

УДК 656.2.001.73(477)

DOI: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.158.2015.62308>

ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Д-р екон. наук О.Г. Дейнека, магістрант М.С. Маковський

ПРОБЛЕМЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Д-р екон. наук А.Г. Дейнека, магістрант М.С. Маковский

PROBLEMS OF REFORM OF UKRAINE RAILWAY TRANSPORT

D-r econ. s. O.H. Dejneka, Master's student M.S. Makovskiy

Стаття присвячена вирішенню комплексу організаційно-економічних та управлінських питань реалізації концепції державного реформування залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, конкуренція, структура управління.

Статья посвящена решению комплекса организационно-экономических и управленческих вопросов реализации концепции государственного реформирования железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование, конкуренция, структура управления.

The article is devoted to solving complex organizational, economic and management issues of implementing the concept of reforming the state railway of Transport.

Keywords: rail, reform, competition, management structure.

Вступ. Розвиток ринкових відносин передбачає утворення підприємницької системи господарювання, яка охоплює усі сектори економіки: господарський, колективний, приватний; всі галузі народного господарства, в тому числі і залізничний транспорт. Тому не можна погодитись з існуючою думкою, що залізничний транспорт через його специфіку (державна власність, певна монополія на окремі види перевезень) несумісний з ринком. Навпаки, залізничний транспорт є активним суб'єктом ринка, який здійснює ряд взаємопов'язаних функцій.

Транспортна мережа України представлена усіма існуючими видами транспорту: залізничним, морським, річним, автомобільним, трубопровідним і повітряним. При цьому в Україні домінуючим видом транспорту за обсягом перевезень (тонни перевезеного вантажу) є автомобільний (більш $\frac{3}{4}$), а за вантажообігом (тоннокілометри) – залізничний (понад 89 %). Зростання ролі залізничного транспорту України як в міжнародних економічних відносинах, так і на внутрішньому ринку в умовах жорсткої конкуренції з іншими видами транспорту

обумовлюється низкою переваг. Він має більш високий рейтинг (разом з повітряним) з безпеки руху, використання електротяги робить залізниці практично незалежними від споживання нафти, що особливо важливо для забезпечення високої гарантованості приміського сполучення; висока економічність в частині їх питомої енергоємності. Залізниці порівняно з іншими видами транспорту мають менш шкідливий вплив на довкілля [1].

В цілому можна відзначити, що місце кожного виду транспорту в ринкових умовах визначається його універсальністю, провізною та пропускнуою спроможністю, рівнем технічної озброєності, розміщенням комунікацій, продуктивністю, вартістю, зручністю та безпечністю перевезень, збереженням вантажу. Співвідношення попиту та пропозиції на транспортні послуги за видами транспорту визначає ступінь участі кожного з них в роботі транспортної системи виробничо-господарського комплексу країни.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із науковими та практичними завданнями. Залізничний транспорт, з іншими видами транспорту,

формує пропозицію на ринку транспортних послуг, беручи тим самим участь в конкурентній боротьбі виробників за споживачів. Функція продавця транспортних послуг становить перед залізничним транспортом завдання зростання його конкурентоспроможності, вирішення якої базується на підвищенні якості роботи транспортних підприємств.

Також залізничний транспорт, з одного боку, є необхідним елементом ринкової інфраструктури, а з іншого — активно користується її послугами, вступаючи у відносини з банками, біржами, інвестиційними та іншими фондами.

Залізничний транспорт України протягом тривалого часу працює в умовах відсутності державного інвестування, тому в найближчій перспективі залізницям необхідно розраховувати тільки на власні фінансові ресурси. Збільшити їх слід не тільки завдяки зростанню обсягів перевізної роботи, а й за рахунок покращення якості її здійснення. Тому підвищення якості експлуатаційної роботи залізниць у сучасних умовах набуває особливої актуальності. Це вимагає проведення певних наукових досліджень якісної сторони перевізного процесу з урахуванням як змін кількісних показників роботи залізниць сьогодні і в перспективі, так і технічного стану інфраструктури [2, 3].

