

Токмакова І.В., д.е.н.,
професор кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом
Українського державного університету залізничного транспорту

Зубов А.М., здобувач
кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом
Українського державного університету залізничного транспорту

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Питання реформування залізничного транспорту України розглядається вже два десятиліття. Погіршення стану основних фондів, рівень зносу яких досяг 90%, розвиток науково-технічного прогресу і необхідність запровадження ринкових умов діяльності у відповідності до міжнародних вимог – все це вимагає масштабної модернізації галузі. Реформа залізничного транспорту в Україні має своєю кінцевою метою зробити його більш доступним, сучасним, безпечним і конкурентоспроможним.

Основні положення реформи пов'язані з перетворенням ДАЗТ України «Укрзалізниця» на публічне акціонерне товариство (ПАТ), що на 100% знаходиться у власності держави, а далі – з його реорганізацією у вертикально інтегровану структуру (холдинг із дочірніми компаніями за сферами діяльності) і наділення винятково функціями оперативного господарювання. У результаті Укрзалізниця повинна одержати право самостійно розподіляти фінансові ресурси на необхідні проекти, ліквідувати перехресне субсидування, підвищувати рентабельність і налагоджувати співробітництво з міжнародними фінансовими структурами в питанні щодо одержання кредитів.

Постанова «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» [1] відкидає можливість

приватизації компанії. Водночас постанова надає право майбутньому ПАТ «Укрзалізниця» створювати й виділяти зі свого складу певні активи, які не підпадають під обмеження. Це в першу чергу підприємства непрофільних видів діяльності, які можуть бути акціоновані й продані. Але головним є те, що після реформи ця компанія буде зовсім іншою структурою, яка володітиме винятково інфраструктурою, системами сигналізації, зв'язку, вокзалами, будівлями, розташованими по коліях, інженерними спорудженнями й т. ін., тобто принципово неприбутковими, але необхідними об'єктами, утримання яких потребує значних капіталовкладень. Інші активи, насамперед рухомий склад (спочатку вагони, а потім і локомотивний парк), більшою мірою вже зараз передаються або плануються до передачі приватним компаніям із метою створення конкурентного середовища. Тим самим турбота про розвиток і модернізацію винятково витратної та практично неприбуткової частини компанії – інфраструктури – залишається за державою, а найбільш прибуткові активи будуть контролюватися приватним бізнесом. Аналітики називають такий стан речей класичною схемою, що передбачає націоналізацію боргів з одночасною приватизацією прибутків.

Модернізаційний зміст процесів реформування реалізується через широке впровадження інновацій в діяльності підприємств залізничного транспорту, освоєння прогресивних технологій і удосконалення економіко-технологічного потенціалу. При цьому реформування створює як можливості, так і перепони для активізації інноваційної діяльності на залізничному транспорті.

Підвищення конкуренції в окремих сегментах ринку залізничних транспортних послуг створює сприятливі умови для припливу інвестицій, у тому числі виникає можливість залучення додаткових інвестицій з приватного бізнесу в державний сектор економіки на основі державно-приватного партнерства. Впровадження засад державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України забезпечить не тільки розвиток матеріально-технічної бази Укрзалізниці, покращення обсягових та якісних показників роботи залізниць, але й сприятиме активізації інвестиційних процесів в

країні, створенню умов для стабільного зростання в інших галузях економіки України.

В світовій практиці найбільше поширення отримали такі форми державно-приватного партнерства, як:

1. Розпродаж активів. Розпродаж в приватні руки державних активів напряму або через продаж акцій державних підприємств. Розпродаж може бути повним або частковим.

2. «Грінфілд»-проекти (проекти «зеленого поля»). Приватна або приватно-державна компанія будує на новому місці і потім управляє новим об'єктом транспортної інфраструктури. Об'єкт будується на нових принципах проектного фінансування, що скорочує і перерозподіляє інвестиційні ризики. Різновидом цих проектів є так звані «браунфілд»-проекти (проекти «коричневого поля»), коли приватна компанія на свої засоби веде реконструкцію і ремонт вже існуючих об'єктів транспортної сфери.

