

[Текст] / В.И. Ковалев; под общей редакцией В.И. Ковалева. Том1. — СПб.: 2001, 320 с.

4. Харина Е.В. Скоростное и высокоскоростное движение: оценка затрат. [Текст] / Е.В. Харина //Железнодорожный транспорт. - 2002. - №11. - с.64-67.

5. Taylor C. Railway Gazette International, 2009, № 10, p. 63, 65 – 66, 68 – 70.

6. Wolf A. International Railway Journal, 2009, № 9, p. 30 – 32.

7.Машкович О. Н. Новости железнодорожного транспорта [Текст] / О. Н. Машкович // Управление, логистика и информатика на транспорте. - ВИНТИ. - 2008. - № 8. - С.3-5.

8.Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів [Електронний ресурс] / РВПС України НАН України // Режим доступу: <http://www.rvps.kiev.ua/news.php?id=12> - Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів

Аннотация. В статье рассмотрены особенности развития скоростного движения в мире и перспективы в Украине

Ключевые слова: транспортные коридоры, скоростное движение.

Summary. Particularities of the development of the speed motion are considered in article in world and prospects in Ukraine

Keywords: transport corridors, speed motion.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.

УДК 331.107.5:656.2

ОБГРУНТУВАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО – ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Волохов В.А., к.е.н., доцент,
Маркова І.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

В статті досліджено питання подальшого розвитку комерційних відносин на залізничному транспорті та запропоновано розглянути можливість застосування механізму державно – приватного партнерства у залізничній галузі.

Ключові слова: державно – приватне партнерство, види економічної діяльності, залізничний транспорт, механізм, комерційні відносини конкуренція, інвестиції.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими і практичними завданнями. Незважаючи на інтенсивний розвиток ринкових відносин, залізничний транспорт залишається однією з тих галузей національної економіки, що найбільш підлягає регулюванню державними інститутами. Створення реальної багатосекторної економіки в Україні багато в чому залежить від зміни економічних функцій держави в трансформованій економіці, від розвитку конкурентних форм господарювання тощо. Система реформ, передбачених Концепцією Державної програми реформування залізничного

транспорту та Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 роки, направлена на поступове зменшення частки перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних завдяки впровадженню механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень, виведення зі складу залізниць підрозділів, що належать до конкурентного сектору галузі, створення приватних компаній з власним парком вагонів як у вантажному, так і пасажирському русі, розвиток логістичної мережі, підвищення якості послуг та інше.

Враховуючи необхідність проведення реформ у залізничній галузі в умовах дії державних програм, пов'язаних з реформуванням, для подальшого розвитку галузі важливо розробити та впровадити економічні механізми, що забезпечать процес розширеного відтворення виробничих фондів на базі інноваційної моделі розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Останні роки проблема реформування залізничної галузі жваво обговорюється на сторінках періодичних видань та електронних джерел. Їй присвячено багато уваги як на державному рівні, так і серед науковців та практиків. Серед провідних українських вчених значний внесок щодо розв'язання проблеми створення ринково орієнтованої залізничної галузі та розвитку конкурентних відносин на залізничному транспорті належить Г.М. Кирті [1,2], Т.А. Мукміновій [3], Н.Б. Малаховій [4,5], І.М. Аксьонову [6], Ю.С. Барашу [7] та іншим авторам. Майже всі вчені погоджуються з тим, що, з одного боку, неприпустимо абсолютизувати конкуренцію, а з іншого, - потрібне не просто формальне обмеження монополізму, а створення інституційного середовища, яке б постійно підтримувало конкуренцію підприємств.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Дослідження шляхів реформування залізничних підприємств, у тому числі і розвиток конкурентних відносин між ними, набуває дедалі більшого поширення. В силу протиріч, що існують у наукових колах стосовно співвідношення в межах галузі монопольного та конкурентного секторів, приватного та державного капіталу задача формування ефективного, ринково орієнтованого взаємовигідного механізму співпраці залізничних підприємств залишається не вирішеною.

Формування цілей статті (постановка завдання). Мета даної статті полягає у визначенні загальних методичних підходів до утворення організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, заснованого на державно – приватному партнерстві, який сприятиме розвитку якісних послуг на ринку вантажних та пасажирських залізничних перевезень та підвищенню конкурентоспроможності залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. В процесі ринкових реформ в Україні сфера транспортної інфраструктури найменшою мірою у порівнянні з іншими галузями піддалася приватизації. І тому, основним завданням на сьогодні стало забезпечення сталого розвитку матеріально – технічної бази найважливіших елементів транспортного комплексу, у тому числі і шляхом залучення приватного капіталу до фінансування

життєво необхідних інноваційних проектів у сфері залізничного транспорту.

Впровадження механізму державно – приватного партнерства на подальших етапах реформування залізничного транспорту повинно бути реалізовано в межах чинного правового поля та відповідних галузевих програм. Так, зокрема, Концепція Державної програми приватизації України на 2003 – 2008 роки передбачала відділення діяльності у сфері природних монополій від іншої господарської діяльності об'єкту приватизації, приватизацію даних об'єктів по окремих програмах, створення незалежних регулюючих органів для ведення ефективної діяльності в післяприватизаційний період, розширення кола потенційних інвесторів, незалежно від галузі функціонування.

