

О.І. Зоріна, д-р екон. наук, професор

О.М. Мкртичян, здобувач

Українська державна академія залізничного транспорту

ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ПРОВІДНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

Постановка проблеми. Залізничний транспорт, у більшій мірі, ніж інші галузі господарства, схильний до управління, контролю регулювання з боку уряду, місцевих органів, а також підприємницьких об'єднань. Надмірне державне регулювання призвело до погіршення фінансового стану галузі, зменшення частки залізничних перевезень, припинення впровадження прогресивних технологій та інновацій, морального і фізичного зносу основних засобів і, як результат, до неефективного споживання ресурсів економіки.

Гостра конкурентна боротьба залізниць з іншими видами транспорту, насамперед з автомобільним, швидке зростання поточних витрат, призводять до необхідності виконання робіт з модернізації залізничної мережі і підвищенню її оснащеності новими типами локомотивів і вагонів, з впровадження удосконалених пристроїв, засобів автоматизації і спеціалізації перевізного процесу і перш за все контейнерного типу.

В результаті, практично повсюдно розпочався процес фундаментального реформування залізничної галузі, що включає в собі реструктуризацію залізничних підприємств та зміну державної політики і принципів регулювання. Виживання залізниць напередодні реформ забезпечувалося шляхом прямих державних субсидій. Однак така політика не привела до поліпшення роботи галузі, і колись процвітаюча, вона перетворилася на відчутний тягар для держав і платників податків, поглинаючи багато мільярдні ресурси [1, 2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що питанням реформування та реструктуризації присвячено праці таких вчених, як: М.Д. Аїстова, І.М. Акімової, Ю.С. Бараша, Л.П. Батенко, В.І. Бойко, Б.М. Данилишина, М.І. Дамбровського, Г.Д. Ейтутіса, Й.М. Петровича, Л.О. Позднякової, Н.Б. Малахової, О.М. Кривопішина, О.Є. Кузьміна, М.В. Макаренка, О.Г. Мельника, Т.О. Мукмінової, Н.А. Мухіної, Ю.М. Цветова.

У роботах цих вчених було розкрито проблеми практичної модернізації технологічної бази рухомого складу, реалізації зміни структури управління галуззю, підвищення ефективності використання існуючих ресурсів, забезпечення прозорості фінансової діяльності, підвищення інвестиційної привабливості галузі тощо.

Формулювання цілей статті. Починаючи з середини 80-х рр., намітився процес денаціоналізації транспорту, тобто передачі транспортних підприємств приватним власникам. Головна причина цього полягала в тому, що органи державного контролю надмірно жорстко регламентували спрямованість капіталовкладень, тарифи та інші фактори економічної діяльності недержавних транспортних компаній. У підсумку конкурентна боротьба в рамках такого комплексу була млявою, а діючі компанії користувалися привілеями монополій, що давало їм можливість обмежувати обсяг і асортимент пропонованих послуг і компенсувати підвищені витрати високими тарифами. Міжнародний досвід реформування залізничного транспорту необхідно використовувати з метою виявлення оптимальної моделі для залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Світова практика реформування залізничного транспорту означає перехід від однієї моделі до іншої. Існують можливі моделі залізничного транспорту, на основі аналізу яких, необхідно було вибрати оптимальну модель для залізничного транспорту України. З урахуванням комерціалізації залізничної галузі та існування різних форм вертикальної організації залізниць, необхідно було розглянути дані моделі в двох вимірах: варіанти форм власності і варіанти вертикальної організації.

Важливою особливістю моделі вертикального поділу є те, що інфраструктурна складова виділена в самостійний бізнес. При цьому самі інфраструктурні активи можуть перебувати як у державній власності, так і в приватній, а також передаватися холдинговій компанії на правах концесії. У зв'язку з цим можна виділити дві форми управління інфраструктурою:

- Інфраструктурна компанія як самостійний суб'єкт. Дана модель структурної організації залізничної галузі передбачає поділ знаходяться у вертикальному взаємовідносини інфраструктури та операцій. Діяльність інфраструктурної компанії регулюється державою. За наявності конкурентного режиму між приватними компаніями в секторі операцій даний ринок не регулюється (принаймні в сенсі цінового регулювання).

- Інфраструктура в спільному веденні користувачів. Відповідно з даною моделлю інфраструктурна компанія знаходиться у спільній

власності конкуруючих між собою перевізників. Подібна організація щодо інфраструктури являє собою окремий випадок [10].

