

М. І. МІЩЕНКО (ДІПТ)

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

Досліджуються етапи реформування залізничного транспорту розвинутих країн. Аналізується досвід функціонування у нових умовах та перспективи розвитку транспортної галузі.

Исследуются этапы реформирования железнодорожного транспорта развитых стран. Анализируется опыт функционирования в новых условиях и перспективы развития транспортной отрасли.

The stages of reforming the railway transport in developed countries are studied. The experience of operation in new conditions and prospects of development of transport branch are analyzed.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими завданнями

Дослідження діяльності залізниць високорозвинених закордонних країн показав, що у всіх цих країнах, у свій час, залізниці мали труднощі у своїй роботі. Пік фінансової і структурної кризи припав на 70-80-ті рр. Так, у США на початку 70-х рр. збанкрутували компанії, що експлуатували 25 % мережі. Японські Національні залізниці в цей час мали борги до 15 млрд дол. щорічно і сумарний борг складав 250 млрд дол. Сумарний борг залізниць Німеччини до кінця сторіччя міг досягти 500 млрд нім. марок. Таке положення, безсумнівно, викликало занепокоєння керівних органів і спонукувало їх до вживання рішучих заходів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми і на які спирається автор

Починаючи з 1965 р., комісія Європейського економічного співтовариства [1, 2] широко обговорювала питання підвищення рівня рентабельності залізниць в умовах ринкової економіки. Важливе місце в обговоренні займали питання розширення прав залізниць в області комерційної діяльності і відшкодування збитків, пов'язаних зі утриманням інфраструктури (верхня будова колії, контактна мережа, пристрої електропостачання, сигналізації і зв'язку, штучні і технічні споруди). Ці витрати цілком несли на собі залізничні компанії, що обмежувало можливість зниження тарифів.

У той же час на інших видах транспорту (автотранспорт, повітряний транспорт) витрати на утримання дорожньої інфраструктури покривалися з державного і місцевого бюджетів. Таким чином, порушувалася рівність різних

видів транспорту в конкурентній боротьбі, де залізничний транспорт виявився в невігідних умовах.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття

Тому єдиним виходом з такої ситуації став пошук шляхів підвищення ефективності роботи залізниць з метою збільшення прибутку. Залізничні компанії всіх країн зійшлися на тім, що важливим кроком у поліпшенні функціонування залізниць є реформування організаційної структури управління.

Європейські залізниці проводили реорганізацію управління різними шляхами, у зв'язку з цим з'являлися нові організаційні структури. Підприємства, що виникли в результаті реформування відрізнялися по трьох основних ознаках:

- за формою власності;
- за рівнем і типом конкуренції;
- за ступенем ієрархії.

Однак, незважаючи на ці відмінності реформи, проведені у всіх європейських країнах, мали одну загальну особливість: відповідність директиві ЄС 91/440 [1] про поділ функцій утримання інфраструктури залізниць і організації експлуатаційної роботи і документу 1893/91 про компенсацію витрат.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

З метою виявлення основних напрямків проведення реформ розглянемо докладно етапи проведення реорганізації залізниць у різних європейських країнах.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Швеція першою в Європі провела реформу залізниць. Шведська модель структурної реформи мала свої особливості. В основі реформи відповідно до Директиви ЄС лежав поділ інфраструктури й експлуатації. У результаті залізниця Швеції (SJ) у 1988 р. були розділені на дві компанії: BV, що займалася питаннями розвитку і утримання інфраструктури, і SJ, що займалася безпосередньо експлуатацією. Ці компанії мають державну форму власності, але працюють на комерційній основі.

Мережа залізниць Швеції представлена магистральними і регіональними лініями. Основна мережа складається з 35 ліній загальною довжиною 6200 км, регіональна – з 23 ліній довжиною 2200 км. SJ мають монополію на вантажні і пасажирські перевезення по основній мережі. Сторонні компанії мають право виконувати вантажні перевезення по фіксованих маршрутах і пасажирські по регіональній мережі. Права експлуатації регіональних ліній належать утвореним у 1978 р. адміністраціям пасажирських перевезень провінцій. Вони замовляють транспортне обслуговування SJ чи залучають до місцевих і приміських перевезень інші транспортні компанії. Контракти з компаніями-операторами повинні укладатись на відкритих торгах на комерційній основі.

SJ залишається єдиним перевізником у міжрегіональному пасажирському сполученні. Починаючи з 1 липня 1996 р., будь-яка компанія може здійснювати вантажні перевезення на мережі залізниць Швеції на обговорених з державними органами умовах. При цьому перевезення, що виконують SJ, залишаються пріоритетними.

Конкурентами для SJ у пасажирському і вантажному сполученнях є консорціум Citypendeln (приміські перевезення), BSM Jarnvag (місцеві і регіональні перевезення). Остання компанія в березні 2000 р. продана BK Tag і обидві зараз входять у Karisson Groupen.

BK Tag стала першою приватною компанією, що здійснювала пасажирські перевезення, а також однією з перших приступила до виконання вантажних перевезень.

Компанія Tagakeriet починала працювати в сфері вантажних перевезень. Зараз ця компанія розширила границі своєї діяльності. Вона займається крім вантажних перевезень, що дають 1/3 доходів, орендою локомотивів і надан-

ням локомотивних бригад адміністраціям інфраструктури шведської BV і норвезької Jernbanverket, технічним обслуговуванням рухомого складу, а також пасажирськими перевезеннями.

Ще одним конкурентом SJ у сфері вантажних перевезень є компанія Inlandsgoods. Крім здійснення перевізної роботи компанія займається підготовкою машиністів поїзних і маневрових локомотивів.

Згодом SJ значно розширила спектр послуг, що надаються. У зв'язку з чим усередині SJ Group утворилися кілька дочірніх підприємств різної форми власності. Для управління дочірніми підприємствами, що займаються наданням додаткових послуг, була створена холдингова група AB Swedcarrier.

Дочірні компанії, що входять до складу AB Swedcarrier, в оперативному відношенні перебувають у підпорядкуванні бізнес-секторам SJ. Бізнес-сектор пасажирських перевезень, наприклад, координує роботу Trafikrestauranger, бізнес-сектор вантажних перевезень – Swelast, Combi Trans Sweden, Rail Combi, Swe Rail Italia, рухомого складу TGOJ і Swe Maint.

Результатом проведення реформ стало значне поліпшення фінансового положення залізниць Швеції. Експлуатаційні витрати щорічно знижувалися на 3 %. Скорочення витрат стало можливим завдяки зміні організаційної структури вантажного сполучення, чіткому використанню вагонного парку і закриттю зайвих депо.

Також необхідно відзначити, що в результаті проведення реформ підвищився рівень послуг, що надаються як у сфері вантажних, так і в сфері пасажирських перевезень завдяки введенню нового модернізованого рухомого складу, відновленню станцій і прийняттю прогресивної логістичної концепції. SJ змогла одержати можливість підсилити свої позиції на транспортному ринку, особливо в далекому пасажирському сполученні. Немаловажну роль у цьому зіграло відділення основної мережі залізниць від регіональної.

Сильна сторона шведської моделі – принцип замовлення для нерентабельних залізничних перевезень, що дотуються державою і регіонами. Цей принцип працює повною мірою, коли замовлення на перевезення отримані у конкурентній боротьбі. Але там, де SJ має монополні права, така конкуренція неможлива. Однак, незважаючи на конкуренцію з боку приватних компаній-операторів, основний обсяг робіт виконується державною компанією SJ.

Таким чином, з однієї сторони вимога директиви ЄС виконується не цілком, з іншого боку – обмежується можливість подальшого поліпшення фінансового стану залізниць, тому що впровадження конкуренції сприяє одержанню економії в розмірі 30...40 % витрат.

У Німеччині реформа залізниць почалася в січні 1994 р. Проведенню реструктуризації передували ряд важливих подій. У квітні 1993 р. був прийнятий закон, що з 1 січня 1994 р. вивів питання тарифоутворення з-під адміністративного контролю з боку Міністерства транспорту. Виключення склали пасажирські тарифи в приміському сполученні. Одночасно з об'єднанням Державних залізниць ФРН DB і колишньої ГДР DR і створенням Акціонерного товариства «Державні залізниці Німеччини» DBAG були анульовані деякі заборгованості.

Хоча формально DBAG знаходиться в державній власності, по законодавству ФРН ця компанія має ознаки приватизованого підприємства.

Державні залізниці Німеччини здійснюють реструктуризацію в три етапи. Перший етап продовжувався 5 років. За цей час були створені чотири підприємницьких сектори: інфраструктури (з управліннями станцій, мережі і будівництва залізниць, перевезень пасажирів у приміському сполученні, у далекому сполученні і вантажних (з управліннями далеких сполучень, міських сполучень, пасажирських станцій, перевезень дрібних відправок, тяги, ремонтних заводів), а також центральних управлінь і сервісних центрів. Перший етап був використаний для підготовки до рішення задач другого етапу – створення цільової структури із самостійних акціонерних товариств на чолі з холдинговою компанією. У 1999 р. почався другий етап реформи німецьких залізниць DB. На цьому етапі були створені три самостійні експлуатаційні компанії і дві для обслуговування інфраструктури. Їхня приватизація є питанням подальшої перспективи. У рамках нової структури холдингова компанія несе відповідальність за кінцеві результати діяльності залізниць і розподіляє інвестиції між дочірніми компаніями. В існуючій структурі функції експлуатації виконують три компанії: DB Cargo – перевезення вантажів, DB Travel & Tourist – перевезення пасажирів у далекому сполученні, DB Regio – місцеві і регіональні пасажирські перевезення.

На цьому етапі реструктуризації були ліквідовані відділення поїздів і рухомого складу, а

їхні основні фонди приписані відповідним експлуатаційним компаніям.

Утримуванням інфраструктури займаються дві компанії DB Station & Service і DB Network.

Кожна експлуатаційна компанія орієнтована на свій сектор ринку, але користується при цьому однією і тією ж мережею залізниць. DB Cargo та DB Travel & Tourist функціонують на комерційній основі.

Що стосується конкуренції на залізницях Німеччини, то ще до одержання статусу незалежної компанії DBAG уже працювали в умовах конкуренції у вантажному і регіональному пасажирському сполученнях, але займали монопольне положення в далеких пасажирських. У серпні 1999 року дочірня компанія DBAG Metropolitan Express Train GmbH вийшла на ринок далеких пасажирських перевезень з поїздом бізнес-класу Metropolitan у сполученні Гамбург – Кельн, але конкуренція в такій формі поки мало впливає на позиції DBAG у цьому виді сполучень.

У регіональних і місцевих сполученнях положення інше. Законодавча база допускає розподіл контрактів на конкурентній основі, але в більшості випадків умови угод визначаються на контрактній основі без конкурсу. В даний час конкурентом компанії DB Regio, що займається перевезеннями пасажирів у регіональному і місцевому сполученні, є французька група Vivendi, що працює у Великобританії, Австралії, Португалії, Швеції і Нідерландах. Vivendi має 60 % акцій компанії Deutsche Eisenbahn Gesellschaft (DEG), створеної більш як 100 років тому у Франкфурті. Ця компанія стрімко завойовує ринок регіональних перевезень у Німеччині. Вона поставила задачу збільшити частку DEG з 2 % у даний час до 5 % протягом 10 років. Компанія одержала майже половину тендерів і обслуговує близько 511 км ліній і планує збільшити довжину маршрутів до 1000 км.

Ще 2 % сполучень виконують інші регіональні компанії, в основному контрольовані владою земель.

Ситуація з конкуренцією у вантажних перевезеннях більш проста, ніж у пасажирських. У принципі, будь-яка компанія, що має ліцензію, що підтверджує здатність виконувати перевезення з достатнім ступенем безпеки, може виконувати перевезення на мережі DBAG на тих же умовах і за ту ж плату, що і DB Cargo. Відмінність полягає лише в тому, що DB Cargo має великі знижки, як великий перевізник. Але існують додаткові збори за користування послугами станцій і терміналів, сортувальні опе-

рації, використання підйомно-транспортного устаткування, на оплату праці поїзних бригад та інші.

Незважаючи на те, що планувалося переключення вантажопотоків з автомобільного транспорту на залізничний, ситуація складається таким чином, що автоперевізники збільшують свою частку на ринку вантажних перевезень. Поява конкурентів, таким чином, ускладнює положення DB Cargo.

Затвердилися 15 незалежних операторів, що освоюють близько 80 % обігу, не охопленого DB Cargo. Це, головним чином, промислові залізниці, такі як Dortmund Eisenbahn, Koln Harbours & Freight, залізнична компанія металургійного концерну в Айзенхюттенштадте.

Компанія Elbe-Weser Bahn починала з місцевих вантажних перевезень, але потім освоїла і далекі. Компанія Bahngesellschaft починала в Мангеймі як промислова залізниця.

Промислові концерни, що мають власні залізниці, освоюють деякі вантажопотоки самостійно, організовуючи рух маршрутних поїздів між своїми підприємствами, що знаходяться в різних містах.

Проте, кілька незалежних операторів, що починають у пасажирських перевезеннях, намагаються вийти на ринок вантажних. У їхнє число входить і компанія DEG.

Уже в перші роки реформ DBAG змогла досягти росту вантажо- і пасажирообігу на 12,9 %, обсягу пасажирських перевезень на 15,1 %, вантажообігу на 12 %, обороту концерну на 9 % і продуктивності праці на 3,5 %.

Реорганізація і приватизація залізниць Великобританії проводилася згідно з законом про залізничний транспорт 1993 р. У квітні 1994 р. відбувся повний поділ функцій утримування інфраструктури й експлуатації, що відповідало вимогам Директиви ЄС. Інфраструктура, включаючи управління рухом, була передана у ведення компанії Railtrack, що функціонує на комерційній основі. Усі підрозділи, що займалися раніше в системі BR вантажними перевезеннями, приватизовані і розділені на кілька груп: перевезень масових вантажів маршрутними поїздами, повагонними відправленнями й у змішаних сполученнях; дрібних відправок і пошти. Для компаній введений принцип вільного виходу на ринок транспортних послуг. Питаннями тарифоутворення ці компанії не займаються.

В пасажирських перевезеннях вся мережа була розбита на 25 секторів. В них увійшли сім напрямків далеких сполучень, сім регіональних і одинадцять ліній колишньої мережі.

У сфері пасажирських перевезень послуги надають приватні компанії – власники франшиз. Франшиза видається терміном 7 років і більше. У секторах з великими обсягами перевезень франшизи видаються на конкурсній основі, на малорентабельні перевезення надаються пільги.

До кінця 1995 р. ринки продажу франшиз не відрізнялися активністю. Приватний сектор не прагнув узяти на себе ризик. У 1996 р. конкуренція за одержання франшиз підсилилася. При цьому ні BR, ні її керівництво не мали право давати заявки на участь у цих торгах, оскільки вважалося, що це може викликати перекресне субсидування ліній, у результаті чого стане можливим установа неогрунтовано низького рівня пропозицій на торгах. Уже в лютому 1996 р. дві перші компанії, що одержали франшизу і спеціально створена для торгів компанія Creat Western Holdings почала надавати послуги по пасажирських перевезеннях.

Механізм торгів за франшизу має ряд переваг:

1) стимулює конкуренцію між приватними операторами на ринку залізничних перевезень;

2) компанія, що здобула перемогу на торгах (тобто запросила мінімальний розмір субсидій), бере зобов'язання по забезпеченню визначеного рівня якості обслуговування пасажирів;

3) при видачі франшиз враховується різна ефективність тих чи інших користувачів залізничної мережі, і держава може неоднаковою мірою підтримувати і регулювати їхню експлуатацію, значно скорочується і можливість нецільового використання державних субсидій.

Видачею франшиз на пасажирські перевезення й уточненням умов експлуатації займається служба OPRAF, створена при Міністерстві транспорту.

Вона виступає як замовник пасажирських перевезень, установає відповідні ціни і надає дотації по соціально значимих перевезеннях. Парк пасажирського рухомого складу перебуває у віданні трьох компаній, що надають рухомий склад власникам франшиз на умовах оренди. У червні 1994 р. ці компанії були виставлені на продаж і в даний час знаходяться в приватних руках.