Враховуючи необхідність проведення реформ у залізничній галузі в умовах дії державних програм, пов'язаних з реформуванням, для подальшого розвитку галузі важливо розробити та впровадити економічні механізми, що забезпечать процес розширеного відтворення виробничих фондів на базі інноваційної моделі розвитку.

Дефіцит інвестиційного капіталу і оборотних фондів у сфері діяльності залізничних підприємств і необхідність підвищити результативність їх фінансово-господарської діяльності, привело до рішення звернутися на ринок приватного капіталу для залучення грошових коштів. Для довгострокового розвитку залізничного транспорту ключове значення має формування інвестиційних механізмів, що забезпечують узгодження інтересів залізничної компанії, приватних інвесторів і держави.

З метою створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкурентного середовища, розмежування природно-монопольного (інфраструктури) і конкурентного секторів (експлуатації), забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів була розроблена Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, яка передбачає групування витрат за такими основними видами економічної діяльності: пасажирські перевезення у внутрішньодержавному (крім приміського і регіонального) й міжнародному сполученнях; пасажирські перевезення в приміському та регіональному сполученнях; вантажні перевезення; утримання інфраструктури; локомотивна тяга; ремонт рухомого складу.

Ринок залізничних перевезень на сьогодні представлений усіма без виключення видами економічної діяльності. Кожний вид економічної діяльності на залізничному транспорті України має свої особливості, пов'язані зі структурою управління, фінансуванням, формуванням доходів, ціноутворенням тощо. Тому першочерговою задачею стає формування механізму взаємодії підприємств залізничного транспорту, що займаються різними

видами економічної діяльності в межах окремої залізниці при збереженні єдиного технологічного процесу – забезпеченні безперервності перевезень вантажів і пасажирів.

Для вирішення однієї з основних проблем залізничного транспорту – наростаючого зносу основних засобів – необхідно проводити державну інвестиційну політику, спрямовану на забезпечення інвестиційними ресурсами процесів: простого відтворення основних виробничих фондів з доведенням до нормативного рівня їх зносу (практична мета); розширеного відтворення на інноваційній основі (стратегічна мета). Залучені інвестиції сприятимуть зміцненню матеріально-технічної бази, підвищенню якості послуг і розширенню їх асортименту, зниженню витрат за окремими видами економічної діяльності, підвищенню соціальної захищеності залізничників і вдосконаленню системи державного регулювання.

На сьогодні, за оцінками експертів, саме приватний сектор здатний забезпечити до 75 відсотків від загального об'єму необхідних інвестицій. В зв'язку з цим першочерговим завданням є активне просування в залізничному господарстві системних реформ. Вони вже почалися, і їх головна мета – сформувати в галузі дійсно ринкове, відкрите і конкурентне середовище, а значить, створити передбачені і довгострокові правила гри для підприємців і інвесторів. Конкуренція – це кращий спосіб добитися ефективної тарифної політики, і, до речі, кращий спосіб для вирішення і соціальних проблем в галузі – підняття заробітної плати, розвитку соціальних послуг для працівників галузі. За даними головного комерційного управління Укрзалізниці відомо, що вже сьогодні на ринку залізничних перевезень 45% парку вантажних вагонів є власними, тобто у розпорядженні незалежних перевізників знаходиться близько половини національного парку вантажних вагонів. Від такої зростаючої конкуренції якість транспортних послуг повинна підвищитися.

Розглянемо окремо кожний вид економічної діяльності залізничного транспорту, його функції у забезпеченні процесу перевезень та можливості залучення приватних інвестицій у розвиток матеріально – технічної бази на основі державно – приватного партнерства.

У сфері залізничного транспорту можна виділити п'ять основних напрямів вкладень в основний капітал: це інвестиції в рухомий склад, інвестиції в локомотивну тягу, в ремонтні підприємства, в термінально - логістичні комплекси (для перевезень вантажів і пасажирів) і інвестиції в крупні інфраструктурні проекти. Сьогодні, напевне, лише ринок послуг, пов'язаних з використанням власних вантажних вагонів, сформувався і динамічно розвивається.

Пасажирські перевезення у внутрішньодержавному сполученні в цілому є

планово збитковими, але більшість з них є соціально значимими і потребують державних дотацій. Розвиток вільної конкуренції у сфері пасажирських перевезень, на перший погляд, є доцільним через те, що конкуренція сприятиме покращенню якості обслуговування пасажирів, але, з огляду на збитковість пасажирських перевезень вони потребують значної державної підтримки. Перехресне субсидування повинно бути замінено на пряме бюджетне фінансування пасажирських перевезень. Соціально значимі перевезення завжди будуть підтримуватися державою завдяки дотаційним механізмам. Залучення приватного капіталу стане необхідним для підвищення сервісу обслуговування пасажирів за умови державної підтримки, оскільки, наприклад, обслуговування пасажирів у потягах є високорентабельною діяльністю.

Пасажирські перевезення у міжнародному сполученні є прибутковими, тому вони, в першу чергу можуть бути цікавими приватним інвесторам. Держава повинна надавати гарантії, компенсації по довгострокових позиках, введення у ряді випадків пільгового режиму оподаткування, надання податкових інвестиційних кредитів.

Пасажирські перевезення у приміському сполученні є збитковими, і згідно ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів. Такі перевезення є соціально необхідними і вони особливо потребують підтримки на державному рівні. Залучення приватних інвестицій у цей сегмент на сьогодні стає проблематичним.

Найбільш масштабні інвестиції необхідно направити на розвиток інфраструктури залізничного транспорту. Її стан в даний час не відповідає перспективним вантажо- і пасажиропотокам. Невідповідність пропускної спроможності між залізничним і іншими видами транспорту приводить до виникнення численних проблемних питань і «вузьких місць». Очевидно, що саме інфраструктурні проекти є найбільш складними з погляду реалізації їх на основі державно-приватного партнерства. Наочним прикладом конструктивного перерозподілу функцій і правомочності між державою і приватним сектором служать концесійні угоди на будівництво, реконструкцію та модернізацію інфраструктурних об'єктів, що розвернулися в багатьох країнах. Концесії і угоди про розділ продукції дозволяють, не втрачаючи суверенного контролю з боку держави, привертати чималі приватні капітали у вельми дорогі проекти.

Особливу увагу привертає перспективне будівництво високошвидкісних ліній протяжністю понад півтори тисячі кілометрів для перевезення пасажирів з швидкостями понад 350 кілометрів на годину, що вимагає об'єднання ресурсів держави, регіонів і зацікавлених приватних інвесторів. У реалізації таких проектів держава може брати участь

насамперед шляхом виділення коштів з Інвестиційного фонду України.

За рахунок реалізації механізмів реформи і створення умов для роботи з використанням власних магістральних локомотивів слід повернути приватні інвестиції в локомотивний парк. Тут треба визнати, що ще не створені умови для придбання компаніями магістральних локомотивів. Одна з головних причин – це відсутність відпрацьованого механізму визначення тарифної складової на послуги локомотивної тяги, що дало б можливість розрахувати терміни окупності, економічну ефективність вкладення засобів і покупку локомотивів приватними компаніями.

Недостатніми темпами розвивається конкуренція у сфері ремонту рухомого складу, але поворотним моментом у цьому секторі буде виведення зі складу депо ремонтної діяльності для залучення інвестицій.

Продовження системних реформ залізничної галузі на наступних етапах доцільно проводити на основі впровадження механізму державно – приватного партнерства, який може бути реалізований в межах чинного правового поля та відповідних галузевих програм. Механізм державно – приватного партнерства буде передбачати формування інвестиційних програм, що забезпечать узгодження інтересів залізничних компаній, приватних інвесторів і держави.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 роки. [Текст] Затверджена постановою КМУ від 16.12.2009 р. №1390

2. Кирпа Г.Н. Стратегія взаємодіяння [Текст] / Г.Н.Кирпа /Залізничний транспорт України. – 2003. – №6. – С. 2 – 10

3. Кирпа Г.М. Принципи комерціалізації залізниць України в сучасних умовах [Текст] / Г.Н.Кирпа //Транспорт: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ.: ДПГ. – 2001. – Вип.8. – С.8 – 16

4. Мукмінова Т.А. Структура природної монополії на залізничному транспорті України та деякі підходи стосовно її реформування. [Текст] / Т.А.Мукмінова// Вісник ХНУ ім. Каразіна. Збірник наукових праць. – Випуск 565. – 2002. – С. 79-87

5. Малахова Н. Об'єктивні умови конкуренції на залізничному транспорті [Текст] / Н. Малахова //Збірник наук. Праць КУЕТТ. Сер. „Економіка і управління”, 2003. Вип. 4. – С. 68 – 71

6. Малахова Н. Б. Критерій розмежування інфраструктурної та перевізної діяльності на залізницях України [Текст] / Н.Б. Малахова //Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. – Вип. 10. – Д.: Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В. Лазаряна, 2006. –С. 192 – 197.

7. Аксенов И.М. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта (По материалам конференции «Проблемы экономики транспорта») [Текст] / И.М. Аксенов // Залізничний транспорт України. – 2001. - №2. – С. 5

8. Бараш Ю.С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту [Текст] / Ю.С. Бараш //Залізничний транспорт. – 2004. – №2. – С. 3 – 5

9. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [Текст]. – К., 2008, 413 с.

Аннотация. В статье исследован вопрос последующего развития коммерческих отношений на железнодорожном транспорте и предлагается рассмотреть возможность применения механизма государственно – частного партнерства в железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: государственно - частное партнерство, виды экономической деятельности, железнодорожный транспорт, механизм, коммерческие отношения конкуренция, инвестиции.

Summary. The point of further development the commercial relationships on the railway transport was investigated in this article and we propose to examine the possibility of using this state-private mechanism in the railway branch.

Keywords: state - a quotient partnership, types to economic activity, rail-freight traffic, mechanism, commercial relations competition, investments.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Васил'єв О.Л.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*