3. Контракти на управління і утримання об'єктів (O&M) дозволяють приватному сектору управляти державним транспортним об'єктом і організувати транспортні послуги протягом певного часу, але не включають інвестиційні зобов'язання приватного капіталу. Такі проекти носять, як правило, короткочасний характер (3-5 років), і держава продовжує нести основну частину ризиків, пов'язаних з проектом (контракти на управління і лізинг).

4. Концесійні проекти або контракти на управління і утримання об'єктів з інвестиційними зобов'язаннями. Приватній компанії передається в управління державний транспортний об'єкт на певний період часу (в середньому, на 10-30 років). Передбачається здійснення приватною компанією крупних інвестицій в об'єкт. В основі лежать контракти типу «будівництво-управління-передача» (мається на увазі передача об'єкта назад державі або приватному сектору в кінці концесійного періоду).

Для впровадження державно-приватного партнерства та концесій на залізничному транспорті необхідно створити додаткові умови і завершити

формування нормативно-правового поля. Розвиток механізмів державно-приватного партнерства передбачає розширення використання лізингових і концесійних механізмів, практики змішаного фінансування інвестиційних проектів і соціальних програм.

Поряд з позитивними моментами процесу реформування супроводжуються ризиками, що негативно відображаються на реалізації інноваційної діяльності на залізничному транспорті. До останніх, виходячи з праць таких вчених як Дикань В.Л., Зубенко В.О. [2], Корінь М.В. [3], Каличева Н.Є. [4], Кондратюк М.В. [5], Толстова А.В. [6], слід віднести: ризик зниження пасажирообігу та вантажообігу; концентрація приватних компаній пасажирських перевезень на найбільш прибуткових маршрутах; необґрунтоване зростання вартості послуг для вантажовідправників; ризик зниження безпеки руху при допущенні приватних компаній; зниження пропускної здатності інфраструктури; дезінтеграція та зниження ефективності процесів взаємодії різних структур залізничного транспорту; зростання операційних витрат компанії; неможливість залучення фінансування; ризик отримання від'ємних економічних показників; ризик від'ємного грошового потоку в сегментах, які субсидуються, в короткостроковій перспективі; неможливість оптимізації персоналу внаслідок протестів профспілок; конфлікти з персоналом усіх рівнів при реформуванні; зростання соціальної напруги у зв'язку зі зниженням доступності залізничного транспорту та зростанням тарифів.

Зазначені ризики обумовлюють пошук таких механізмів і структур, які, з одного боку, сприяли б підвищенню інвестиційної привабливості залізничного транспорту, а з іншого боку, створювали умови для безперервного генерування і дифузії інновацій в галузі, залучаючи в процеси інноваційного розвитку значне число учасників. З огляду на стратегічний характер розвитку залізничного транспорту для національної економіки, обороноздатності і безпеки країни виникає необхідність формування системи інноваційно-інвестиційної діяльності, в рамках якої можлива реалізація синергетичного механізму розвитку в логіці «попит на інновації-інвестиції в інтелектуальний

капітал - збільшення рентабельності транспорту внаслідок застосування інноваційних технологій - накопичення інтелектуального капіталу – розвиток конкуренції на ринку інновацій внаслідок додаткового попиту на інновації».

Таким чином, в умовах реформування важливою передумовою інноваційного розвитку виступає формування системи інноваційно-інвестиційної діяльності, в рамках якої на принципах самоорганізації забезпечується інтеграція інноваційної сфери з інфраструктурою залізничного транспорту. Така внутрішньосистемна інтеграція спирається на інноваційно-інвестиційну, горизонтально-вертикальну, мережеву інфраструктурну інтеграцію, мережеву електронну інтеграцію, інтеграцію різних сфер і видів діяльності підприємств залізничного транспорту.

Література:

1 Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 - 2019 рр.» від 16.12.2009 р. N1390 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>

2 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.

3 Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 167-170.

4 Кондратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / М.В. Кондратюк ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 19 с.

5 Корінь М.В. Інноваційний шлях розвитку підприємств залізничного транспорту та промисловості України / М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2012. - №37. - С.201-206.

6 Толстова А.В. Залізничний комплекс України як основа економічної безпеки країни / А.В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості.