

УДК 330.1

Іван Рекун

МОДЕЛІ РЕФОРМУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

У статті проаналізовано досвід країн з реформування й розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки країни. Розглянуто моделі, що домінують: європейську ("piónowej separacji/piónowego dostępu") і латиноамериканську ("piónowej integracji").

Досліджено можливості підвищення економічної безпеки підприємств національної економіки за допомогою утримання чи посилення конкурентних переваг залізниці.

Виявлено інституціональні проблеми, які зводяться до занадто високого ступеня державного регулювання, відсутності конкуренції та великої кількості обмежувальних правил для підприємств галузі.*

Здійснено пошук моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки України загалом, суть якої зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого державного підприємства Укрзалізниця.

Доведено, що сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Обґрунтовано, що метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й сприяла економічній безпеці та розвитку національного господарства.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, моделі, що домінують, конкурентні переваги, державне регулювання, лібералізація ринку залізничних перевезень.

Ivan Rekun. Models for Reforming Railway Transport Enterprises in the Context of Economic Security

The paper presents an analysis of international experience in reforming and developing railway transport to promote the economic security of the country. The author analyzes the dominant models: the European one and the Latin American one. The study examines possible ways for promoting economic security at domestic enterprises by retaining or increasing the competitive advantages of the railway. The revealed institutional problems include public overregulation, lack of competition and a number of restriction rules for the enterprises of the branch.

The author develops an effective model for reforming the railway, which would be able to promote the economic security of the railroad and the national economy as well. The model refers to the development of a new institutional foundation for economic security at railway transport enterprises, which are created on the basis of the single national enterprise Ukrzaliznytsia.

The current state of foreign railways is characterized by an active search for a financial and economic model to operate, reform and control the branch, to modernize its basic components, and to create a competitive market for transportation services.

The reformation of transport and road enterprises aims at creating a complex system capable to meet requirements in passenger and cargo transportation, to reduce transport charges in production value using economic reasonable rates and to promote economic security and national economic development as well.

Keywords: *economic security, railway transport, dominant models, competitive advantages, government control, liberalization of railway transportation market.*

Вступ

Головною метою реформування й розвитку залізничного транспорту у більшості країн світу є підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання чи підвищення конкурентних переваг залізниці порівняно з іншими елементами транспортної інфраструктури та сприяння вищим темпам господарського зростання.

Сутність поняття “економічна безпека” в науковій літературі тлумачать по-різному. Це стосується й оцінки ролі економічної безпеки транспортної інфраструктури.

З початком реформ на залізниці все більше постає інституціональних проблем, причинами яких є, зокрема, занадто високий ступінь державного регулювання галузі, відсутність конкуренції та велика кількість обмежувальних правил. У контексті такого підходу відбувається пошук моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки загалом.

Реформа залізничного транспорту в Україні, як визначено в офіційних документах, має своєю кінцевою метою зробити його більш доступним, сучасним, безпечним і конкурентоспроможним. При цьому наявні посилення на світовий досвід, який по-різному трактується і з якого робляться часом діаметрально протилежні висновки. Сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Постановка проблеми в загальному вигляді

Питання економічної безпеки залізничного транспорту в Україні виходять на перший план у зв'язку з існуванням старих проблем (технічне старіння, монополізм, неефективне управління) і потребами реформування галузі під тиском нових – ринкових факторів (конкуренція з боку інших видів транспорту, низька власна конкурентоспроможність, низька ефективність), що зумовлюють інше визначення мети та змісту економічної безпеки. Він зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого державного підприємства Укрзалізниця.

В Україні неодноразово робили спроби дати старт реформуванню Укрзалізниці. Державне підприємство Укрзалізниця перетворюється на публічне акціонерне товариство з контрольним пакетом акцій у руках держави. Метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної системи, яка б не лише належним

чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й давала змогу здійснювати ефективну реалізацію транзитного потенціалу України [Мищенко М.І., 2009, с. 26].