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 у 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.

Визначення мети та завдання дослідження. Залізничний транспорт має не тільки достатньо сумісний з ринком характер, але і ряд переваг, які забезпечують йому конкурентоспроможність та рентабельність на ринку послуг.

В умовах ринку зараз залізниці ще виконують функції, покладені на них державою, але в цілому забезпечують потреби населення та економіки у перевезеннях, проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави. З цього виходить, що проблеми залізниць України в ринкових умовах – це не тільки проблеми залізничників, але й загальнодержавні завдання, від вирішення яких життєво залежить успіх переходу нашої економіки до ринкового механізму.

Отже, метою дослідження є постановка передумов термінової реформи в галузі залізничного транспорту та його окремих підрозділів.

Також до проблем, які слід вирішити під кутом зору мети публікації, є розробка механізму забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту у сучасних ринкових умовах, а саме:

- подоланість недосконалості нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту;
- ліквідація перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- забезпечення прозорості фінансової діяльності галузі;
- формування достатньої конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Вищеперелічене забезпечить остаточне реформування залізничної галузі.

Основна частина дослідження. Таким чином, потребує вирішення питання з подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС та Росії, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але при цьому істотно випереджають залізниці України.

Виникнення проблем у діяльності та розвитку залізничного транспорту зумовлене рядом негативних факторів, зокрема:

- прогресуючим старінням основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів становить близько 65 відсотків, у тому числі рухомого складу – понад 70 відсотків.

Потребує істотної модернізації інфраструктура залізниць. Протяжність колій, ремонт яких не проведено своєчасно, досягла 30 відсотків загальної протяжності. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення техногенних катастроф;

- відсутністю державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалістю законодавчої бази у частині залучення інвестицій;

- низькими тарифами на перевезення пасажирів і відсутністю дієвого механізму компенсації збитків під час надання суспільних послуг, що призводить до перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Збитки від таких перевезень тільки у 2009 році перевищили 3 млрд гривень, що значно обмежує можливість техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту [5].

Єдиний вихід, який допоможе усунути або зменшити усі ці негативні фактори, – це зважений та терміновий підхід до здійснення структурної реформи галузі. Необхідними умовами для ефективного реформування залізничного транспорту є:

- збереження інфраструктури залізниць у державній власності;

- забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що характеризується високим рівнем централізованого управління, та надання можливості для концентрації матеріальних і фінансових ресурсів та розпорядження ними;

- системний підхід до проведення реформ;

- адаптація системи управління залізничним транспортом до ринкових умов господарювання;

- підвищення ефективності діяльності та інвестиційної привабливості галузі;

- узгодження принципів управління залізничним транспортом та організаційно-правової форми господарювання з нормами європейського законодавства;

- стимулювання підприємницької ініціативи, посилення мотивації праці та підвищення рівня соціальної захищеності залізничників [5].

Для успішної реалізації реформи є урядовий документ «Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту», який детально забезпечує процес реформування залізничної галузі. Згідно з цією концепцією реформування проводитиметься шляхом створення вертикально-інтегрованої системи управління галуззю. Основними напрямками реформування галузі є:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;

- утворення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підпорядкованих їй підприємств, установ та організацій;

- розмежування в системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів;

- формування структури управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення конкурентного сектора;

- удосконалення системи тарифів на послуги залізничного транспорту;

- збереження залізниць як організаційно-технологічної ланки залізничного транспорту;

- збереження об'єктів соціальної сфери, які сприяють забезпеченню безпеки руху, охорони праці та формуванню кадрового потенціалу у складі єдиного суб'єкта господарювання;

- збереження цілісності структури управління інформаційними ресурсами, забезпечення незалежного та об'єктивного подання інформації.

