

комплекса/ Н. Т. Примачев. – Одеса: ИПРЭЭИ, 2009. – 257 с.

7. Боняр С. М. Судоходство река-море: проблеми розвитку судовладельческих компаний/ С. М. Боняр. – Одеса: ИПРЭЭИ, 2009. – 288 с.

8. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных

компаний: монография/В. В. Жихарева – Одеса: Феникс, 2010. 415 с.

9. Василенко С.Д., Чечітко Ю.Т. Історія України: контекст світової морської політики ХХ століття. – Одеса: Друк, 2007.-352 с.

Аннотация. Рассматриваются особенности текущего формирования параметров рынка транспортных услуг. Внимание обращается на систему структуризации торгового судоходства. Раскрыты отдельные закономерности развития специализированных судоходных компаний за критериями стойкого позиционирования в международных логистических системах.

Ключевые слова: эффективность, глобальный рынок, фрахтовый рынок, интеграционные процессы, грузооборот.

Summary. The features of the current forming of parameters of market of transport services are examined. Attention applies on the system of structure of point-of-sale navigation. Separate conformities to law of development of the specialized navigable companies are exposed after the criteria of the proof keeping in the international logistic systems.

Keywords: efficiency, global market, chartered market, integration processes, turnover of goods.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Винников В.В.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Боровик Ю.Т.*

УДК 656.2.001.73(87)

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЗАСІБ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНЦІЇ

Сліпченко О.Л., заст.нач. Донецької залізниці з екон.пит., здобувач (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто заходи та етапи проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту таких країн як Великобританія, Швеція, США та Канада. Обрано найбільш прийнятний варіант реформування українських залізниць та виділено загальні аспекти здійснення цього процесу.

Ключові слова: реформування, реструктуризація, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Стрімка зміна світової економіки стимулює уряди різних країн до пошуку нових структурних форм функціонування залізничного транспорту, які дозволять залізницям зберегти свою конкурентоспроможність. Функціонування залізничного транспорту в умовах ринкової економіки вимагає здійснення переходу від монопольного становища державних залізниць до роботи заснованої на конкурентній боротьбі. Цей перехід передбачає проведення реформування галузі з її адаптацією до функціонування в ринкових умовах, а саме реструктуризацією.

Складні процеси реформування та реструктуризації вже проведені в багатьох розвинутих країнах та приносять свої результати,

які виражаються у збільшенні обсягів роботи, активному розвитку високошвидкісного руху.

Україна тільки починає впровадження нових принципів функціонування і є піонерами у проведенні реформування, тому для неї надзвичайно важливо вивчати, аналізувати, адаптувати та використовувати досвід інших країн. Аналіз світового досвіду є необхідним та актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У вітчизняній літературі існує чимало фундаментальних праць, присвячених дослідженню світового досвіду реформування залізничного транспорту, таких авторів як Ткаченко С., Сисоєва Е., Дацковська Д., Александрова В. та багато інших,

які перш за все базуються на зарубіжних публікаціях [1-3, 5]. Проте постійні процеси структурних змін в світовій економіці спричиняють і зміни принципів господарювання залізничного транспорту різних країн та створюють нові адаптаційні стратегії, вивчення яких є вкрай необхідним для розвитку залізничного транспорту України.

Формулювання мети статті. Аналіз проведення структурної реформи залізничного транспорту країн світу дозволить виділити основні заходи прийнятні для розвитку залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. У розвинених країнах залізниця історично створювалися як приватні підприємства. Однак, до середини ХХ століття в більшості країн залізниця були об'єднані й націоналізовані. Ще в 1980-х років більшість залізничних систем у світі були державними монополіями. Лише в США й Канаді залізниця хоча й були укрупнені, але зберегли форму корпорацій і не належали державі (за винятком однієї компанії в Канаді).

Протягом останніх двадцяти років реформи залізниць були проведені в десятках країн миру: Європейському Союзі, Великобританії, Швеції, Мексиці, Бразилії, Аргентині, Австралії, Новій Зеландії, Японії й країнах Африки. Основні причини цих реформ були дуже схожі: як правило, державні залізниця виявлялися занадто важким тягарем для бюджету країни. За минулі десятиліття з розвитком автомобільного транспорту стрімко зменшувалася частка залізниць на ринку транспортних послуг. Здебільшого це пов'язано з нездатністю державних залізниць надавати послуги високої якості й швидко реагувати на зміни ринкової ситуації. При цьому держава зазвичай обтяжує залізниця виконанням соціальних функцій. Крім того, система керування державними залізницями виявляється недостатньо ефективною, щоб протистояти профспілкам і запобігти надмірному збільшенню зайнятості, заробітної плати й пенсійних зобов'язань. В цілому це приводить до фінансових проблем і необхідності реформування залізниць.

Незважаючи на те, що проблеми й основні цілі (підвищення якості послуг і зменшення збитків залізниць) багато в чому схожі, у різних країнах обираються різні підходи до реформування залізниць у відповідності до конкретних цілей та існуючих умов. На цій основі можна виділити два основних, принципово різних підходів реформування: поділ інфраструктурної компанії й компаній, що здійснюють перевезення і створення вертикально інтегрованих компаній.

Перший підхід був схвалений країнами ЄС і вже повною мірою реалізований Великобританією й Швецією. Інший підхід

застосували Японія, країни Африки й Латинської Америки.

Досвід поділу інфраструктури та експлуатаційної діяльності розглянемо на прикладі Великобританії, мірою на практиці реалізувала підтримувані Європейською комісією принципи, суть яких зводиться до того, що кращим методом розвитку конкуренції на залізницях є відділення інфраструктури від перевезень і відкриття вільного виходу на ринок перевезень.

В 1994-1997 рр. галузь була приватизована. Замість державної монополії з'явилося більше сотні компаній. Одна компанія (Railtrack) одержала у власність інфраструктуру залізниць. Вона виконувала послуги з ремонту й обслуговування інфраструктури в 14 спеціалізованих компаній. Вантажні перевезення стали здійснювати 3 регіональні компанії, що володіють власним рухливим складом. У секторі пасажирських перевезень працювали 3 лізингові компанії, що володіють рухливим складом і 25 операторських компаній.

Першими результатами реформи було зростання частки залізничного транспорту в перевезеннях, яке пояснювалось поліпшенням якості обслуговування пасажирів. Проте, навіть тоді відзначався спад інвестицій у рухомий склад і конфлікти між регіональними вантажними компаніями з питань доступу до мережі, що призвело до введення спеціального режиму безпечного руху (з низькою швидкістю) на багатьох ділянках, що вкрай утруднило рух. У результаті залізнична галузь виявилася в кризовому стані. Незважаючи на субсидії держави, в 2000 році інфраструктурна компанія Railtrack збанкрутувала й потрапила під зовнішнє керування. В 2002 році замість її була створена нова інфраструктурна компанія, Network Rail Infrastructure Ltd, яка продовжує зазнавати збитків (приблизно 0,3 млрд. фунтів стерлінгів у рік).

Дещо інша ситуація спостерігається у Швеції, де нарощені фінансові складності, викликані збитковістю пасажирських перевезень, вирішили діленням прибуткового і збиткового секторів. Для покриття збитків останнього були виділені спеціальні субсидії з бюджету.

Шведські залізниця були розділені на дві компанії, "Національну залізничну адміністрацію" (Banverket), що відповідала за інвестиції й зміст інфраструктури, і властиво компанію "Шведські залізниця" (SJ), що здійснювала перевезення й контролювала диспетчерську службу. Крім того, у мережі були виділені регіональні ділянки, на яких здійснювалося місцеве повідомлення. Рухомий склад і право замовляти послуги місцевого залізничного сполучення були передані місцевій владі. У результаті звичайною практикою стало проведення тендерів на здійснення місцевих

перевезень, при цьому SJ далеко не завжди вигравала ці тендери.

Проте, SJ одержала виключне право на здійснення міжрегіональних пасажирських і вантажних перевезень. Перевезення на неприбуткових ділянках SJ здійснювала, тільки якщо збитки компенсувалися з державного бюджету. Держава продовжувала так само в значній мірі брати участь у фінансуванні витрат інфраструктури. За законом перевізники оплачували тільки граничні витрати інфраструктури, які включали плату за зношування шляхів залежно від типу локомотива й кількості й типу вагонів.

SJ залишалася прибутковою протягом декількох років. 1996 рік вона вже закінчила зі збитками, в особливо важкому положенні перебував її вантажний підрозділ. В 2001 році SJ була розділена на кілька спеціалізованих компаній: пасажирську, вантажну й ремонтну. Незважаючи на те, що був відкритий вільний доступ на ринок вантажних перевезень, SJ зберегла своє монопольне положення (88%), поступившись лише 11% ринку LKAB. Частка інших перевізників не перевищує одного відсотка. У той же час на ринку місцевих пасажирських перевезень її частка скоротилася до 14%.

В результаті у Швеції виникла досить сильна конкуренція "за ринок" при якій нові компанії не можуть успішно суперничати із уже існуючою фірмою в боротьбі на ринку.

На ряду з викладеними варіантами структурних змін, багато країн віддали перевагу іншому сценарію реформування залізниць: створення вертикально інтегрованих залізничних концесій, подібних вертикально інтегрованим залізницям у США й Канаді.

Так в обох північноамериканських країнах залізниці організовані у вертикально інтегровані регіональні компанії. У США існує 7 великих вантажних залізничних компаній (дороги класу Й), а в Канаді - тільки 2. В обох країнах також діють десятки дрібних компаній, що перевозять вантажі по коротких залізничних вітках. В обох країнах існує така структура залізниць, яка забезпечує "паралельну конкуренцію": більшість ключових населених пунктів з'єднує кілька ділянок залізниць, приблизно однакових по довжині, які, в свою чергу, представлені різними компаніями. Крім того, існують спеціальні права доступу рухливого складу однієї компанії до інфраструктури іншої компанії, що ще більше підсилює конкуренцію. В обох країнах, у силу їхнього розміру, залізниці відіграють важливу роль у перевезенні вантажів. Це вказує на ефективність конкуренції у середині залізничного сектора.

Також доцільно скористатися прикладом реформування у Мексиці.

До початку 1980-х років переважна частина залізниць у Мексиці була державною. Фінансові показники і якість послуг залізничного транспорту згодом погіршувалися. Протягом 1980-х - початку 1990-х років мексиканський уряд неодноразово вживав спроби зробити залізниці прибутковими (зокрема, була значно скорочена зайнятість на 40%), проте це не дозволило кардинально вирішити проблему.

В 1995 році почався новий етап реформи. Було прийняте рішення про відкриття доступу приватним компаніям у залізничний сектор. Більша частина державної залізничної мережі була розділена на 3 концесії й одну загальну зону (іншу частину становили короткі лінії, що продавалися окремо). Концесіонери одержували право експлуатації залізниць протягом п'ятдесятих років із правом продовження концесії ще на такий же строк.

При розробці плану реформи особлива увага була приділена тому, щоб жодна з концесій не одержала виняткового доступу до ключових пунктів: великим містам (Мехіко, Монтеррей і Гвадалахара), промисловим областям (на півночі й у центрі країни) і портам (Темпико й Веракруз). Відповідно до цього принципу були визначені границі концесій. Крім того, кожна з концесій одержала право здійснювати перевезення по лініям інших концесій за деяку плату. Ще один інструмент контролю над тарифною політикою концесій - зобов'язання погоджувати тарифи зі спеціальним державним органом, що, у тому числі, займається дозволом тарифних суперечок відправників вантажу й концесій.

Таким чином реформи, проведені залізницями Мексики щоб дати їй всебічну оцінку, наявні дані свідчать про її позитивний вплив на стан галузі. Фінансові показники всіх залізниць істотно покращилися, а одна з них значно збільшила вантажообіг; виросла й продуктивність праці. Дотепер не відзначалося серйозних конфліктів між учасниками ринку, що говорить про успіх заходів, передбачених на етапі розробки реформи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розглянутий досвід проведення структурних реформ на залізничному транспорті у різних країнах дозволяє обрати більш сприятливі варіанти реформування в Україні, які базуються переважно на європейській моделі діяльності залізниць і припускають вертикальний поділ інфраструктури й перевезень з урахуванням вітчизняних умов та поставлених цілей.

У той же час досвід країн, які повною мірою реалізували модель вертикального поділу (Великобританія й Швеція) показує, що ця модель не допомагає вирішити ключові проблеми українських залізниць: створення конкуренції й стимулів для інвестицій.

Тому більше актуальним для Укрзалізниці є досвід країн Північної й Латинської Америки, де реалізована модель конкуренції між вертикально-інтегрованими компаніями.

Досвід країн, що реалізували модель вертикальної інтеграції, показує, що рентабельне функціонування можливо вже при розмірах мережі 2-5 тис. км.

У зв'язку з цим програма структурної реформи повинна передбачати створення конкуренції тільки в секторі перевезень і суміжних галузей. Реалізація плану реформи фактично залишає ринку вирішувати, чи виникне така конкуренція. У сфері перевезень є економія від масштабу: чим більше компанія, тим більше ефективно вона може використовувати рухомий склад. Тому існує небезпека, що одна більша компанія витисне всіх конкурентів. Якщо ж інфраструктурна компанія буде одночасно здійснювати перевезення, то ця проблема буде ще більш гострою. З одного боку, така компанія буде мати стимули для витиснення з ринку інших перевізників, з іншого боку, регулюючим органам буде вкрай складно забезпечити рівний доступ до інфраструктури для всіх перевізників.

Необхідно зазначити, що до ухвалення рішення про необхідність поділу інфраструктури й перевезень і доцільність створення регіональних інтегрованих компаній, необхідно проаналізувати накопичений досвід взаємодії державної залізничної компанії й приватних операторів.

Крім того, проблема інвестицій впродовж незначного часу залишиться гострою і основним її джерелом будуть доходи від вантажних перевезень. Продаж довгострокових планів доцільним є застосування залізничних концесій на керування вертикально інтегрованими компаніями, що може стати інструментом залучення в галузь інвестицій. При цьому інфраструктура повинна залишитися в державній власності. Крім залучення інвестицій, створення концесій може сприяти й розвитку конкуренції на залізничному транспорті. Пропонована структура концесії влаштована таким чином, що кожний відправник вантажу буде мати можливість скористатися послугами конкуруючої компанії, затративши відносно невеликі засоби на перевезення вантажу автомобільним або річковим транспортному (для переважної більшості відправників вантажу ця відстань не буде перевищувати 200 км). Таким чином, ринкова влада кожної компанії буде обмежена.

Також при проведенні структурної реформи доцільно створити окремо пасажирську компанію, з обов'язковим покриттям збитків з бюджету (державного або регіонального). Витрати на інші соціально значимі функції залізниць або

повинні покриватися концесіями в силу зобов'язань, прийнятих при проведенні тендера на керування концесією, або також з бюджету. Ліцензії на здійснення приміських перевезень можуть бути виставлені на окремі тендери (наприклад, на мінімальний рівень необхідних субсидій при заданих цінах і обсягах перевезень).

Висновки з даного дослідження й перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Таким чином, представлений у статті досвід проведення структурних реформ на залізницях світу має практичну цінність, яку було використано при виділенні загальних заходів цього процесу для залізниць України.

Організаційна та комерційна ефективність функціонування залізничного транспорту розглянутих країн після проведення структурних реформ свідчить на користь вертикального напрямку реформування залізничного транспорту України. Вказані заходи з урахуванням зваженого підходу можуть в ідентичній або інтерпретованій формі бути використані при проведенні структурних реформ національних залізниць. Це є перспективою подальших досліджень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ткаченко С.Е. Мировой опыт стратегии реформирования железнодорожного транспорта / С.Е. Ткаченко // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). – 2006. – № 15-16. – С. 158-162.
2. Сысоева Е.А. Реформы на железных дорогах США / Е.А. Сысоева // Локомотив. – 2008. – № 9. – С. 44-45.
3. Дацковская Д. Уроки «Британской модели» реформирования железнодорожного транспорта : материалы междунар. научно-практич. конференции [«Проблемы экономики и управления на ж/д транспорте»]. – КУЕТТ, 2007. – Т.2. – С. 56-58.
4. Модель инфраструктуры железных дорог Великобритании // Железные дороги мира. – 2002. – № 5. – С. 30-35.
5. Александрова В. Шведские железные дороги на пути реформирования / В. Александрова // Вагонный парк. – 2008. – № 4. – С. 48-52.
6. Железнодорожная реформа в Швеции в свете концепции «зависимости от выбранного пути». // Железные дороги мира за рубежом. Серия 1 – Экономика: Выпуск 4. - 2003. – С. 7-12.
7. Ю.С. Бараш. Реформування структур управління залізничним транспортом у країнах з перехідною економікою. // Залізничний транспорт України - 2003. - №6. - С. 38 – 40.

Аннотація. В статті розглянуті заходи та етапи проведення реформування й реструктуризації залізничного транспорту таких країн як Великобританія, Швеція, США й

Канада. Определен наиболее приемлемый вариант реформирования украинских железных дорог и выделены общие аспекты осуществления этого процесса.

Ключевые слова: реформирование, реструктуризация, железнодорожный транспорт.

Summary. In the article reviewed the activities and stages of the reform and restructuring of the railways in countries such as Britain, Sweden, USA and Canada. Determined the most viable option of reforming the Ukrainian railways and selected general aspects of the process.

Keywords: reformation, restructuring, railway transport.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Широкова О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 656.614.073.44:629.543

ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТАНКЕРНОГО СЕГМЕНТА РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Смолец В.В., ассистент (ОНМА)

У статті розглянуті питання формування танкерного сегмента ринку морської торгівлі, а так само перспективи розвитку танкерного флоту для України.

Ключові слова: ринок морської торгівлі, танкерний флот, інвестиційні проекти, енергетична безпека.

Постановка проблемы и ее связи с научными и практическими задачами. С учетом роли морского транспорта в поддержании международного разделения труда и в ускорении реализации продукции ошибочным является утверждение: «Менеджер по перемещению должен понимать, что обработка и отгрузка сырья и конечной продукции не приносит добавленной стоимости» [1, с. 432]. Транспорт обеспечивает не только формирование собственной прибыли, но и формирует оптимальность образования прибыли у грузовладельцев. В этом отношении, а не только из-за увеличения платежного баланса, деятельность транспортных предприятий имеет высокую макроэкономическую ценность. Этим объясняется наличие активной транспортной политики у государств, развивающих национальную экономику.

Рынок торгового флота как разновидность рынка факторов формируется, с одной стороны, по общим законам равновесия спроса и предложения, так и с учетом внутренних особенностей достижения эффективности, с другой. Главным становится обеспечение экономического роста в пределах критериального ограничения [2]. Кроме того, инвестиционные потоки формируются по задачам капитализации и прибыльности. Поэтому любые источники финансового обеспечения

проектов должны использоваться по экономико-правовым аспектам. Опыт показывает, что альтернативные источники финансирования проектов развития торгового судоходства не дифференцируют объекты по формам собственности [3].

Важнейшим остается эффективность, справедливость и надежность участия в хозяйственной деятельности. Не допускается неправомерное изменение инвестиционного потока при любых рисках объективного плана наращивания провозной способности.

Поэтому необходимо учитывать все факторы формирования грузопотоков, особенно транзитных. Любой грузопоток предопределяет формирование денежного потока. Риск инвестиционного проекта ложится на инвестора, следовательно, необходимо инвестору создавать условия стабильности функциональной деятельности объекта. В этом отношении характерен намерения развития грузовых терминалов на базе Николаевского порта за счет кредитных ресурсов, представляемых Китаем. Вследствие этого порт по интенсивности обработки основных видов грузов достигнет уровня конкурентных портов Черного моря.

Цикличность изменения цен на нефть трудно прогнозировать, а вместе с этим и объемы