Багато вчених і практиків визнають, що реформування не забезпечило очікуваного рівня внутрішньогалузевої конкуренції; не відбулося залучення запланованого обсягу інвестиційних ресурсів; відокремлення інфраструктури від операційної діяльності призвело до зростання трансакційних витрат [Гречко А.В., 2009, с. 141]. Акцентовано увагу, що рішення щодо ефективного реформування залізниці в будь-якій країні, ймовірно, не буде знайдено. Більше того, важко навіть передбачити, як має виглядати типова організація залізниць наприкінці процесу інтенсивної структурно-організаційної перебудови [Мищенко М.І., 2009, с. 222].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проведене дослідження засноване на аналізі наукових праць вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі реформування залізниці в провідних країнах Європи, Латинської Америки, США, Японії, Китаю. Такими вченими, як В. Авер'янов, І. Аксьонов, Ю. Бараш, В. Вишневський, М. Реймерс, Г. Кирпа, Д. Тимоха, обґрунтовані методичні підходи до оцінювання ефективності інституціональних перетворень залізничної галузі, дослідження механізмів державного регулювання розвитку підприємств залізничного транспорту; виявлені загальні закономірності економічних реформ.

Деякі автори для аналізу стану реформування залізниці виділили такі критерії, як стан залізниць до початку реформування, передумови реформування, напрями реформування, результати реформування, переваги та недоліки, що виникли в результаті здійснення трансформацій. Позитивним аспектом реформування вважають збільшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій у галузь; підвищення якості надання послуг [Гречко А.В., 2009].

У дослідженнях польських учених Т. Банашчика і М. Круля розкрито теоретичні засади моделей реформування залізниць у різних країнах і проаналізовано практичні результати їх функціонування в період після реформ [Banaszczyk T., 2013]. М. Гайдус та А. Лешчик наголошують, що проведена реформа залізниці в Польщі не дала очікуваних ефективних результатів через монополію держави на ринку. Автори вбачають вихід у створенні конкурентних умов залізниці Польщі, тому пропонують створення такої оптимальної моделі, в якій управління залізничної інфраструктури – від капіталу групи польської залізниці (ПКП), ресурси залізничної інфраструктури – від транспортних компаній [Gajdus M., 2013].

Проте у висновках щодо стану реформування залізниці в країнах світу наголошено, що нововведення у виборі моделі реформування залізниці є більше фрагментарними, ніж системними, тому не зав-

жди вписуються у практичну діяльність залізниці, що стримує впровадження нових способів реформування і структурування залізниць.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми

Для теперішньої ситуації з реформуванням залізниці актуальними є питання демонополізації та створення конкурентних умов для суб'єктів залізничного транспорту, що суттєво впливає на стан економічної безпеки як залізничної галузі, так і національної економіки.

Процес перетворення державного підприємства на приватне буде тривалим, але позитивно вплине на модернізацію української залізниці. Зокрема, підвищиться якість наданих послуг як для самих пасажирів, так і для вантажних перевезень. Реформа передбачає, що всі підприємства залізниці перейдуть в акціонерну компанію й будуть реорганізовані. При цьому передбачено, що скорочення працівників не відбудеться; 51% акцій залізниці залишиться в державній власності й не підлягатиме приватизації. Проте в Польщі за 1990–2013 рр. кількість працівників галузі скоротилась з 340 тис. у 1990 р. до 85 тис. у 2013 р. Така ситуація може очікувати й Україну.

Уряд України розраховує, що після реформи в галузь прийдуть нові інвестори, на гроші яких можна буде оновити інфраструктуру Укрзалізниці й закупити нове обладнання, насамперед вагони. Вже зараз половина українських вагонів належить приватним структурам, а після того, як підприємці почнуть вкладати гроші в перспективну галузь, застарілі потяги можна буде замінити повністю. Крім того, відтепер залізниця зможе здавати своє майно в оренду, що сприятиме збільшенню доходів і зарплат залізничників.

Але з початком реформ на залізниці постає все більше проблем. Причина того, що не всі цілі реформи були досягнуті, полягає, очевидно, в занадто високому ступені державного регулювання галузі й занадто великій кількості обмежень [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 31]. Крім того, старіння основних фондів зараз наближається до 80–90%. Отже, виникає потреба запуску механізму із залучення в Україну інвестицій. Тоді не лише залізниця, а й зацікавлені приватні фірми почнуть вкладати гроші, і поступово з'являться можливості для створення високошвидкісного руху.