Конкурентний доступ характеризується існуванням інтегрованого оператора, від якого потрібно забезпечити доступ іншим операторам на рівних підставах. Цей метод зберігає переваги інтегрування (в певних умовах економії координованого планування і скорочення операційних витрат), але при цьому вертикально-інтегрована компанія повинна враховувати інтереси інших операторів, інакше ефективність даної системи не забезпечить повну ефективність.

Вибираючи модель залізничного транспорту, розглядалися представлені моделі в розрізі вертикальної організації (наявність конкуренції).

Модель вертикального поділу залізничного транспорту (Європейська) наведена на рис. 1.

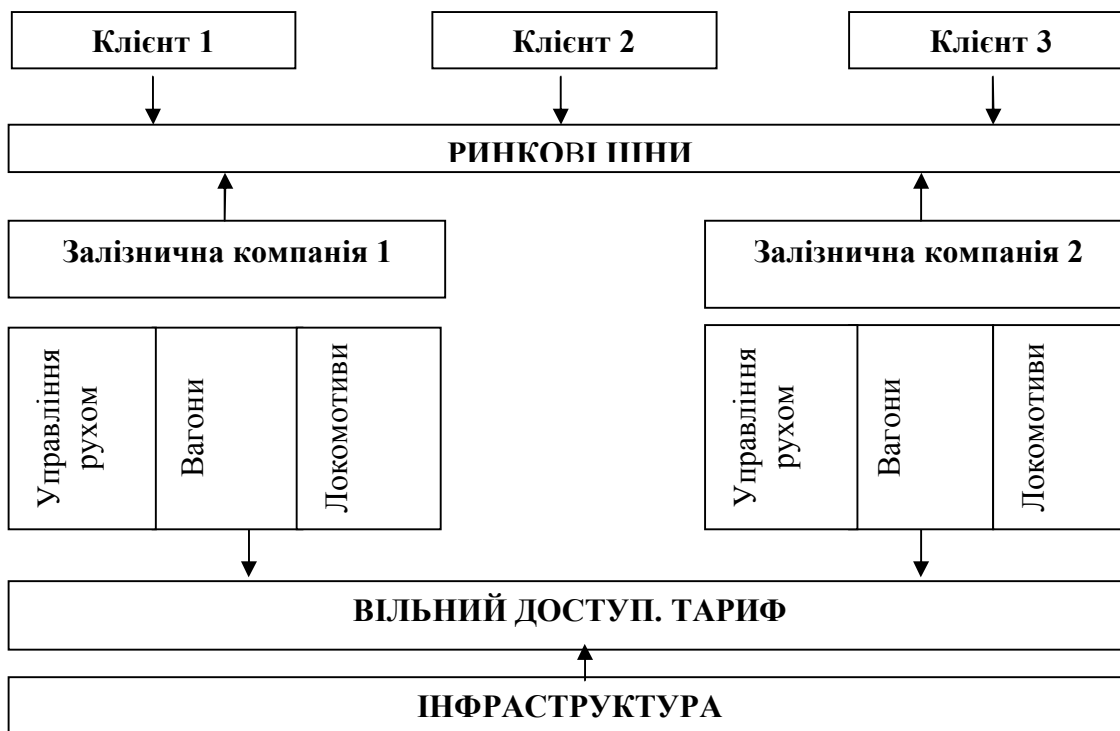


Рис. 1. Європейська модель залізничного транспорту

Структура залізниць європейських країн, які впроваджують модель вертикального поділу, має свої особливості. Пов'язано це, перш за все, зі ступенем проведення поділу між інфраструктурою і експлуатацією, а також з наявністю конкуренції у перевізній діяльності, формою регулювання з боку держави, ступенем участі приватного капіталу.

Великобританія. Нова постприватизаційний комерційна структура залізниць Великобританії складається з наступних елементів:

а) власників залізничних колій, сигнального устаткування і станцій і відповідає за їх технічний стан;

б) приватних компаній по ремонтно-технічного обслуговування і відновленню залізничних колій;

в) трьох компаній, що надають рухомий склад;

г) компаній (всього 25), які мають франшизи строком на 7-15 років і займаються пасажирськими перевезеннями;

д) приватних підприємств по вантажних перевезеннях.

Так само як і інші підприємства громадського користування, приватизований залізничний транспорт продемонстрував здатність підвищення якості надаваних послуг. Приватизація породила конкуренцію на ринку залізничних перевезень і дала можливість порівнювати ефективність роботи і рівень послуг різних експлуатаційних компаній. Це забезпечило більшу прозорість діяльності галузі, до якої прагнуло уряд. Виправдалася важлива роль громадського нагляду у підтримці конкуренції.

Німеччина. В результаті реформування залізниці мають статус багаторівневого концерну на чолі з холдинговою компанією Deutsche Bahn AG (DBAG). У концерн крім холдингової компанії входять п'ять акціонерних товариств: дальні пасажирські перевезення, регіональні пасажирські перевезення, вантажні перевезення, інфраструктура, станції.

США. Особливістю північноамериканської моделі є те, що залізниці країни займаються тільки вантажними перевезеннями. А пасажирські перевезення виконуються корпорацією Amtrak. Компанія більше половини обсягу перевезень здійснює на своїх власних лініях на північному сході країни. Обсяг залізничних пасажирських перевезень в США незначний, вони нерентабельні. І тому компанія Amtrak дотується державою.

Вертикально інтегрована модель (Північноамериканська) передбачає збереження вертикально інтегрованої компанії, тобто компанії, яка володіє шляхами, супутньою інфраструктурою, рухомим складом з мінімально необхідними вагонними і локомотивними депо, диспетчерськими службами управління рухом та сама здійснює перевезення. Конкуренція вводить на основі надання вільного доступу до мережі іншим компаніям. Дана модель використовується в Північній Америці. Принципова схема взаємодій для цієї моделі наведена на рис. 2.

Американські фахівці визнали недоцільним розділення єдиної залізниці на компанії з перевезень і управління інфраструктурою, виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури винятково тісна.

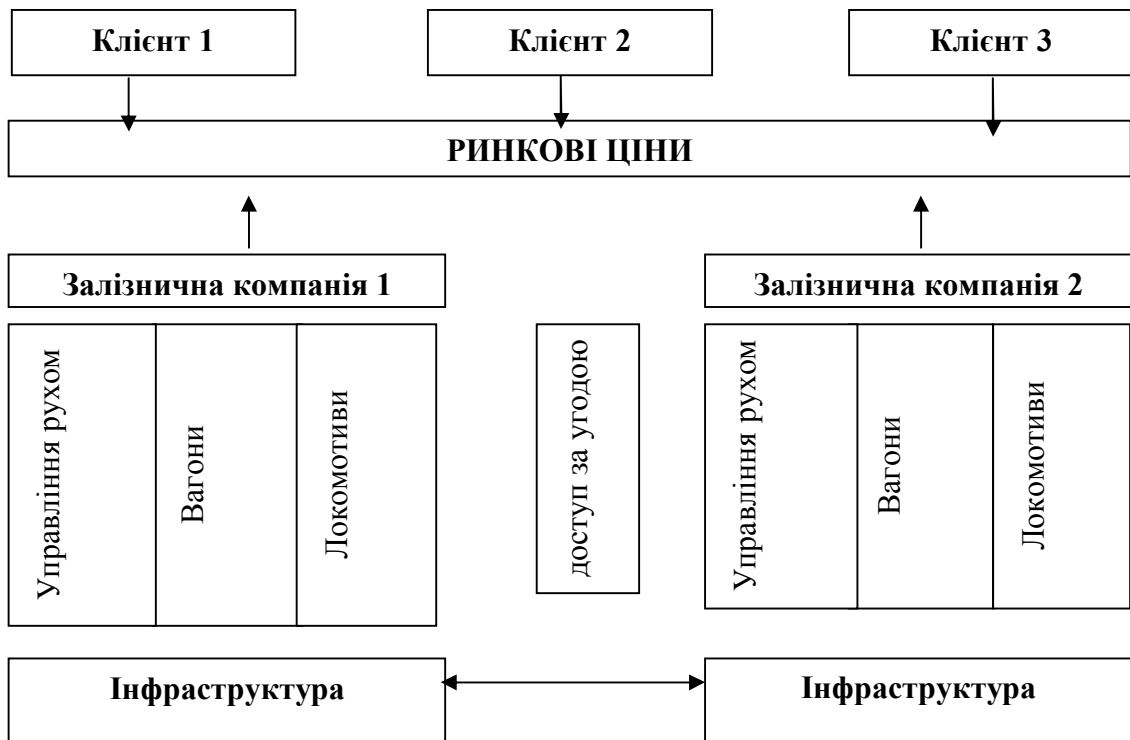


Рис. 2. Північноамериканська модель залізничного транспорту

Парком вантажних вагонів володіють як самі залізниці, так і вагонноарендні компанії і вантажовідправники. Дальні залізничні перевезення в США практично відсутні. За винятком північно-східних районів країни. Залізниці США, що виконують в основному вантажні перевезення, знаходяться у відносно сприятливому у порівнянні із залізницями європейських країн економічному становищі і мають на ринку вантажних перевезень країни частку, у кілька разів більшу.

Разом з тим, у багатьох штатах існують, створюються знову чи відновлюють функціонування мережі приміських та регіональних пасажирських перевезень. В силу політичних причин найбільш привабливими для інвесторів є саме внутрішні регіональні перевезення, за винятком реконструкції північно-східного регіону, фінансування якого здійснюється за участю держави.

Вертикально інтегрована з конкуруючим доступом (Австралійська) модель залізничного транспорту представлена на рис. 3.

Росія. Залізничний транспорт Росії становить основу транспортного комплексу та має велике економічне, оборонне, соціальне і політичне значення. З метою підвищення ефективності діяльності як залізничної галузі, так і економіки держави в цілому, виникла необхідність в проведенні реформ у федеральній галузі залізничного транспорту, мета якої полягала в зниженні сукупних витрат по перевезеннях. Для цього

необхідні були наступні шляхи: виділення з монопольною середовища конкурентних видів діяльності та розмежування функцій державного управління та організації господарської діяльності; збереження єдиної державної мережевий виробничої інфраструктури залізниць і централізованого диспетчерського управління.

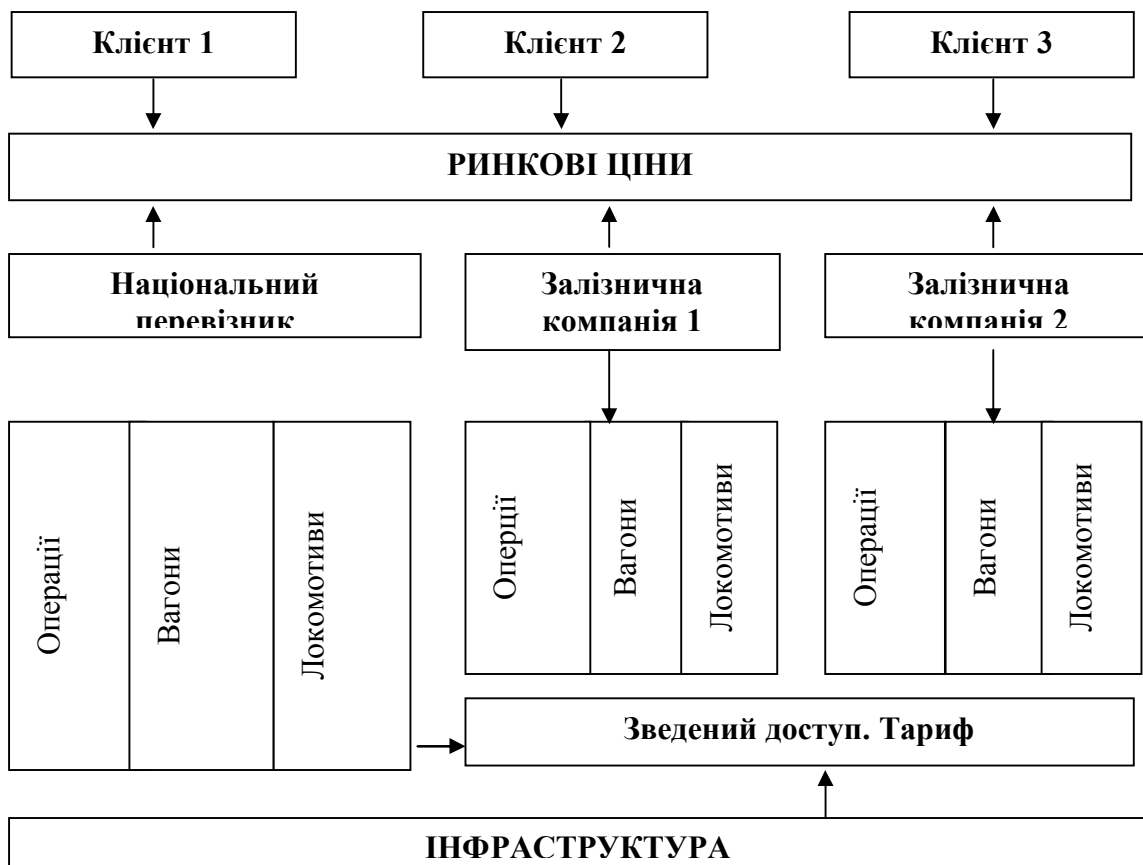


Рис. 3. Австралійська модель залізничного транспорту

Етапи реформування залізничного транспорту Росії мали аналоги у світовій практиці реформ на залізницях:

1 етап (2000-2002 рр.) – включав формування необхідної законодавчої та нормативно-правової бази, створення операторських вантажних і приміських пасажирських компаній, аналогічний реформам Німеччини, Польщі та Франції;

2 етап (2003-2005 рр.) – припускав реальне розмежування функцій державного регулювання та господарського управління на залізничному транспорті; виділення на окремі баланси інфраструктури транспорту і вантажного комплексу; створення операторських вантажних компаній у вигляді дочірніх акціонерних товариств та частковий продаж їх акцій; створення акціонерних пасажирських компаній. Аналогічні кроки були

зроблені в Польщі, Франції, Німеччини, Великобританії, Бельгії та частково Китаї;

3 етап (2006-2010 рр.) – передбачав частковий продаж пакетів акцій дочірніх компаній та інших дочірніх товариств ВАТ «РЖД», реалізацію механізму підтримки пасажирських перевезень та розрахунків за перевезення в інтересах національної безпеки; формування і розвиток конкурентного сектора у сфері залізничного транспорту пасажирськими та вантажними компаніями, виділилися з ВАТ «РЖД». Програма була розрахована на десять років до кінця 2010 року. Її відмітні риси - поступовість і поетапність, при яких практично зводився нанівець ризик незворотних дій. Все це дозволило забезпечити стійкість, стабільність і безперервність роботи системи залізничного транспорту впродовж всього періоду перетворень та можливість коригувати дії залежно від проміжних результатів.

Узагальнення досвіду реформування залізниць Росії, Німеччини, Великобританії, країн Латинської Америки та Китаю дозволило встановити, що реформи в цих країнах були необхідні для підвищення якості транспортного обслуговування національного господарства та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в національній транспортній системі. При цьому виявлено, що:

- слабкий розвиток в ході реформ будь-якого виду переваг визначається як геополітичними особливостями країни, так і початковим рівнем (по відношенню до початку реформ) розвитку виробничого потенціалу залізничного транспорту;

- основними шляхами досягнення базових конкурентних переваг в ході реформування залізниць у різних країнах є реструктуризація інтегрованих державних залізничних підприємств, приватизація, надання доступу до інфраструктури третім сторонам, введення плати за користування інфраструктурою, створення умов для конкуренції ;

- основними шляхами досягнення базових конкурентних переваг в ході реформування залізниць у різних країнах є реструктуризація інтегрованих державних залізничних підприємств, приватизація, надання доступу до інфраструктури третім сторонам, введення плати за користування інфраструктурою, створення умов для конкуренції;

- основними шляхами реформування залізниць стало створення окремих адміністрацій по інфраструктурі (Великобританія), виділення стратегічної відповідальності за інфраструктуру (Франція), поділ бізнес-секторів на господарські одиниці зі створенням приватних компаній (Німеччина);

- у всіх вищеперелічених країнах існує державне регулювання залізничного транспорту, що охоплює організаційні, технологічні та економічні сфери галузі;

- вплив держави на залізничний транспорт проявляється в контролі над станом і розвитком інфраструктури, в забезпеченні безпеки транспортного процесу, у створенні відповідних умов для конкуренції з іншими видами транспорту (додаткова фінансова допомога, надання пільг).

При виборі раціональної моделі проведення структурної реформи залізничного транспорту в Україні, важливо враховувати досвід реформування залізниць за кордоном. Однак вітчизняна модель реформування має свою специфіку, яка пояснюється геополітичними, культурними та економічними особливостями держави. Аналіз цілей і шляхів реформування залізниць країн світу дозволив простежити умови та ступінь реалізації основних положень концепції галузевої конкурентоспроможності.

Реформування залізничного транспорту в світі притаманні такі особливості, як: анулювання заборгованості залізниць перед державою (в Німеччині та Польщі); всебічна фінансова підтримка залізниць державою, Світовим банком та МБРР (в країнах Латинської Америки та Китаї); придбання залізницями в тій чи іншій мірі базових конкурентних переваг різного типу.

