

судов является вполне реальным. Он может быть выгоден судовладельцам и туристам, также как грузовладельцам и туристам.

Главный момент при реализации любого нового проекта – это наличие рынка и спроса. В настоящее время на курортах Египта и Турции ежедневно находится около 15000 украинцев, 50000-70000 русских и 10000 поляков. А ведь отдых на круизном судне по праву считается более интересным и изысканным. Недаром спрос на круизы на иностранных судах постоянно растет и в Украине и в России, хотя круизы стартуют в Барселоне, Неаполе, что влечет значительные дополнительные расходы.

Выводы. Развитие пассажирского флота на Черном море крайне необходимо для поддержания престижа национального судоходства и национальной мореходной индустрии.

Инвестиции в национальный флот, особенно пассажирский, поднимают уровень страны на уровень наиболее развитых стран мира. Поэтому, крайне важно концентрировать инвестиционные процессы в области развития пассажирских национальных компаний. Возрождение традиций ЧМП тоже становится ключевым моментом развития отечественной морской политики и стратегии.

Аннотация. Статья обосновывает развитие пассажирского связи портов Черного моря. Основным вопросом является расчет рентабельности и экономической целесообразности функционирования пассажирских круизных линий по Черному морю.

Ключевые слова: РОПИТ, флот, рентабельность флота.

Summary. The article is grounding development of passenger connection between ports of Black Sea. The main question is calculation of advisability of functioning passenger cruise lines over Black Sea.

Keywords: ROPIT, passenger fleet, profitability of the fleet.

*Рецензент к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В*

УДК 656.2.001.73(4)

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Лимар Н.М., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті досліджуються процеси приватизації та корпоратизації у ході реформування підприємств та організацій галузі залізничного комплексу деяких західних країн та виявлено позитивні та негативні наслідки проведення реформ з метою використання наявного досвіду у процесі здійснення реформування в системі залізничного транспорту України.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, приватизація, трансформація, ефективність.

Актуальність теми дослідження. Нині в Україні постало питання здійснення системного реформування на залізничному транспорті. Це спричинено виникненням ряду проблем, пов'язаних з функціонуванням цієї галузі. Найбільш вагомими серед них такі: невідповідність організаційної структури залізничного транспорту ринковим умовам господарювання; низький рівень фінансової прозорості діяльності залізниць та конкуренції в галузі залізничного транспорту; високий ступінь зношення основних фондів; недостатня інвестиційна привабливість цієї сфери; недосконалість нормативно-законодавчої бази, що регулює діяльність залізничного транспорту; низький рівень якості транспортних послуг тощо.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Аналіз зарубіжного досвіду реформування системи залізничного транспорту здійснювали такі вчені, як: Белабудтинова Є. [1], Доманський В. [1], Гречко А. В. [2], Хусаїнов Ф. І. [11] та інші. Процеси реформування галузі, корпоратизації та приватизації в різних аспектах розглядали вітчизняні вчені Дикань В. Л. [5], Позднякова Л.О. [7], О.Г. Дейнека [4], Гриценко Н. В. [3] та інші.

Постановка проблеми. Для подальшого визначення оптимальних шляхів проведення трансформацій у залізничній галузі України, необхідно визначити причини, які спонукали західні країни проводити її реформування, моделі, які були обрані ними при вирішенні даної проблеми та проаналізувати наслідки проведених реформ.

Мета статті. Комплексне дослідження зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту та здійснення критичного аналізу, для виявлення позитивних та негативних наслідків проведеного реформування.

Викладення основного матеріалу. Реформи залізничного транспорту за кордоном органічно вписуються в глобальну тенденцію лібералізації економіки. Для окремих регіонів і країн існує і свій конкретний набір причин, які спонукали проводити відповідні реформи. Але основною причиною необхідності проведення кардинальних змін у країнах Західної Європи та залізницях країн Центральної і Східної Європи став різкий спад пасажирських і вантажних перевезень і невинне погіршення економічного стану, незважаючи на фінансову підтримку з боку держави.