Планується скоротити витрати в галузі. Це вдасться реалізувати, насамперед, шляхом відходу від непрозорих закупівель і розкрадання власності залізниці, адже левова частка здійснених закупівель, перерозподілялася між депо і там розкрадалася. Тобто те, що купувалися для держави, відходило приватним особам.

Наступна проблема – це завищені ціни й “відкати”. Боротьба з корупцією на залізниці вже почалася, а ті договори, які на сьогодні були укладені, переглядатимуться у бік зменшення закупівельних цін.

Стосовно пасажироперевезень поки що тривають дискусії. Частину витрат на перевезення пільгового контингенту має взяти на себе держава. Проте це можна буде зробити лише з наступного року, коли буде укладатися бюджет на 2015 р. Механізмів компенсації залізниці

від перевезення пільговиків поки що немає. Зараз розпочати компенсації неможливо, адже це бюджет 2015 р. Уже там цей момент може бути прописаний.

Терміни реформування до цього часу поки що не визначені. Перетворення розпочнуться масштабною інвентаризацією майна підприємств і господарських товариств залізничної галузі, а потім його незалежною оцінкою.

Виклад основного матеріалу дослідження

Дискусійними не тільки для України, а й інших країн світу є питання лібералізації ринку залізничних перевезень і повна або часткова приватизація галузі. З 2001 р. існує Міжнародний комітет проти приватизації залізниць, який утворено внаслідок потужного профсоюзного руху країн ЄС і США. Робітників, безумовно, хвилює звільнення персоналу при переході колій, локомотивів і вокзалів у приватну власність. Профсоюзні лідери наводять і більш вагомі аргументи економічного змісту. Конкуренти у будь-який спосіб будуть намагатися зменшити собівартість перевезень, від чого постраждає безпека руху: масовий споживач буде ризикувати, але віддасть перевагу нижчим тарифам. Загальмуються інноваційні проекти на транспорті: якщо залізниця перебуває в приватній власності, то шлях до наукових ноу-хау через бюджетні субсидії значно коротше, ніж від профільних НДІ до приватних структур.

Прихильники збереження залізниці в державній власності покладаються на досвід Великобританії, де у 1990-х рр. мала місце невдала спроба приватизації галузі.

Британська залізниця, яка з моменту створення була приватною, після закінчення Другої світової війни в кілька етапів була націоналізована (повністю це відбулося до 1947–1948 рр.). Однак, перебуваючи в державній власності, залізниці демонстрували зниження обсягів вантажоперевезень і відсутність зростання пасажирських перевезень [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 24]. З 1960 р. на фондовому ринку з'явилися акції новітньої структури Railtrack, яка володіла 21 тис. миль колій і 2,5 тис. станцій. Рухомий склад перейшов у власність численних операторів – із часом їх стало 130. Амбіціям менеджменту Railtrack не було меж: протягом 10 років обіцяли 16 млрд фунтів у реконструкцію залізниці. Але згодом виявилось, що виконати такі обіцянки просто нікому, адже компанії бракувало кваліфікованих робітників: стара гвардія із British Rail не захотіла переходити в нову структуру, віддала перевагу приватним компаніям. І хоча в перші роки після приватизації залізниці був збільшений обсяг вантажних перевезень, оператори ринку великих прибутків не отримали, адже гроші використовували на модернізацію активів [Хусаинов Ф.И., 2012].

Реформу залізниці ініціював у 1992 р. кабінет консерваторів Дж. Мейджора. Було вирішено ліквідувати державну монополію British Rail. Розробляючи схему приватизації залізниць, влада Великобританії діяла за тією самою логікою, якої вона дотримувалася при підготовці та

здійсненні приватизації деяких інших підприємств і галузей. Ключовою ідеєю реформ було впровадження та посилення конкуренції скрізь, де тільки було можна. Два найбільш важливих аспекти, які включала в себе програми реформ, – це реформування відносин залізниці з державою й перебудова організаційної структури самої залізниці. у Великобританії 5 листопада 1993 р. був прийнятий Закон про залізничний транспорт, відповідно до якого з 1 квітня 1994 р. Британські залізниці (British Rail) як єдине ціле остаточно припинили своє існування. Замість них була утворена компанія Railtrack, що володіє інфраструктурою залізничних шляхів (залізничними коліями, станціями, системами зв'язку, штучними спорудами), але вона не здійснює їх експлуатацію.