Реформування передбачається провести у три етапи. На першому етапі, який вже завершено, створено законодавчу базу, необхідну для проведення реформування, відбулись розмежування функцій державного управління та управління господарською діяльністю. З цією метою:

- розроблено законопроект, який визначає особливості реформування залізничного транспорту та обмежує право відчуження його майна;

- підготовлено пропозиції про внесення змін до Закону України "Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації" та інших законодавчих актів;

- створено на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ та організацій галузі Державну акціонерну компанію "Українські залізниці" (далі Компанія) як єдиний виробничо-технологічний комплекс;

- передано функції державного управління, що на сьогодні виконує Укрзалізниця, Мінтрансв'язку із створенням у його складі урядового органу державного управління з безпосереднім підпорядкуванням йому виробничих підприємств, медичних, освітніх та соціально-культурних закладів у сфері залізничного транспорту, майно яких не входить до статутного фонду Компанії.

До статутного фонду Компанії заплановано передати:

- майно Укрзалізниці, залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, що належать до сфери її управління;

- 100 відсотків акцій відкритих акціонерних товариств, повноваження з управління якими здійснює Укрзалізниця;

- акції, частки та паї, що належать державі у статутному фонді господарських товариств, створених за участю підприємств залізничної галузі.

Проте питання передачі майна до статутного фонду Компанії має вирішуватись після прийняття законів, які визначають особливості реформування залізничного транспорту. Повний перелік майна, що передається до статутного фонду Компанії, складається за результатами інвентаризації майна залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту. Відповідно до законодавства 100 відсотків акцій Компанії перебувають у державній власності і не підлягають відчуженню. Після утворення Компанії залізниці та державні підприємства, безпосередньо задіяні у процесі залізничних перевезень, реорганізуються у її філії. Інші підприємства, установи та організації, майно яких передано до статутного фонду Компанії, перетворюються на її дочірні підприємства. Реформування фінансово-економічної системи галузі проводиться з урахуванням її організаційної структури.

На другому етапі реформування (2012 - 2016 роки) вирішуються питання щодо:

- виведення із складу залізниць підрозділів, які здійснюють вантажні та

пасажирські перевезення, проводять ремонт вагонів, колій, споруд та інших об'єктів;

- створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- проведення попереднього фінансово-економічного та організаційно-правового аналізу з метою визначення можливості і доцільності подальшого утворення дочірніх підприємств Компанії, в тому числі з перевезення пасажирів та вантажів;

- розроблення основних принципів утворення за участю органів місцевого самоврядування та суб'єктів господарювання різних форм власності компаній, що здійснюють приміські пасажирські перевезення;

- утворення дочірніх підприємств Компанії, що проводитимуть діяльність, не пов'язану із залізничними перевезеннями;

- створення організаційно-правової основи для підвищення рівня конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень, механізму правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників і їх взаємодії з об'єктами інфраструктури залізниць.

На третьому етапі реформування (2017 - 2020 роки) заплановано проведення повного розмежування функцій з управління об'єктами інфраструктури залізниць і перевезеннями, для чого передбачається:

- створення умов для запобігання перехресному субсидуванню пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- виведення із складу Компанії непрофільних виробництв і підприємств, не пов'язаних із залізничними перевезеннями, їх роздержавлення;

- утворення підприємств з перевезення пасажирів у далекому і приміському сполученні та розподіл між ними функцій обслуговування;

- створення фінансово-економічної моделі, що забезпечить чіткий і прозорий розподіл фінансових потоків за видами діяльності.

На даний час залізниці, в основному, задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим

потребам суспільства та європейським стандартам. Отже, усі розглянуті країни по-різному виконують реформування структури управління залізничним транспортом. Визначити найкращу модель реформування можна тільки після розроблення спеціального критерію оптимальності, який має враховувати ступінь розвитку залізничної системи країни, наявність боргів перед державою та місцеві особливості кожної країни. Для зниження вартості перевезень і залучення на залізничний транспорт нових споживачів транспортних послуг доцільно поділити його на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Природну монополію – інфраструктуру залізниць – слід залишити під контролем держави або держава має володіти контрольним пакетом акцій створеного товариства.