Незалежна служба ORR контролює доступ конкуруючих компаній на мережу Railtrack, займається тарифоутворенням і захищає інтереси замовників транспортних послуг.

На відміну від більшості країн Європи, де залізниці залишаються в державній власності, у Великобританії проведена повна приватизація. Після проведення приватизації потреба в оперативному управлінні залізничної інфраструктури відпала, і основним завданням державного регулювання стало забезпечення справедливої конкуренції і захист інтересів споживачів і платників податків.

На початку 1997 р. у Франції почата реформа залізниць, що у порівнянні з розглянутими моделями представляється більш обмеженою. У результаті реформи розділені функції утримання інфраструктури й експлуатації. Власником інфраструктури стало знов створене відомство RFF.

У веденні держави залишаються питання визначення характеристик мережі, розподілу фінансових засобів для RFF, інвестицій у рамках CIES (міжвідомчого комітету з економічних і соціальних інвестицій), вироблення стандартів безпеки, принципів і розміру плати за користування інфраструктурою, функції контролю за SNCF і RFF, рішення питань про закриття ліній і статус нових проектів.

RFF несе відповідальність за модернізацію і розвиток інфраструктури раціональної залізничної мережі, відповідає за пріоритетність інвестиційних проектів і їхнє фінансування, визначає ступінь і форми відповідальності по управлінню інфраструктурою і розміри плати за користування інфраструктурою і займається зборами цих засобів.

SNCF виконує перевезення як єдиний користувач мережі RFF. При цьому вони залишаються державними підприємствами. Особливість французької моделі полягає в тому, що SNCF залишається монополістом. У цьому плані реформа Франції не відповідає Директиві ЄС 91/440. Однак, незважаючи на це в результаті проведення реформи відзначений ріст обсягів перевезень і доходів від них. Особливо вантажних, де залізничний транспорт домігся збільшення частки ринку на 1 %. Так, пасажирооборот збільшився приблизно на 2 млрд пасс-км, вантажообіг – на 4 млрд т-км.

Державні залізниці Фінляндії (VR) – найбільше транспортне підприємство країни. Їх довжина складає 5846 км. Вони перевозять близько 35 млн т вантажів і більш 35 млн пасажирів на рік. Близько 1/3 вантажообігу приходить на міжнародні сполучення.

До 1990 р. залізниці Фінляндії функціонували як відомство. Це означало, що економіка VR була цілком пов'язана з державним бюджетом і

їх політика визначалася державою чи регіональною владою.

Держава визначала також і цінові питання VR. Залізниці Фінляндії мали можливість самі надавати послуги, що забезпечували б економічну рентабельність.

З метою інтенсифікації роботи і поліпшення економічних результатів протягом 1981-90 рр. були проведені заходи щодо реорганізації управління залізницею, спрямовані на комерціалізацію діяльності залізниць, перерозподіл функцій і відповідальності різних ланок управління і скорочення персоналу.

У результаті цього в 1990 р. VR стали державною комерційною установою. Держава взяла під свою відповідальність утримання і будівництво залізничних колій.

У результаті організаційно-структурних реформ господарсько-економічний комплекс залізничного транспорту Фінляндії складається в даний час з декількох фінансово незалежних, але діючих спільно підприємств:

1) товариство з обмеженою відповідальністю VR-Group. Воно представляє материнську компанію і здійснює централізоване адміністративне керівництво діяльністю інших підприємств. VR-Group є також власником нерухомого майна, що не відноситься до експлуатаційної діяльності і мережі телекомунікації залізниць.

2) товариство з обмеженою відповідальністю VR – основний оператор-перевізник у сфері вантажних і пасажирських перевезень.

3) товариство з обмеженою відповідальністю VR-Track. Займається будівництвом об'єктів інфраструктури залізниць, їх поточним утриманням і ремонтом, а також надає інфраструктуру в користування адміністрації залізниць. Остання ж є підрозділом Міністерства транспорту і зв'язку країни.

4) товариство з обмеженою відповідальністю VR-Data. Здійснює централізовану обробку інформації для всіх підприємств залізничного транспорту.