Додатково були створені дві державні структури: відомство з видачі франшиз (OPRAF) і відомство залізничного розпорядника. Відомство з видачі франшиз не тільки їх видає, а й надає субсидії, необхідні для пасажирських перевезень. Відомство залізничного розпорядника має сприяти розвитку вільної конкуренції й запобігати діям, що суперечать її принципам; захищати інтереси споживачів послуг залізниць і компаній, що здійснюють залізничні перевезення [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 26].

У результаті Британська залізниця виявилася розділеною більше ніж на 70 окремих комерційних компаній. Багато хто з економістів критикує такий стан, зокрема за те, що подібна приватизація може виявитися економічно неефективною. Однак на практиці фінансові показники галузі кардинально покращилися, здійснилися значні капітальні вкладення в інфраструктуру, причому аналіз показує, що існуючі інвестиції не були б можливі без приватизації й коштів від продажу акцій, а також кредитів приватного сектора [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 27]. Крім того, у результаті реформи на британському ринку залізничних перевезень з'явилися іноземні компанії. Низка перевізників належить французьким, датським, гонконгівським компаніям.

Залізниці Німеччині є власниками одного з найбільших британських перевізників і ще планують придбати франшизи на пасажирські перевезення [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 28]. Однак основної мети – вихід на беззбиткову діяльність не досягли. Компанія Railtrack так і не стала на 100% приватною в повному сенсі цього слова. На неї було накладено безліч обмежень і заборон. Британське законодавство передбачає державне втручання у всіх випадках, коли з боку компанії буде виявлятися прагнення отримати надприбуток від інвестицій або відмовитися від проектів розвитку.

Протягом 1997–2001 рр. на Британській залізниці відбулися чотири аварії, що призвело до людських жертв. У більшості випадків причиною катастроф були зношеність залізничних колій. Унаслідок таких подій акції Railtrack почали знецінюватися. Хвилю суспільного обурення у 2001 р. спричинили такі непопулярні заходи компанії, як спроба закрити на ремонт магістраль Лондон – Манчестер – Глазго. Останньою краплею стало звернення керівництва Railtrack до британської влади з проханням надати 3,3 млрд фунтів для погашення заборгованості. Чиновники не допомогли – компанія збанкрутіла, а залізниця

перейшла у державну власність. Британську модель реформування залізниць застосували в Естонії. Тамошні колії й локомотиви без особливих проблем перейшли у приватні структури за участю естонського, британського та американського капіталу.

Досвід французької залізниці свідчить про те, що державний контроль транспорту не завжди є панацеєю від галузевих проблем. Монополія Національної спілки залізниці Франції SNCF виникла в далекому 1937 р. й майже без змін існувала до 1982 р. Компанія мала в країні досить розгалужену залізничну мережу. Масштабні бюджетні дотації давали змогу будувати залізницю навіть у випадку якщо це було економічно недоцільно. Прозріння прийшло у 1930 р.: тоді з метою раціонального використання колій було вирішено відмовитися від 20 тис. км мало завантажених шляхів. Але через якийсь час проблема мало завантажених шляхів у Франції набула іншого характеру: розрослись міста, і колись непотрібні залізничні колії опинилися в межах мегаполісів, які страждали від браку потужностей для внутрішніх перевезень. Тому у 1981 р. в країні було накладено мораторій на ліквідацію колій і станцій. Проте закриття-відкриття ліній – не єдина проблема французької залізниці.

Монополізм SNCF й отримання цією компанією значних державних субсидій викликали занепокоєння в сусідів з ЄС. Країни ЄС намагаються лібералізувати залізничний транспорт, тому від країни – члена ЄС вимагають відокремити управління експлуатаційною роботою й інфраструктуру в різні підприємства. Навіть таке не змогло змусити французів відмовитися від державної власності на залізницю – було вирішено створити структуру RFF, яка вирішує проблеми залізничної інфраструктури. Фахівці не мають наміру вважати французьку залізницю зразковою: як державна власність вона страждає від тих самих негараздів, що й приватні або напівприватні залізниці. На думку аналітиків Німецького центру економічних досліджень, реформи на залізниці слід розпочинати не з форми власності, а визначення пріоритетів, і на основі цього здійснювати реконструкцію галузі: які перевезення є найбільш важливими – пасажирські чи вантажні.

Одна із небагатьох країн, в якій реформа залізниці пройшла успішно, – Японія. Загальна довжина залізниць Японії – 23 670,7 км, з них 2893,1 км електрифіковані (18-те місце в світі). За вантажообігом залізниць вона теж посідає тільки 10-те місце. Але за їх пасажирообігом (380 млрд пас.) лише недавно поступилася лідерством Китаю та Індії – країнам з мільярдним населенням. Не менш наочні такі цифри: кожен японець за рік у середньому здійснює 200 поїздок і проїжджає по залізниці 1900 км, тоді як француз – 1235, німець – 1170, росіянин – 1060, а англієць – 670 [Андрюшина Т.В., 2010].

Залізниці Японії мають дуже високий технічний рівень. Всі основні магістралі електрифіковані. У 1987 р. державна компанія “Японські національні залізниці” (JNR) була розділена на вісім компаній (три з них належать державі). JR Group є основою мережі залізниць Японії. На неї припадає більша частка міжміського (включаючи високошвидкі-

сні лінії Сінкансен) і приміського залізничного сполучення. Японська модель залізниці досить оригінальна: на одній лінії станції можуть належати різним компаніям. Це призводить до того, що бригада поїзда змінюється щоразу, як тільки він потрапляє на ділянку, контрольовану іншою компанією. Незважаючи на такі незручності, японські поїзди є одними з найбільш швидких у світі, а аварійність у країні у 200 разів менша, ніж, наприклад, у Великобританії. Японська залізниця зберігає свої традиції і, разом із тим, розвивається максимально високими темпами. Модернізація японських залізниць здійснюється дуже активно. Швидкісні японські поїзди продовжують еволюціонувати.

У світовій практиці реформування залізниці можна виділити дві моделі, що домінують: європейську ("pionowej separacji / pionowego dostępu") (вертикального ешелонування / вертикалі доступу) і латиноамериканську ("pionowej integracji") ("вертикальна інтеграція") [Banaszczyk, 2013, с. 44]. У першому випадку інфраструктура перебуває під контролем державного підприємства, що функціонує незалежно від транспортних компаній, які утворені в результаті поділу державної монополії (частково або повністю приватних) і займаються транспортуванням вантажу чи пасажирів. Друга модель передбачає існування декількох центрів управління та існування кількох перевізників, що пропонують свої власні дороги й рухомий склад.

Аналіз латиноамериканської моделі реформування залізниці (Бразилія, Мексика та Аргентина) свідчить, що реформи призвели до поділу ринку на вертикально інтегровані компанії, які контролюють як інфраструктуру, так і транспорт, та відіграють роль регіональних монополій. Така модель була побудована за принципом, згідно з яким працює залізниця в Сполучених Штатах і Канаді. Там існують незалежні залізниці, що змагаються одна з іншою у перевезенні вантажів, для них державна залізниця не надала конкурентних переваг. На практиці відмінність між північноамериканською і латиноамериканською моделями є суттєва. Так, у США компанія працює за принципом транспортної "паралельності", де дві або більше вертикально інтегрованих компаній пропонують подібні послуги. Так, наприклад, перевезення урожаю з Чикаго до Нью-Йорка здійснюється незалежними транспортними системами.

У країнах Латинської Америки залізниці були створені як державні підприємства, тому не було потреби в подібних підприємствах з іншою формою власності, з власними дорогами й рухомим складом. У результаті реформування залізниці в цих країнах були сформовані дві конкурентні системи за принципом – "конкуренція географічна" та "конкуренція джерел". Це передбачає, що виробник зможе перевозити вантажі із міст Мексики до Веракруз (Veracruz) (або іншого порту) тільки за допомогою однієї компанії, яка обслуговує цей напрям, але інша фірма може запропонувати транспортування тих самих вантажів до іншого порту або до іншого ринку збуту. З погляду захисту прав споживача, використання монопольного становища перевізника в "географічній" системі є гірше, адже вона позбавляє виробника права вибору переве-

ження вантажу до Веракрузу. Як свідчить практика, якщо призначення вантажу Нью-Йорк, Сан-Пауло або Лісабон і якщо на ринку ряд перевізників конкурують один з одним (навіть якщо не всі забезпечують транспортування для кожного потенційного місця призначення), ця конкуренція є достатньою для того, щоб компанії утримували низькі ціни для перевезення та пропонували кращі умови для клієнтів, ніж в умовах монополій.

В Аргентині транспортна система була налаштована так, щоб до кожного порту були досяжні щонайменше дві вертикально інтегровані компанії, які пропонують перевезення в різних напрямках. Так само й у Мексиці, де залізнична мережа була розділена між трьома компаніями, кожна із яких має доступ до виробників у Мехіко (приблизно 40 млн жителів). Компанії в Латинській Америці не є власниками землі і колій, на яких вони працюють (на відміну від США чи Канади), але для своєї діяльності вони отримують довгострокові ліцензії на 30–50 років. Це є достатнім стимулом до реалізації однієї із цілей реформи: чим більше інвестицій – в новий рухомий склад, інфраструктуру, сигналізацію тощо, тим більше коштів повертається в бюджет країни у вигляді великих податків.

На практиці виявилось, що при транспортуванні вантажу, наприклад, до Нью-Йорка, Сан-Паулу або Лісабона на ринку перевізників існує конкуренція один з одним (навіть якщо не всі забезпечують транспортування для кожного потенційного призначення), завдяки якій компанії підтримують низькі ціни для перевезення й пропонують кращі умови для клієнтів. Це виявилось ефективнішим, ніж у випадку міркування про монополію.

В ЄС, подібно до реформування електричних, газових, телекомунікаційних систем, експлуатації автомобільного транспорту, було прийнято рішення дозволити приватизацію залізничного вантажного ринку приватним інвесторам зі збереженням державного контролю над інфраструктурою. Модель “вертикального доступу” означає, що підприємства, які не задоволені послугами й цінами на перевезення, можуть оголосити конкурс на перевезення або створити свою власну транспортну компанію, яка працює на тих самих коліях (наприклад, німецька компанія Rail4Chem) [Banaszczyk T., 2013, с. 47]. Найбільш серйозною проблемою в цій моделі є залучення приватних інвестицій. Відсутність інтересу в інвесторів викликано введенням принципу недискримінаційної вартості за доступ до колій і складностями визначення їх розміру.

Економісти й перевізники стверджують, що через неможливість диференціації цін дуже важко покрити високі фіксовані витрати на залізничному транспорті. У директиві ЄС було встановлено, що рівень зборів повинен бути якомога ближчим до граничних витрат, при цьому визнано, що це недостатній рівень для покриття постійних витрат. Крім того, деякі країни, керуючись короткостроковою стратегією, в основні платежі за доступ до платформ додають плату за колії, які будуть доповнювати частину постійних витрат.

Але ця ситуація в діяльності Європейської комісії є далекою від остаточного вирішення: кілька країн ЄС встановили ціну з урахуванням граничних витрат (Швеція, Данія, Фінляндія, Нідерланди, Великобританія), інші країни перебувають на рівні граничних витрат плюс прибуток, але він не є достатнім для покриття постійних витрат (Німеччина, Австрія, Франція, Італія).

Якщо підсумувати економічний ефект існуючих проблем, то виявляється, що вони призводять до втрати 20–40% ефективності вантажних перевезень залізницею, яка відлякує потенційних інвесторів і впливає на відсутність зростання конкуренції, часто через відмову у видачі ліцензії на перевезення оператором. На рівень прибутків від перевезень залізницею впливає також досить висока конкуренція з автомобільним транспортом.

Ще однією проблемою є небажання позбутися державного контролю над залізничним транспортом. Наприклад, у зв'язку з членством у ЄС деякі країни дуже швидко ввели відповідні регуляторні директиви щодо реорганізацій у країнах ЄС. Однак, фактичний стан недостатньо відповідав правовим змінам. Так, наприклад, у Чеській Республіці правові зміни не привели до додаткової конкуренції. У 2003 р. було встановлено існування компанії з передачею інфраструктури SŽDC (*Správa Železniční dopravní cesty*), що підпорядкована чеській залізниці ČD (Чеська залізниця), отримуючи оплату з SŽDC. Іншими словами, ČD функціонувала не як інтегрований перевізник, а як контролююча інфраструктуру перевезень, гроші, сплачені SŽDC як плата за доступ до колій, повертаються у вигляді плати за послуги управління.

