузі котра повністю задовольняє попит на ринку. Таким чином системі залізничного транспорту традиційно прийнято вважати природною монополією, виходячи з її властивостей. Утримання державного управління над об'єктами природних монополій перш за все пов'язується з можливістю контролю державних органів за їх діяльністю. Тобто, керуючі органи держави повинні формувати відповідну цінову й тариф-

ну політику, яка з одного боку, не підривала б відтворення цих монополій, а з іншого боку – перешкоджала б зловживанню їхнім монополієм становом. Однак, як свідчить зарубіжний досвід розвитку сучасних економічних процесів держава могла б провести поступову реструктуризацію деяких монополій у тих випадках, коли існують передумови перевести їх за рахунок такої реструктуризації в конкурентний режим функціонування.

Однією з природних монополій, яка має низку передумов для здійснення реформування являється система залізничного транспорту, у складі якої існують сектори, котрі можуть ефективно функціонувати на ринкових засадах, однак все ще й досі залишаються в складі природно монополієвої структури. Значеними вище передумовами являється те, що в продовж багатьох років обмеженість державних інвестицій в Україні обумовила високий ступінь фізичного і морального зносу основного капіталу залізниць [7]. За роки незалежності України інвестиції в основний капітал залізничного транспорту зменшилися приблизно в два рази. При цьому ступінь зносу основних фондів сягає 56 % у тому числі рухомого складу 68 %, протяжність колій з простроченими термінами ремонту досягла 30 % від загальної протяжності, з 2007-го по 2010-й рік планується списати після відпрацювання вже подовженого терміну служби (15...20 років) 36 % (178 одиниць) пасажирських та 11 % вантажних електровозів, 28 % приміських електропоїздів, 15 % пасажирських вагонів та 2 5% вантажних напіввагонів, а для підтримання рухомого складу залізниць у належному робочому стані, на його оновлення і ремонт необхідно витратити 15 млрд. гривень щорічно, однак реальні видатки не перевищують навіть однієї третини цієї суми [8]. Така ситуація призводить до гальмування подальшого соціально-економічного розвитку країни. Незадовільний стан розвитку системи залізничного транспорту зумовлений також недосконалістю нормативно-правових актів, що регулюють його діяльність, недостатньою кількістю інвестиційних ресурсів спрямованих на розвиток залізниць і оновлення її виробничих фондів, що в свою чергу призводить до відставання рівня розвитку залізничного транспорту в Україні від залізниць країн Євросоюзу та Росії, недостатньою фінансовою прозорістю діяльності залізниць, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничного транспорту тощо.

В усьому світі структурні реформи на залізничному транспорті представляють собою складний та багатоплановий процес перетворень жорстко-централізованих виробничо-технологічних відносин, побудованих у межах однієї структури, в ринково-конкурентні відносини між великою кількістю юридичних осіб, який має на меті створення умов для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту шляхом впровадження підприємницько-приватної ініціативи та залучення приватних інвестицій [9]. Метою проведення реформ залізничного транспорту являється сприяння економічному зростанню та підвищення добробуту населення через забезпечення доступу до безпечних, надійних, високоякісних транспортних послуг за прийнятною ціною.

На сьогоднішній день мета, шляхи, засоби та завдання реформування системи залізничного транспорту України викладено в концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України [10], згідно якої вже розпочався перший етап реформ.

Згідно з концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту виділяються три етапи здійснення трансформацій [10]. На першому етапі (2006 – 2008 рр.) здійснюється розмежування функцій державного управління і управління господарською діяльністю. З цією метою:

- функції державного управління, що на даний час виконує Укрзалізниця, передаються Міністерству транспорту та зв'язку України, у складі якого має бути створений урядовий орган державного управління у сфері залізничного транспорту

- на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, організацій і установ галузі створюється Державна акціонерна компанія «Українські залізниці», яка з урахуванням специфіки залізничного транспорту являє собою єдиний виробничо-технологічний комплекс.

На другому етапі реформи планується вирішити питання подальшої ринкової трансформації галузі:

- проводиться організаційне розмежування природно-монополієвої, потенційно-конкурентного і конкурентних видів діяльності залізниць, шляхом виділення з них у безпосереднє підпорядкування ДАК «Українські залізниці» і структурних підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт вагонів, колій, об'єктів і споруд тощо;

- створення умов для поступового скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- проведення попереднього фінансово-економічного та організаційно-правового аналізу з метою визначення можливості і доцільності подальшого створення дочірніх підприємств ДАК «Українські залізниці», у тому числі з перевезень пасажирів та вантажів;

- розробка базових принципів створення приміських пасажирських компаній у формі дочірніх акціонерних підприємств за участю суб'єктів України і (чи) органів місцевого самоврядування.

На третьому етапі реформи передбачається здійснення повного розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями, для чого необхідно:

- завершення процесу створення дієвого механізму державної фінансової підтримки збиткових пасажирських перевезень;

- роздержавлення непрофільної діяльності;

- лібералізація тарифної системи у конкурентних видах діяльності з перевезень;

- розподіл функцій у пасажирському господарстві шляхом створення дочірнього підприємства з перевезень пасажирів у далекому сполученні і відповідних підприємств з перевезень пасажирів у приміському сполученні;

- завершення створення фінансово-економічної моделі, що чітко розмежує і забезпечує прозорість фінансових потоків за видами діяльності.

Специфіка й труднощі корпоративних трансформацій на залізничному транспорті багато в чому пояснюються складною системою управління даною галуззю. Будь-які реформи на залізничному транспорті проходять складно й досить повільно, оскільки ця галузь являє собою цілісний організаційно-технологічний і фінансово-економічний комплекс, із властивою йому твердою управлінською вертикаллю й інертністю. Одним з найважливіших аспектів реформування, являється перехід в результаті комерціалізації (тобто наближення до основ функціонування приватнопідприємницьких структур) Укрзалізниці до механізмів корпоративного управління.

Корпоративне управління являє собою систему регулювання взаємин між суб'єктами управління, якими являються власники капіталу (акціонери), рада директорів і правління (команда менеджерів). Права і обов'язки суб'єктів корпоративного управління визначаються статутом, регламентом, політи-

кою компанії й законодавчими актами держави. «Корпоративне управління полегшує доступ на ринки капіталу, підвищує довіру з боку інвесторів, що в результаті сприяє підвищенню конкурентноздатності компанії» [11; 12]. Організація ефективного корпоративного управління може дати значний результат, тому що корпоративне управління спрямоване на максимізацію ринкової вартості підприємства в умовах ряду фінансово-технологічних і правових обмежень. Однак, стосовно впровадження ефективної системи корпоративного управління в результаті реформування системи залізничного транспорту можуть виникати певні сумніви. Адже, в результаті корпоратизації буде створено ДАК «Українські залізниці», власником якої буде 100 % держава, таким чином залучатися до управління новоствореною компанією будуть ті ж самі чиновники, здатність яких забезпечити належний рівень корпоративного управління викликає не аби які сумніви.

Поряд з цим також сумніви викликає можливість залучення крупних інвестицій в розвиток компанії, адже, як свідчить зарубіжний досвід реформування системи залізничного транспорту, у багатьох випадках, коли була створена акціонерна компанія 100 % акцій якої належало державі – не відбулося активного припливу капіталу.

Таким чином, факт необхідності проведення реформ в системі залізничного транспорту являється беззаперечними. Адже безперечною являється необхідність модернізації інфраструктури та рухомого складу за рахунок залучення коштів приватних інвесторів, підвищення ефективності роботи залізничного транспорту шляхом розвитку конкуренції у сфері перевезень тощо. Однак подальшого глибинного доопрацювання потребує сама стратегія проведення цих реформ. Адже на даний момент перед урядом постає завдання провести реформи в одній з базових галузей економіки України, робота якої має вплив як на функціонування процесів виробництва, так і на добробут населення нашої країни в цілому. Тому, на сьогоднішній день необхідно створити таку структуру залізничного транспорту, котра дозволить забезпечити пріоритет державних інтересів і реальне залучення нових фінансових коштів інвесторів у капітал підприємств залізничної галузі. А перехід на конкурентні основи господарювання створить для підприємств стимул до мінімізації витрат та максимізації прибутку.

Дані цілі щонайкраще можна реалізувати у вертикальних і горизонтальних структурах, які є найбільш адаптивними в мінливих умовах.

Вертикальні організаційні структури добре функціонують в умовах прогнозованого стабільного середовища. Розвиток таких структур відбувається по шляху:

- зменшення числа й складності виконуваних операцій;
- впровадження технічних нововведень, що підвищують економічну ефективність
- розробки норм, стандартів і регламентів зміцнення дисципліни.

У той же час саме централізоване планування, дисципліна й вимога дотримання норм, стандартів, регламентів заважають вертикальним організаційним структурам шукати нові можливості й нові сегменти ринку. У результаті виникає необхідність трансформувати вертикальні структури в більш органічні.

Скорочення зайнятих сегментів ринку й зміна характеру середовища не дозволяють вертикальним структурам направляти більші обсяги ресурсів на підтримку своєї цілісності. Інші альтернативні можливості стимулюють розвиток горизонтальних зв'язків.

Ослаблення вертикальної організаційної структури як цілого приводить до відносного посилення її підструктур й угруповань. Результатом такої зміни чинностей є боротьба за переділ влади, що приводить до розколу системи на підсистеми, що конкурують.

Підсистеми, що вступають в суперечку, мають більшу гнучкість, чим вихідна вертикальна структура. Тому вони мають більше шансів знайти нові, перспективні сегменти ринку.

Таким чином, природна, або мимовільна, трансформація первісної системи складається із двох процесів:

- 1) дроблення й боротьба за переділ влади внаслідок виснаження освоєних сегментів ринку;
- 2) горизонтальної інтеграції внаслідок привабливості нових, перспективних сегментів ринку.

Рівень дроблення залежить від співвідношення чинностей вертикальної дезінтеграції й горизонтальної інтеграції.

При цьому створюється організаційна структура на новому сегменті ринку зі звичними формами й методами управління, що далі дозволяє повернутися до вертикальної організації.

Процес мимовільної трансформації є некеруваним й хаотичним, тому перевага віддасть-

ся державному регулюванню, що у свою чергу є механізмом раціоналізації й оптимізації процесу трансформації власності [13, 14].

У подальших дослідженнях авторами планується проводити подальший аналіз корпоративних трансформацій в системі залізничного транспорту України та розробити оптимальну модель реформування з урахуванням зазначених вище ризиків та з урахування переваг і недоліків здійснення перетворень у зарубіжних країнах, беручи до уваги особливостей розвитку нашої країни.

Висновки

На основі проведеного дослідження можна зробити наступні висновки:

1. Залізничний транспорт являється провідною ланкою в транспортній системі України, раціональний розвиток якої є передумовою стабільності і національної безпеки країни, її цілісності, конкурентоспроможності.

2. Одним з основних завдань сучасного розвитку економічних процесів являється визначення раціональних пропорцій між державним і приватним секторами економіки і оптимальним розподілом між ними функціональних завдань. Процес встановлення цих пропорцій відбувається через приватизацію.

3. Галузь залізничного транспорту має низку передумов для здійснення його реформування, зокрема: високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів, недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють його діяльність, недостатня кількість інвестиційних ресурсів спрямованих на розвиток залізниці і оновлення її виробничих фондів, не достатня державна підтримка інноваційного розвитку залізничного транспорту тощо.

4. На сьогоднішній день розроблено і затверджено Кабінетом Міністрів України «Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту», яка фактично є початком переходу цієї галузі на ринкові відносини.

5. Одним з найважливіших аспектів реформування, являється перехід в результаті комерціалізації Укрзалізниці до механізмів корпоративного управління.

6. Існують деякі сумніви щодо результатів проведених реформ, а саме: нездатність менеджерів створити належну систему корпоративного управління та небажання інвесторів вкладати кошти в акціонерне товариство 100 % акцій якого належить державі.

7. На сьогоднішній день необхідно створити таку структуру залізничного транспорту,

котра дозволить забезпечити пріоритет державних інтересів і реальне залучення нових фінансових коштів інвесторів у капітал підприємств залізничної галузі. А перехід на конкурентні основи господарювання має створити для підприємств стимул до мінімізації витрат та максимізації прибутку.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Глазье С. Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития. – М. ВладДар, 1993. – 310 с.
2. Винслав Ю., Котов Г. Реформирование железнодорожного комплекса: вариант создания многоуровневого госхолдинга. // Российский экономический журнал. – 2001. – № 10. – С. 33–45.
3. Портер М. Э. Конкуренция: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2000 – 310с.
4. Базидевич В. Д., Филюк Г. М. Природні монополії. – К.: Знання, 2006. – 367с.
5. Студенцов В. Государство и естественные монополии // МЭ и МО. – 1995. – № 9. С.86–97.
6. Малахова Н. Б. Естественные монополии: сущность и институциональный механизм регулирования: Монография. – Х.: ИД «ИНЖЕК», 2006. – 344с.
7. Коновалюк В. И. Естественные монополии в развитии экономики государства: реальность и перспектива: Авторский сборник научных статей. – Донецк: ООО «Юго-Восток, ЛТД», 2004. – 348 с.
8. Сай В. М. Планетарне структури управління на залізничному транспорті. Научная монографія. – М.: ВИНТИ РАН. 2003. – 336с.
9. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний комплекс: Проблеми і перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова, За ред. І. Р. Юхновського. – К. ФАДА, ЛТД, 2006. – 288 с.
10. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України // <http://www.uvt.dp.ua>
11. <http://www.iclg.ru/> Інтернет сторінка інститута корпоративного права і управління.
12. Радыгина А. Корпоративное управление в России: ограничения и перспективы// Вопросы экономики. – 2002. - № 1. – 101 – 124 с.
13. Мовсесян А. Г. Слияние, поглощение и интеграция как взаимодополняющие процессы // Деньги и кредит. – 1999. - № 1. – 46 50.
14. Оценка бизнеса /под. ред. А. Г. Грязновой, М. А. Яедотовой, М. Финансы и статистика, 2002. – 512 с.

Надійшла до редколегії 17.05.2007.