5) компанія Rautatieasunnot, що виконує функції керуючого нерухомим майном залізниць, що не відноситься безпосередньо до експлуатаційної діяльності, відає його утриманням, будівництвом нових громадських будинків і здачею в оренду.

6) компанія Pohjolan Lukenne. Це дочірня компанія VR. Вона виконує автомобільні пасажирські і вантажні перевезення.

На перспективу поки не передбачається приватизація ні VR-Group у цілому, ні підроз-

ділів. Держава залишається єдиним власником акцій.

Завдяки структурним реформам і заходам щодо підвищення економічної ефективності експлуатаційного й іншого видів діяльності, залізниці Фінляндії, починаючи з 1994 р., працюють рентабельно.

Уряд Італії в липні 1998 р. із затримкою майже в 10 років ввів в дію положення випущених у 1991 р. директивних документів ЄС, що вимагали відділення експлуатаційної діяльності від управління інфраструктурою і забезпечення вільного доступу третіх осіб до інфраструктури. Крім того, було вирішено передати відповідальність за місцеві залізничні перевезення на регіональний рівень. Цим залізниці Італії (FS) були поставлені в нові умови, і продовжувати свою діяльність вони зможуть тільки, якщо виконають відповідні зміни, у чому вони істотно відставали від більшості залізниць Європи.

Передбачається, що в майбутньому FS залишиться єдиним підприємством, але з чітким поділом функцій між окремими підрозділами, що одержать визначену самостійність, у тому числі і по фінансових питаннях. Відповідно до нового положення, у відповідність з політикою лібералізації транспортного ринку FS утратять монопольне право на перевезення. За ними залишиться відповідальність за стан, розвиток інфраструктури й організацію користування нею.

У ході реструктуризації в рамках FS була створена адміністрація з управління залізничною інфраструктурою. Власне структурні зміни в FS почалися вже в 1994 р. Були створені три експлуатаційні служби: далеких, місцевих пасажирських і вантажних перевезень, але без присвоєння їм легального статусу. Ці три служби продовжують свою діяльність, але тепер кожна з них буде мати свій локомотивний і вагонний парк.

Адміністрація інфраструктури, крім утримання і реконструкції існуючої мережі, буде відповідати за реалізацію проектів будівництва нових швидкісних ліній.

В основу проекту реорганізації покладені наступні концепції:

- 1) повний пріоритет основного виду діяльності об'єднання;
- 2) відповідність кожної з трьох основних сфер діяльності їх фізичним особливостям – стосовно ринку, клієнтам, державним економічним і соціальним програмам;
- 3) передача підрозділам F c l S всього

оснащення, необхідного для управління їх діяльністю, засобів автоматики і механіки;

4) єдиний орган, що займається технічною і будівельною індустрією – технологічне управління рухомого складу;

5) розподіл управлінських задач усередині об'єднання, що буде мати єдиний вищий орган управління і загальну систему адміністративного забезпечення діючих підрозділів.

У більшості випадків задача утримання інфраструктури була покладена на спеціально створені структури (корпорації компанії), що залишаються у власності держави. У деяких випадках передбачається приватизувати такі структури коли-небудь у майбутньому, і тільки в одній країні структура була із самого початку заснована в якості приватної корпорації – у Великобританії.

Слід зазначити, що в Північній Америці приватні залізниці рішуче настроєні проти виділення з їх складу інфраструктури і права вільного доступу до мережі. Недавні епізоди зі злиттям, що спричинили створення гігантських залізничних систем, послужили каталізатором нових дискусій серед відправників вантажу на тему про те, чи дійсно право вільного доступу є необхідною умовою справедливої конкуренції.

Іншою важливою проблемою в розподілі є приналежність систем СЦБ і зв'язку. Вважається, що в чіх руках знаходяться СЦБ і зв'язок, той і контролює всю залізницю. Якщо мета відкриття вільного доступу до мережі всім бажаючим ставиться серйозно, то СЦБ і зв'язок, безумовно, повинні бути передані або компанії інфраструктури, або іншій незалежній організації, але не експлуатаційної компанії.

Встановлення розміру плати за користування коліями є дуже складною задачею. У США на дослідження, що присвячені визначенню того, скільки приватні залізниці повинні платити корпорації АМТРАК за пропуск їх вантажних поїздів по коліях, що належать корпорації, пройшли роки, та й то отримані результати представляються переконливими далеко не всім. Однак, якщо залізниці дійсно сподіваються вистояти в конкурентній боротьбі з автотранспортом, вони повинні установити стандарти, що будуть зрозумілі і порівняно прості в проведенні процедури тарифікації.

Велика частина залізниць розцінила директиву про поділ експлуатаційної роботи й інфраструктури як зручний випадок заново розглянути весь комплекс питань, пов'язаних з організацією поточного утримання і ремонту інфраструктури. Звертає на себе увагу те, що багато

залізниць перейшли до виконання робіт з поточного утримування і ремонту інфраструктури на субпідрядних основах (шляхом укладання контрактів зі сторонніми компаніями), тільки незначна частина допускає такі структури до проведення перевірок. Типова тривалість контрактів складає від 3 до 7 років.

Наступним важливим питанням, що встало у процесі відділення інфраструктури від експлуатації, є приналежність таких об'єктів, як станції та депо.

Найчастіше вони залишалися у власності компанії. Це неминуче зводило новий міцний бар'єр на шляху нових потенційних перевізників. Для порівняння можна відзначити, що в США (незважаючи на те, що в даний час корпорації АМТРАК належать багато станцій) у часи існування великого числа пасажирських компаній станції і вокзали, як правило, належали компаніям по управлінню терміналами. Вагонні і локомотивні депо залишилися у відомості експлуатаційних компаній або були продані стороннім компаніям.

Що стосується експлуатації, то в більшості європейських країн в останні роки ця функція передана в руки спеціально створених державних корпорацій, хоча деякі залізничні системи обмежилися розділом балансових рахунків, зберігши за комерційним сектором, що входить до складу єдиної залізничної структури, колишній статус. Тільки у Великобританії усі види перевезень були цілком передані в руки приватного сектора, робота якого організована через систему франшиз (ліцензія, що видається фізичній чи юридичній особі на виробництво чи продаж визначеного товару чи послуги у визначеному регіоні протягом установленого періоду і на визначених умовах). Пошук оптимального рішення проблеми субсидування залізниць з боку держави передбачає чітка відповідь на питання про те, на що і з яких коштів повинні виділятися субсидії. У цьому плані на одному полюсі знов-таки знаходиться Великобританія, де всі субсидії (за винятком невеликої кількості грантів, що призначені для побудови нових ліній і вантажних терміналів), направляються винятково на фінансування експлуатаційних компаній. Більшість інших країн, навпроти, воліють субсидювати інфраструктуру. Це виражається в тім, що держава бере на себе усі витрати, пов'язані з інфраструктурою.

Висновки з даного дослідження

Підводячи підсумок усьому вищесказаному, варто сказати, що залізниці повинні пройти ще

довгий шлях перш, ніж вони зможуть досягти тієї мети, що була проголошена на початку реформ. Проведені в різних країнах реформи залізниць відрізняються одна від іншої і мають свої слабкі і сильні сторони. Рішення, що могло б бути застосоване в будь-якій країні, імовірніше з усього, не буде знайдено. Більш того, важко навіть передбачити, як виглядатиме типова організація залізниць наприкінці процесу інтенсивної структурно-організаційної перебудови.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямі

З точки зору рішення про надання переваги вибору між ефективністю виробництва й ефективністю задоволення потреб ринку можна виділити три варіанти організації залізниць.

ВАРІАНТ 1. Унітарна залізниця. В усіх країнах світу залізниці, як правило, поєднували підприємства транспорту, що використовували власні постійні пристрої і рухомий склад. Історично ці залізниці виконували транспортні функції на власних підприємствах, звичайно відчували недолік інформації щодо рентабельності транспортних функцій і були майже цілком орієнтовані на виробництво.