В Україні слід звернути увагу на досвід Польщі, шлях якої найбільш близький нашій країні. Польща й Україна – дві постсоціалістичні держави, що мали приблизно однакові стартові позиції на початку трансформаційних перетворень, досить схожу структуру економіки, подібне складне геополітичне становище та поляризовану політичну систему. Польща, яка ще в 90-х рр. минулого століття чітко трималася курсу на євроінтеграцію, досягла більших економічних успіхів порівняно з Україною, яка намагалася отримати дивіденди, декларуючи інтеграційні прагнення одночасно в східному й західному напрямках. Отже, Польща має близько 20 тис. км залізничних колій, з яких 11 тис. км (близько 55%) потребують ремонту, а 6860 км (35% від загальної інфраструктури) – модернізації. Негативним явищем, спричиненим застарілою інфраструктурою, є відсутність можливостей для впровадження нових заходів, які можуть поліпшити економічну ефективність залізничних перевезень (наприклад, застосування чеських 47-вагонних потягів), а також розвиток вищої швидкості, щоб мати змогу конкурувати з автомобільним транспортом. Стан будівель вокзалів та інших приміщень, в яких обслуговуються пасажирів, також відповідає іміджу залізничної інфраструктури. У лютому 2010 р. у Польщі було 2667 залізничних станцій, з яких тільки 966 функціонували. Комерціалізація мала б забезпечити функціонування РКР в ринкових умовах, що було однією з умов членства в ЄС, але ігноруються як загрози, так і можливості [Banaszczyk T., 2013, с. 41].

Після переходу польської залізниці PKP на ринкові умови значної переваги почали набувати незалежні перевізники, що до 2010 р. опанували близько 50% вантажних перевезень та 49% ринку пасажирських перевезень. Національні аналітики вважають, що вирішення проблем PKP – це взяти державі на себе більше відповідальності за діяльність перевізника, що означає збільшення субсидій і пошук можливостей використання різних фондів для реконструкції залізниці. Така позиція свідчить, як глибоко вкорінилася ідея щодо комерціалізації та приватизації залізниці. Тому існує потреба в довгостроковій програмі з модернізації й розбудови залізничної інфраструктури, що заснована на реалії фінансування та економічної ефективності. Для цього PKP потрібне додаткове фінансування, що на цей час є неможливим, адже PKP має борг 5,8 млрд злотих. Тільки у 2009 р. 1,5 млрд злотих пішло на погашення відсотків за кредитами, а в 2010 р. ця сума становила 1 млрд злотих. Для погашення зобов'язань у 2009 р. було випущено п'ятирічні облігації на суму 650 млн дол. Борги PKP з'явилися в результаті прийняття зобов'язань з реформування державних підприємств – акціонерні товариства PKP заборгували понад 1,9 млрд злотих (разом з 400 млн злотих приватизованої металургії), не була досягнута жодна з приватизаційних цілей, а нерухомість, що була виставлена на продаж, мала дуже низький попит (у 2009 р. отримано лише 20% від запланованого). У середині 2010 р. було прийнято рішення про викуп державою Польських залізничних ліній (PLK) – (Polskie Linie Kolejowe). Близько 6 млрд злотих було отримано групою PKP з польської скарбниці на термін до 2014 р. (термін повного викупу акцій PKP, що повністю піде на погашення боргів). До 2015 р. місцеві органи влади повинні отримувати 3,6 млрд злотих на закупівлю, модернізацію та ремонт рухомого складу. Додатково за рахунок коштів Програми споживчої інфраструктури і охорони середовища на 2007–2013 рр. було отримано 175 млн євро на підтримку міжміських маршрутів Польщі.