Моделі реформування та управління залізничним транспортом, незважаючи на все їхнє різноманіття, можна розділити на два основних типи: «європейську модель» реформування та «американську».

Фундамент реформування у Європі було закладено прийняттям директив ЄС (№ 91/440, 95/18, 95/19) [8, 9]. До початку проведення реформ

у кожній країні було проведено досконалу підготовку законодавчої бази, а ключові напрями реформування прописано у «Білій книзі ЄС» [8] із залізничного транспорту.

«Європейську модель» реформування, умовно, можна розділити на чотири різновиди: французьку, шведську, німецьку та англійську.

У середині XIX ст. у Франції діяло 6 компаній, в концесію яким було передано залізниці. До 1937 р. всі залізничні концесії було передано під контроль державі (51 % акцій) та об'єднано в Національну залізничну компанію (SNCF), всі активи якої до 1983 р. були повністю викуплені державою. Пізніше було створено державну компанію «Національні залізничні мережі» (RFF), метою якої є забезпечення функціонування і фінансування інфраструктури [10].

Передумовами реформування стало різке скорочення пасажирських перевезень залізничним транспортом, за винятком високошвидкісних; вантажообіг скоротився на 30 % з 1975 р.; заборгованість залізниць зросла до 134 млрд фр.; відбулося прогресуюче зниження норми прибутку та інвестицій у високошвидкісні лінії, не було стимулів для інвестицій з боку приватного капіталу.

Основні напрями реформування: RFF стає власником залізничної мережі і несе відповідальність за її інфраструктуру, хоча функція управління залишається за SNCF; RFF приймає боргові зобов'язання SNCF, пов'язані з фінансуванням інфраструктури у розмірі 25 млрд дол.; відповідальність за регіональні пасажирські перевезення передаються на рівень місцевої влади шести провінцій з правом розпоряджатися наданими державою відповідними фінансовими ресурсами.

У результаті проведення реформ у віданні держави залишилися наступні питання: визначення основних характеристик мережі; розподіл фінансових коштів для RFF; розробка стандартів безпеки, принципів і розміру плати за використання інфраструктури; функції контролю за RFF та SNCF. Компанія RFF несе відповідальність за модернізацію інфраструктури і є її власником; визначає цілі, принципи використання і утримання інфраструктури, взаємодіє зі службами керування рухом поїздів і його розподілу мережею, також отримує державні субсидії. Поряд із цим фінансування RFF частково здійснюється з місцевих бюджетів: SNCF виконує перевезення як єдиний користувач мережі RFF, вносить RFF відповідні платежі; розробляє графік руху поїздів і контролює його виконання; виконує функцію керування рухом і експлуатацією від імені RFF; експлуатує і здійснює технічне

обслуговування технічного обладнання та обладнання безпеки мережі.

Переваги реформування системи залізничного транспорту Франції: фінансове оздоровлення SNCF за рахунок звільнення її від обов'язків інвестування в інфраструктуру; будівництво нових ліній; зміцнення позицій у сфері міжнародних високошвидкісних перевезень; підвищення якості обслуговування пасажирів. До недоліків реформування залізничної галузі Франції слід віднести: старі методи управління, нерациональне використання рухомого складу, суттєві технічні проблеми зі станом рухомого складу, особливо локомотивного парку. Зазначений фактор суттєво підвищує вартість технічного обслуговування і ремонту та знижує надійність роботи.

У рамках європейської моделі реформування, близькою до французької, звертає на себе увагу досвід Швеції, яка першою в Європі здійснила реформу залізниць. В основу реформи покладено поділ сфер інфраструктури та експлуатації. Державні залізниці Швеції (SJ) розділені на дві компанії. Одна з них відає питаннями розвитку та утримання інфраструктури (BV), інша (SJ) займається власне експлуатацією. Обидві компанії залишаються у державній власності, але працюють на комерційній основі.

У результаті реформи фінансове становище залізниць Швеції значно покращилося. Експлуатаційні витрати і чисельність персоналу знижувалися щорічно. Значно підвищилася якість послуг, що надаються в пасажирських і вантажних перевезеннях. Це дозволило SJ посилити свої позиції на транспортному ринку. Також підвищився якісний рівень перевезень у приміському сполученні, які виконувалися SJ.

Німецький варіант реформування є більш радикальним, ніж французький та шведський. До початку реформування залізниці Німеччини поділялися на західнонімецьку (DB) та східнонімецьку (DR) залізниці. Передумовами реформ стало: зростання заборгованості DB з 13,9 млрд. марок у 1970 році, до 47 млрд. у 1990 році, а у 1993 до 67 млрд. марок; зниження ефективності фінансово-господарської діяльності залізниць; витіснення автомобільним транспортом DB з ринку транспортних послуг [10]. Реформі передувало об'єднання Державних залізниць ФРН (DB) і колишньої НДР (DR) і утворення Державних залізниць Німеччини (DBAG).

1 січня 1994 у Франкфурті-на-Майні було засновано акціонерне товариство «Залізні дороги Німеччини» (DBAG) зі статутним капіталом 4,2 млрд. німецьких марок. У 1999 р. структурні підрозділи були відокремлені у самостійні акціонерні товариства, на базі яких відбулося

створення багаторівневого концерну на чолі з холдинговою компанією. Єдиним акціонером є держава. Нині холдинг DB AG об'єднує 5 акціонерних товариств, що забезпечують управління різними видами діяльності залізничного транспорту Німеччини.

Переваги, отримані у процесі реформування: списання боргів із залізниць; інвестиції в нову інфраструктуру (DB щороку вкладає інвестиції в розмірі 15 млрд. марок в модернізацію мережі), суттєве посилення комерціалізації використання інфраструктури; прийняття на себе державою витрат з утримання персоналу та ліквідації забруднення навколишнього середовища через діяльність залізниць; відновлення рухомого складу, що використовується в далеких, регіональних і місцевих сполученнях. До недоліків реформування можна віднести те, що не було підвищено надійність локомотивного парку та надлишкову бюрократизацію, яка стримує доступ конкурентів до послуг інфраструктури.

У найбільш радикальному варіанті «європейська модель» реалізується в ході реформи залізниць у Великобританії. Основною причиною реформи залізничного транспорту у Великобританії стала необхідність зняття надмірного фінансового навантаження на держбюджет. Одночасно передбачалася ліквідація громіздкої структури управління галуззю.

Основними напрямками реформування можна виділити: розділення інфраструктури і перевезень, повну приватизацію системи залізничного транспорту, продаж франшиз на пасажирські перевезення, створення лізингових компаній, які надають в оренду рухомий склад, створення декількох операторів вантажних перевезень. У результаті проведення реформ у 1994 р. було створено державну компанію Railtrack, яка повністю володіла інфраструктурою; до здійснення пасажирських перевезень було допущено 25 компаній-операторів (TOC); створено три спеціальні лізингові компанії (ROSCO); адміністрації з пасажирських залізничних франшиз (OPRAF) був наданий контроль по виконанню угод із франшиз кожної TOC; створено Rail Passenger Counsel (RPC), до компетенції якого входило розглядати справи пасажирів і звертати увагу регулюючих органів на проблеми споживачів; створено 6 операторів вантажних перевезень, однак п'ять з них було куплено British, Welsh & Scottish Railways (EWS), яка на тепер охоплює більш ніж 90 % вантажних залізничних перевезень Великобританії; за BR залишилась відповідальність за утримання інфраструктури Railtrack. У 2002 р. Railtrack викупила, спеціально створена урядом, некомерційна компанія Network Rail.

