

**Іван Рекун**

*кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансово-економічної безпеки  
Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту  
ім. В. Лазаряна*

## **РОЗВИТОК МОДЕЛЕЙ РЕФОРМУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

Одним із провідних інструментів підвищення економічної безпеки підприємств є розвиток моделей їх реформування. Активний пошук фінансово-економічних моделей її функціонування, реформування й управління, технічного і технологічного оновлення є також основною складовою створення конкурентного ринку транспортних послуг.

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.

Реформи на залізниці викликають інституціональні проблеми, причинами яких є, зокрема, занадто високий ступінь державного регулювання галузі, відсутність конкуренції та велика кількість обмежувальних правил. Існуючі умови обумовлюють пошук такого підходу до створення такої моделі ефективного реформування залізниці, яка здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки загалом.

Кінцевою метою реформування залізничного транспорту в Україні, як визначено в офіційних документах, має бути його більша доступність, відповідність сучасним стандартам, безпечність і конкурентоспроможність.

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.

Реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу повинно бути створення комплексної системи, яка б відповідала сучасним вимогам. Інституціональний вектор економічного розвитку повинен задовольняти потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувати зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовувати економічно обґрунтовані тарифи [2, 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 [1, с. 141]. Рішення щодо ефективного реформування залізниці в будь-якій країні, має свої особливості. Більше того, важко навіть передбачити, як має виглядати

типова організація залізниць наприкінці процесу інтенсивної структурно-організаційної перебудови [2, с. 222].

Деякі автори для аналізу процесу 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 [1].

Наприклад, М. Гайдус і А. Лешчик наголошують, що проведена реформа залізниці в Польщі не дала очікуваних ефективних результатів через монополію держави на ринку. Можна погодитися з авторами, які вбачають вихід у створенні конкурентних умов на залізниці, тому пропонують створення такої оптимальної моделі, в якій управління залізничною інфраструктурою має здійснюватися – від капіталу групи польської залізниці (ПКП) і ресурсами залізничної інфраструктури – від транспортних компаній [3].

Нововведення у виборі моделі реформування залізниці є більше фрагментарними, ніж системними, тому не завжди вписуються у практичну діяльність залізниці, що стримує впровадження нових способів реформування і структурування залізниць.

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. 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. [4]. Така ситуація може очікувати й Україну.

Очікується, 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. Відтепер залізниця зможе здавати своє майно в оренду, що сприятиме збільшенню доходів і зарплат залізничників.

Планується скоротити витрати в галузі шляхом відходу від непрозорих закупівель і розкрадання власності залізниці, адже лєвова 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.

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 профспілкового руху країн ЄС і США. Робітників, безумовно, хвилює звільнення персоналу при переході колій, локомотивів і вокзалів у приватну власність. Наводяться і більш вагомні 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.

Експерти 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 її остаточного вирішення.

Економічні наслідки існуючих проблем реформування 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.

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 Польщі було 2667 залізничних станцій, з яких тільки 966 функціонували. Комерціалізація мала б забезпечити функціонування ПКП в ринкових умовах, що було однією з умов членства в ЄС, але ігноруються потенційні загрози і можливості [3, с. 41].

Таким чином, 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.

Конкуренція, різноманітність економічних та підприємницьких внутрішніх і зовнішніх ризиків, невизначеність умов діяльності, характерні для сучасної економіки України, об'єктивно виділяють з відносин спільної економічної безпеки країни проблему фінансово-економічної безпеки кожного підприємства як одного з необхідних умов її здійснення. Тому, реформування системи залізничного транспорту України є першим кроком на шляху адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу. Це сприяє створенню прозорих механізмів для надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень. В результаті реформування залізничної сфери України може змінитися конфігурація усередині регіональних зв'язків і, як наслідок, підвищитися політичний, економічний і культурний потенціал цілого ряду регіонів і, таким чином, зміцнитися економічна стабільність і безпеку України.

#### **Література**

1. 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.
2. Міщенко М. І. Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн / М. І. Міщенко // Вісник ДНУЗТ. – 2009. – № 26. – С. 214–222.
3. Banaszczyk T., Król M. Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T. Banaszczyk, M. Król // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013, nr 4(2). – S. 44-53.
4. Gajdus M., Laszczyk A., Kilka uwag na temat konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce i treści / M. Gajdus, A. Laszczyk // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013, nr 4(2). – S.34-43. – [www.ikar.wz.uw.edu.pl](http://www.ikar.wz.uw.edu.pl).