За рахунок приватних інвесторів було модернізовано залізничні станції в Катовіцах, Варшаві Західній, Варшаві та Познані Центральній та Східній, загальна вартість якої – близько 2 млрд злотих. Бізнес-модель передбачає, що PKP надає землю в обмін на нові станції з роздрібною торгівлю та обслуговування, а також прибутки від діяльності торгівлі й обслуговування всіх об'єктів, які будуть створені навколо нової станції. У більшості випадків проблемою для потенційних інвесторів є пошук фінансових джерел. Водночас заважає проблема відсутності статусу власності на землю, на якій вони зводять нові будівлі, і відсутність їх регламентації (право власності на будівлю пов'язано з правом на землю). Завдяки вступу до ЄС Польща мусить слідувати моделі "вертикального ешелонування".

Висновки

Аналіз досвіду країн з реформування й розвитку залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки залізниці в Україні відкриває можливості підвищення економічної безпеки національної

економіки за допомогою утримання та посилення конкурентних переваг залізниці.

Розробка моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національну економіку України загалом, зводиться до формування нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого державного підприємства Укрзалізниця.

Існує нагальна потреба активного пошуку фінансово-економічної моделі реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг. Метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів і вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й сприяла економічній безпеці та розвитку національного господарства.

Пріоритетними напрямками модернізації залізничного транспорту в Україні визначено такі: сприяння зменшенню транспортної складової в собівартості продукції промислових підприємств, створення конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг. Планується розмежування вантажного та пасажирського руху й подальше збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у міжнародних напрямках транспортних коридорів, що дасть змогу підвищити транзитний потенціал України.

Для ефективного реформування залізниці Україні потрібно прийняти чималий пакет законів: “Про транспортну безпеку”, “Про основи ціноутворення на залізниці”; внести доповнення до Податкового кодексу та розробити інші нормативні акти, що потребує чималих зусиль і часу. У зв’язку із цим у ході структурних перетворень на українських залізницях доцільно меншою мірою використовувати досвід британської “приватно-ринкової” моделі перетворень і більшою – концепцію здійснення структурних реформ залізничного транспорту Німеччини, що забезпечує збереження централізованих важелів управління з одночасним застосуванням в окремих галузях децентралізації й конкуренції. Треба враховувати, що залізниці – одна з найбільш капіталомістких інфраструктурних мереж, які найважче піддаються реформуванню.

Перспективи подальших досліджень

Спільним для всіх країн, які проводять реформи з ліберальним вектором перетворень, є те, що попередніми роками здійснювалася політика не тільки активної участі держави в економіці, а й реалізації масштабних інвестиційних програм у галузі інфраструктурних змін і створення дієздатних ринкових інститутів. Практика свідчить, що поки ні в Росії, ні в багатьох країнах Заходу останніми роками не вдалося ефективно провести ці реформи. Аналіз досвіду реформування зарубіжних підприємств залізничного транспорту дає змогу зробити один

впевнений висновок: реформування залізничної інфраструктури – це тривалий і багатогранний процес, підходити до якого треба зважено й обережно. Тож дослідження економічних моделей реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах може відкрити для України перспективи реформ у цій галузі.

Список використаних джерел:

Андрюшина Т.В. Японская железная дорога *Japan Railways (JR)* [Электронный ресурс] : учеб. пособ. для специалистов в сфере транспорта / Т.В. Андрюшина, А.А. Бондаренко. – Новосибирск : НГПУ, 2010. – 1 электрон. опт. диск (CD-R).

Гречко А.В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи / А.В. Гречко // Економічний вісник НТУУ "КПІ" : зб. наук. праць. – 2009. – № 6. – С. 137–141.

Мищенко М.І. Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн / М.І. Мищенко // Вісник ДНУЗТ. – 2009. – № 26. – С. 214–222.

Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. – К. : НИСД, 2013. – 32 с.

Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте : монография / Ф.И. Хусаинов. – М. : Наука, 2012. – 192 с.

Banaszczyk T. Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T. Banaszczyk, M. Król // *Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny*. – 2013. – № 4 (2). – S. 44–53.

Gajdus M. Kilka uwag na temat konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce i treści / M. Gajdus, A. Laszczyk // *Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny*. – 2013. – № 4 (2). – S. 34–43.

Стаття прийнята до друку 10.04.2014р.