Цей етап аналогічний реформам у всіх розглянутих країнах.

В результаті створення оптимальної, чітко функціонуючої структури учасників перевізного процесу сформуються сприятливі умови для створення конкурентного середовища у перевізній діяльності залізничної галузі.

Реалізація етапів реформування залізничного транспорту України згідно Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 рр. дозволяє на теперішньому етапі підвищити стійкість роботи залізничного транспорту в цілому, безпеку та якість надаваних послуг, сформувати єдину ефективну транспортну систему країни і поліпшити сервіс у сфері вантажних та пасажирських перевезень в умовах розвитку конкуренції з боку інших видів транспорту [11]. Разом з тим, в умовах жорсткої конкуренції підприємства різних галузей економіки та залізничного транспорту, зокрема, піддаються некерованому процесу мимовільної трансформації власності. Основним важелем стримування цих негативних процесів має стати державне регулювання, яке є механізмом раціоналізації і трансформації власності через правові та економічні механізми. Ефективність цих обмежень

впливає на оцінку показників якості корпоративного управління, вартість бізнесу й інші показники ефективності його функціонування.

Враховуючи світовий досвід реформування, для залізничного транспорту України було вирішено збудувати бізнес-процеси згідно Європейської моделі, де локомотивна тяга і інфраструктура залишаються в одній компанії, але разом з тим, фінансовий облік буде розділений по вертикалях. Оперуванням вагонами займаються філії [12].

Таким же чином на ринок виводитимуться й інші залежні акціонерні товариства, що працюють в конкурентному або потенційно-конкурентному сегментах (пасажирські перевезення, приміські перевезення та інші).

Висновки. Досліджений світовий досвід реформування залізничного транспорту сприяє можливості створення конкурентного середовища в залізничній галузі України; дозволяє розробляти стратегію таким чином, аби уникнути непрогнозованих ситуацій на етапах реформування залізничного транспорту.

Бібліографічний список: Перспективные структуры управления на европейских железных дорогах // G.Dalton. European Review. – 2001. – № 4. – С.62-75; Железные дороги мира. – 2002. – № 2. – С. 9-13. 2. Перспективы рынка аренды пассажирского подвижного состава Великобритании // Железные дороги мира. – 2001. – № 3. – С. 9-13. 3. Мишарин А.С. Ресурсосберегающие технологии // Железнодорожный транспорт. – 2001. – № 9 – С. 12-13. 4. На железнодорожных дорогах мира // Железные дороги мира. – 2001. – № 3. – С. 79. 5. Пита А.Л. Международные пассажирские сообщения в Европе // Железные дороги мира. – 2001. – № 7. – С. 11-15; A.L. Pita. Rail International. – 2001. 2001. № 2. – 3. 10-15. 6. Питер Дорман. Американская точка зрения на экономику охраны труда // Магистраль. – 2001. – № 9. – С. 35-41. 7. По странам мира. Австралия // Железные дороги мира. – 2001. – № 1. – С. 70. 8. По странам мира // Железные дороги мира. – 2001. – № 1. – С. 72. 9. Дементьев А.В., Хакимов Д.Г. Структурна політика і конкуренція в інфраструктурній вертикально-інтегрованої галузі з обмеженими виробничими потужностями: Препринт WP12/2007/11. – М.: ГУ ВШЕ, 2007. – 48 с. 10. Постанова від 16.12.2009р. N1390 Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF> 11. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553) <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4442-17/paran3#n3> 12. Экономика

железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др., под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса – М.: УМЦ ЖДТ, 2008.

Зорина Е.И., Мкртычян О.М. Опыт реформирования железнодорожного транспорта в ведущих странах мира. Исследование мирового опыта реформирования железнодорожного транспорта необходимо для выполнения стратегической цели государственной транспортной политики, именно результаты исследования мирового опыта и изучение последствий реформирования структурных подразделений позволит избежать негативных последствий при выполнении программы реформирования железнодорожного транспорта Украины.

Zorina E., Mkrtychyan O. Experience railway reform in the leading countries of the world. The study of international experience railway reform needed to perform strategic objectives of government transport policy, namely the results of the study of international experience and study the impact of the reform of the structural units to avoid the negative consequences of the implementation of the reform program of railway transport of Ukraine.