Таким чином, традиційно єдине в західних країнах господарське підприємство виконує усі види обслуговування, не розділяючи фінансові результати на різних ринках. У деяких компаніях таке відокремлення можливе, в інших – небажане, оскільки існуюча на певний момент часу можливість може ефективно служити прихованню зустрічних субсидій у декількох вимірах – не тільки між видами діяльності, але і між окремими напрямками і поїздами.

Слід зазначити, що цей варіант організації залізниць на даний момент у чистому виді рідко зустрічається у світовій практиці. Сюди можна віднести такі країни, як Китай, умовно країни СНД і деякі інші.

ВАРІАНТ 2. «Оптове підприємство». Як «оптове підприємство» залізниця може володіти і керувати постійними пристроями і виконувати всі експлуатаційні функції, передавши функції маркетингу «роздрібним підприємствам». Це означає, що залізниця виконує тільки перевезення, а зусилля в області маркетингу орієнтує на «роздрібні підприємства», а не на відправника вантажу. Залізниця надає в користування весь рухомий склад і поїзні бригади чи частину необхідного на вибір «роздрібного підприємства», як це, наприклад, робиться на Шведських залізницях.

ВАРІАНТ 3. Конкурентний підхід. При використанні цього варіанта конкуренції залізничні компанії повинні мати (і надавати іншим конкурентам) право пропуску поїздів по коліях конкурентів. Одним з можливих може бути варіант, коли регіональні (чи національні) компанії мають право користуватися коліями, що ведуть до основних центрів у районах, що примикають.

Такі варіанти можливі тому, що вигідно всім зацікавленим сторонам: якщо вигода неможлива, такі угоди не будуть підписані чи приведені до реалізації приватними, комерційними транспортними компаніями. При перевезеннях, що виконуються більш, ніж однією транспортною компанією на одному напрямку, витрати на поточне утримання постійних пристроїв, експлуатаційні витрати і капіталовкладення можуть бути розподілені на більший обсяг перевізної роботи, що сприяє підвищенню рентабельності власників залізниць. Це дозволяє транспортній компанії вийти на новий ринок без здійснення капіталовкладень у дублюючі постійні пристрої. Такі угоди часто приводять до зміцнення конкуренції на транспортному ринку. Це перевага для відправників вантажу і суспільства в цілому.

Даний варіант, наприклад, використовується на залізницях Канади і США: вантажні компанії цих країн взаємно користуються коліями одна іншої; у США існують угоди про право користування коліями і станціями.

Мова йде про те, що національна мережа залізниць складається з досить незалежних регіональних. Регіональні залізниці виступають як незалежні корпорації, що мають, з одного боку, комерційно орієнтовані сектори, а з іншого боку – розрахунковий центр (РЦ), що контролює використання, поточне утримання постійних пристроїв, а також стягує плату за їх використання з регіональних корпорацій. Внутрішні збори встановлюються так, що розрахунковий центр працює на беззбитковій основі.

Права користування коліями і відповідні угоди про термінали дозволяють кожній регіональній залізниці надавати послуги на всіх напрямках між вузловими станціями появи вантажопотоків, а також за їхніми межами.

Таким чином, на кожному з основних ринків транспортних послуг може бути конкуренція для більшої частини мережі. Відправники вантажу повинні мати право визначати, яка залізниця буде виконувати перевезення.

Представлені три варіанти організації залізниць розглянуті в порядку зростання усередині залізничної галузі конкуренції, що сприяє суперництву між учасниками залізничного ринку за кращі умови здійснення транспортних операцій, тобто створюється внутрішньогалузеве конкурентне середовище.

Аналіз закордонного досвіду показав, що конкурентний підхід є найбільш ефективним варіантом виходу з кризи. Саме він на сьогоднішній день є вищим ступенем в еволюції організаційних структур підприємств. Однак, упровадження цього підходу неможливе без поділу природно монопольного і потенційно конкурентного секторів. Для цього необхідно чітко установити характерні риси природних монополій, що дозволили б провести цей поділ.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Європейське залізничне законодавство. Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] / Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України / за ред. І. Б. Матвіїва. – 2006. – Т. I. – 296 с.
2. Європейське залізничне законодавство. Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] / Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України / за ред. І. Б. Матвіїва. – 2006. – Т. II. – 494 с.

Надійшла до редколегії 24.03.2009.