Переваги, отримані у процесі реформування, такі: урядові гранди, надані компаніям галузі у 2005–2006 р., збільшилися на 21,1 % порівняно з 2004–2005 рр.; знизилась витрати на обслуговування інфраструктури; з'явилися додаткові послуги у поїздах та на вокзалах; скоротилося субсидування урядом залізничного транспорту. Недоліки реформування галузі залізничного транспорту: погіршилось утримання рухомого складу; наявність значної кількості суб'єктів залізничного транспорту, не об'єднаних спільною ідеєю, призвела до загострення конфлікту інтересів; банкрутство інфраструктури; з переходом до контрактних відносин ускладнилась інституційна структура, що призвело до зростання трансакційних витрат; інвестиції в основні засоби в 2005–2006 рр. скоротилися на 33,1 %; збільшилась кількість аварій на залізницях.

Польща в реформуванні залізниць пішла шляхом акціонування. Нова структура в залізничній галузі зараз має назву PKP Polskie Linie Kolejowe (входить до складу PKP Group) і не є приватною фірмою. Це акціонерне товариство, акції якого закріплені в держвласності, проте господарською діяльністю займаються приватні структури. У 1999 році залізницею була взята позика у розмірі декількох мільярдів злотих, що було дуже ризиковано. Але вже через 10 років Польська залізниця стала отримувати перші прибутки. Якщо з початку реорганізації на залізниці працювало 300 тис. осіб, то після змін їх кількість скоротилася до 140 тис. [6]. Працівників довелося не просто звільнити, а кожного працевлаштувати, сплатити курси перекваліфікації, знайти нове місце роботи.

У Росії реформа залізничного транспорту стартувала у 2001 році. Там міністерство шляхів сполучення розділили на дві складові: регулювання залишилося в держорганах, а основні функції з перевезення пасажирів і вантажів дісталися «Російським залізницям». Після завершення акціонування було прийнято рішення приступити до процесу створення дочірніх компаній – із перевезення вантажів, пасажирів, ремонту і технічного обслуговування залізниць, виробництва різних вузлів і агрегатів. До 2010 року росіяни залишили в держвласності тільки інфраструктуру і управління рухом потягів, а все інше перейшло або до акціонерних компаній за участю держави, або до повністю приватних структур. На сьогодні у власність дочірніх компаній – «ПГК» і «ВГК» – перейшло більше 42 % вагонного парку РЗ. У результаті реформаторських перетворень на зміну не дуже ефективній управлінській структурі прийшла повноцінна комерційна компанія, зацікавлена в отриманні максимальної віддачі від майна, що дісталася в спадок і яка здатна залучати необхідні

для його примноження фінансові кошти на ринку. За минуле десятиліття, з моменту початку реформ, виручка РЗ збільшилася з 100 млрд. крб. до 1,154 трлн. крб., чистий прибуток з 20 млрд. крб. до 152,2 млрд. крб., а об'єми вантажоперевезень – з 834,3 млн. тонн до 1108 млн. тонн [8].

Впровадження «європейської моделі», особливо в її радикальному, британському варіанті вимагає дуже високої правової та управлінської культури. Але навіть наявність високої правової та управлінської культури (як показує досвід Великобританії) ще не гарантує успіх реформи. Звертає на себе увагу ретельність підготовки реформ. У Великобританії приступили до приватизації залізниць у 1994 році - через п'ятнадцять років після приходу до влади уряду М. Тетчер. При цьому законодавча база реформи доріг розроблялася протягом п'яти років, а сама реформа почалася в мить, коли економіка країни перебувала на підйомі.

При дослідженні особливостей «американської моделі» можна виділити головну її відмінність від «європейської» - наявність декількох вертикально - інтегрованих компаній, що оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень і управління інфраструктурою виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури винятково тісна.

Світова практика (Західна Європа, Азійсько-Тихоокеанський регіон, США) показує, що до реформування залізниць ці країни підійшли вже при сталій економіці. У цілому зарубіжний досвід не підтверджує однозначно, що поділ залізниць за видами діяльності є кращою формою управління залізничним транспортом.

При всьому різноманітті реформ, які були проведені у західних країнах, можна виділити основні характерні риси, які їм притаманні. По-перше, це, відносно зниження державного регулювання. По – друге, це зниження чисельності персоналу. І по-третє – відмова від збиткових видів діяльності.

Спираючись на дослідження зарубіжного досвіду реформування залізниць можна зробити висновок, що приватизаційні процеси у залізничному комплексі України будуть розвиватися, так як це об'єктивна тенденція у всьому світі. Але даний процес потребує виваженого підходу та законодавчого забезпечення державного регулювання, для того щоб забезпечити максимальні вигоди, як державі, так і залізничній галузі.

Висновок. На нашу думку, виробленню ефективної стратегії реформування повинна

передувати всебічна оцінка поточного стану реформованих об'єктів і можливих наслідків прийнятих рішень. При цьому кожному наступному етапу реформи має передувати ретельний аналіз попереднього етапу. З урахуванням високого рівня невизначеності результатів, який характеризують всякі радикальні реформи, є досить корисним використовувати таку форму апробації нових методів управління та господарювання як експеримент. Прикладом тут може послужити досвід Франції, де нові форми взаємовідносин у трикутнику «держава - залізні дороги (SNCF) - регіональні влади» в частині фінансування регіональних перевезень спочатку апробувалися в окремих регіонах країни.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Доманський В. Международный опыт реформирования железных дорог на пути их приватизации и развития рыночных отношений / В. Доманський, С. Белабудтинова. // Залізничний транспорт України. – 2008. - №5. – С.14-18.
2. Гречко А.В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи / А.В. Гречко // Економічний вісник НТУУ «КПІ». – 2009. - № 6. – С. 137-142.
3. Гриценко Н.В. Світовий досвід реструктуризації підприємств / Н.В. Гриценко // Актуальні проблеми економіки. – 2007. - № 6 (72). – С. 67-72.
4. Дейнека О.Г. Реформування залізничного транспорту України в контексті світового досвіду / О.Г. Дейнека, А.Р. Божок // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збірн. наук. Праць – Харків, УкрДАЗДТ, 2010, № 29 – С. 213- 217.
5. Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збірн. наук. праць – Харків, УкрДАЗДТ, 2011, № 33. – С. 13-19.
6. Проблемы железных дорог Восточной и Центральной Европы // Железные дороги мира. – 2010. - №4. – С. 9-14.
7. Позднякова Л.О. Теоретичне обґрунтування доцільності реструктуризації структури управління залізничним транспортом України / Л.О. Позднякова, Н.В. Гриценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 24.– С. 34 – 36.
8. Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства: Офіційний документ «Біла книга» / Комісія Європейського співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 COM (96) 421, остаточна редакція.
9. Директива 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества // Official № L 237. – 1991. – С. 25–28.
10. Обзор международного опыта реформирования железнодорожного транспорта [Текст] // Эрнст энд Янг. - 2006, - 100 с.
11. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта в России: итоги и задачи // Транспорт Российской Федерации. - 2011. - № 5. - С.20-24.

Аннотация. В статье рассматриваются процессы приватизации и корпоратизации в ходе реформирования предприятий и организаций железнодорожной отрасли некоторых зарубежных стран. В ходе исследования выявлены позитивные и негативные последствия проведения реформ, с целью использования имеющегося опыта в процессе осуществления реформирования в системе железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирования, приватизация, трансформация, эффективность.

Summary. This article investigates the processes of privatization and corporatization in the reformation process of enterprises and organizations in the railway industry of some Western countries. Investigated and analyzed positive and negative effects of reforms are found in order to use existing experience in the process of reforming the system of railway transport of Ukraine.

Keywords: the railway transport, reformation, privatization, transformation, efficiency.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Позднякова Л.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*