Отже, ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури, оновленням основних фондів і рухомого складу, впровадженням новітніх технологій і високошвидкісного руху, наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку, збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи.

Нестача власних коштів та відсутність бюджетного фінансування, неможливість

залучення недержавних інвестицій в умовах діючої системи господарювання призвели до небезпечного збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки приміських та вантажних перевезень. Тому впровадження на залізничному транспорті корпоративної реструктуризації за умови економічно обґрунтованої моделі реформування є надзвичайно важливим фактором реалізації стратегічних завдань розвитку галузі.

Висновки з дослідження і перспективи, подальший розвиток у даному напрямку. Реформування залізничного транспорту України виступає на сьогоднішній час головним інструментом покращення конкурентних переваг галузі та приведення діяльності її підприємств відповідно до світових норм господарювання. Розробка та впровадження корпоративної стратегії для залізничного транспорту визначає загальний напрямок розвитку галузі та її підприємств і передбачає розподіл функцій державного управління й організації господарської діяльності, виділення з монопольної структури конкурентного сектора з розмежуванням видів діяльності.

Подальші дослідження передбачають деталізацію управлінських заходів на рівні окремих підрозділів АК «Залізниця України».

Список використаних джерел

1. Смирнова, О.В. Некоторые аспекты взаимоотношений современных предприятий железнодорожного транспорта Украины [Текст] / О.В. Смирнова // Залізничний транспорт України. – 2003. - №1. – С. 39.
2. Буркхардт, Э.А. Эффективна ли смешанная собственность предприятий [Текст] / Э.А. Буркхардт // Залізничний транспорт України. – 2003. - №1. – С. 58.
3. Мукмінова, Т.А. Структура природної монополії на залізничному транспорті України та деякі підходи стосовно її реформування [Текст] / Т.А. Мукмінова // Вісник ХНУ ім. Каразіна: зб. наук. праць. – 2002. – Вип. 565. – С. 79-87.
4. Чебанова, Н.В. Реструктуризація залізничної галузі – теоретичні аспекти і методичні підходи [Текст] / Н.В. Чебанова, Т.І. Єфіменко // Залізничний транспорт України. – 2002. - №1. – С. 31.
5. Аксенов, И.М. Особенности реструктуризации в современных условиях [Текст] / И.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний транспорт України. – 2001. - №1. – С. 7.
6. Дикань, В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
7. Аксьонов, І.М. Вдосконалення системи обслуговування пасажирів [Текст] / І.М. Аксьонов // Залізничний транспорт України. – 2003. – №2. – С. 34-37.

8. Прейгер, Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку [Текст] / за ред. Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 300 с.

9. Долгов, С.И. Экономика и организация внешнеторговых перевозок [Текст]/ С.И. Долгов, К.В. Холопов, С.В. Домнина [и др.]; под ред. К.В. Холопова. – М.: Юрист, 2000. – 682 с.

10. Якименко, Н.В. Значення трансформування транспортного процесу для досягнення конкурентоспроможності підприємств [Текст] // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - № 21. – С. 158-160.

Дейнека Олександр Георгійович, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри менеджменту і адміністрування Українського державного університету залізничного транспорту. Тел. (057) 730-10-46. E-mail: dejneka@list.ru.
Маковський Максим Сергійович, магістрант. Тел. (063) 660-49-49.

Dejneka Oleksandr Heorgiyovich, d.e.s., professor, head of department of management and administration Ukrainian state university of railway transport. Tel. (057) 730-10-46 E-mail: dejneka@list.ru.
Makovskiy Maksim, Master's Student. Tel. (063) 660-49-49.

Наукова праця здана до друку 22.09.2015 р.