

М. І. МІЩЕНКО (ДНУЗТ)

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРИНЦИПИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Досліджуються результати вертикального розділення залізниць країн Європейського співтовариства. Аналізуються отримані ефекти й фактори, які впливають на підвищення конкурентоспроможності й ефективності діяльності залізничного транспорту з урахуванням вимог чинного законодавства Європейського співтовариства.

Ключові слова: вертикальне розділення, лібералізація, реформування, залізничний транспорт, Європейське співтовариство, компанії-оператори, інфраструктура, Директива ЄС

Постановка проблеми у загальному вигляді

Вертикальне розділення на залізничних мережах в окремих державах-членах ЄС сприяло розвитку конкуренції й формуванню найбільш ефективних транспортних ринків, стимулюючи додаткову зайнятість і збільшення інвестицій.

Надмірна вартість побудови паралельної залізничної лінії приводить до розуміння того, що вертикальне розділення практично єдиний механізм, що формує основи розвитку конкуренції на залізничному транспорті. Але, не слід вважати, що вертикальне розділення - синонім лібералізації або конкуренції. Це важлива превентивна умова для транспортних ринків, що відкриваються, у різних галузях промисловості й природних монополій, з потенційно конкурентоспроможними аспектами й умовами обслуговування.

Одержання істотного прибутку від реструктурування й лібералізації, як показує досвід інших галузей, є можливим навіть, незважаючи на існування технічних і технологічних бар'єрів між національними залізничними мережами.

Важко уявити собі сильне економічне зростання зі збільшенням зайнятості і добробуту без наявної ефективної транспортної системи, що дозволяє повною мірою скористатися перевагами внутрішнього ринку і глобалізації торгівлі.

Існують два фактори постійного зростання попиту на транспорт. Для пасажирських перевезень визначальним фактором є вражаюче зростання використання легкового автотранспорту. За останні 30 років кількість легкових автомобілів потроїлося при щорічному збільшенні на 3 мільйони одиниць. Хоча загальна кількість власників легкового автотранспорту в більшості країн Євросоюзу, здається, стабілізується, це не стосується країн-кандидатів, де наявність власного автомобіля розглядається як

символ волі. До 2020 року легковий парк у Євросоюзу істотно збільшиться.

Що стосується вантажного транспорту, його розвиток у більшому ступені зв'язаний зі змінами в європейській економіці і системі виробництва. За останні двадцять років ми перейшли від «накопичувальної» економіки до економіки «оборотної». Це явище чітко просліджується на прикладі перебазування ряду виробництв (особливо трудомістких) з метою зниження собівартості, навіть якщо виробничі площі переносяться на сотні і навіть тисячу кілометрів від головного складального конвеєра і від споживачів. Скасування кордонів усередині ЄС привела до виникнення системи виробництва «з коліс» чи «оборотної» системи.

Результати вертикального розділення проявляються тільки після тривалого періоду роботи залізничної галузі в рамках розумно стійкої законодавчої, регулюючої й економічної ситуації. Необхідно відзначити, що тенденції які спостерігались (на залізницях після розділення) у витратах, платах за проїзд, регулярності сполучень і якості обслуговування можуть бути пояснені широким діапазоном факторів і не можуть бути приписані тільки лише вертикальному розділенню.

Але можна констатувати, що розвиток конкуренції став більш ефективним у країнах, таких як Великобританія, які були піддані повному розділенню.

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

Проблема відділення управління інфраструктурою від транспортних операцій [1], з погляду економічної теорії, зосереджує свою увагу на введенні конкуренції як заходу, що підвищує ефективність обслуговування клієнтів [2]. Прикладом успішного розвитку конкуренції в ін-

ших галузях промисловості може служити телекомунікаційний сектор і енергетичний сектор [3]. Крім того, деякі транспортні сектори завжди перебували в стані розділення [4]. Наприклад, функціонування автомобільних доріг не залежить від умов перевезення пасажирів або вантажів, і в секторі авіації авіаперевезення пасажирів і вантажів не залежать від діяльності служб аеропорту. У всіх цих випадках вертикальне розділення дало початок розвитку ефективних, конкурентних ринків, стимулюючи створення нових компаній, додаткової зайнятості робочої сили й збільшило приток інвестицій.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття

З огляду на надмірну вартість будівництва паралельної залізничної мережі, вертикальне розділення - єдиний ефективний захід введення конкуренції в залізничний сектор. Однак, вертикальне розділення не є синонімом лібералізації або конкуренції, хоча це і є найважливішою попередньою умовою для ринків, що відкриваються, у різних галузях промисловості й природних монополій, з потенційно конкурентоспроможними аспектами й умовами обслуговування.

Формулювання цілей статті

Ціль даної статті полягає в дослідженні організаційно-економічних принципів реформування залізничного транспорту, які є основою вертикального розділення залізниць.

Виклад основного матеріалу дослідження

Матеріали, викладені в даній статті є результатом дослідження й отриманої інформації й документації щодо досвіду вертикального розділення (організаційний, фінансовий і статутний) у межах ЄС; спостереженні за експлуатаційними, економічними показниками, показниками безпеки, а також отриманими ефектами клієнтами пасажирського й вантажного секторів; експертизі ступеня розділення між менеджерами інфраструктури й функціонуючими залізничними операторами, долями на ринку всіх операторів залізниць (функціонуючі й нові учасники) у фрахті в кожній Державі-Члену й вивченні подій на цих ринках в останні роки.

Основною перешкодою у формуванні єдиної транспортної політики ЄС є конфлікт між двома тенденціями: гармонізацією умов конкуренції і лібералізацією доступу до транспортного ринку і ціноутворення. У продовж кіль-

кох років Рада Міністрів ЄС, намагаючись вирішити дане питання, незмінно виявлялася у глухому куті. Заходи спрямовані на лібералізацію, що пропонувала Комісія, постійно відкидалися на тій підставі, що рівень гармонізації умов конкуренції був недостатній, але вирішальний поштовх внесло так зване «Рішення про бездіяльність» Європейського суду від 22 травня 1985 року. Парламент ЄС обвинувачував Раду міністрів ЄС у невиконанні термінів, встановлених у статтях 15 і 79 договору про створення ЄС. Виходячи з цих документів вже до 1988 року необхідно було б забезпечити волю в сфері послуг. У цьому рішенні установлювалася відсутність безпосереднього ув'язування між усуненням правил, що придушують конкуренцію (тобто лібералізацією ринку і гармонізацією конкурентних умов). Дане рішення вимагало втілення в життя положень статті 79. Вона передбачає лібералізацію сфери послуг, на протязі визначеного терміну. На підставі цього рішення Радою Міністрів ЄС на засіданнях 14 листопада 1985 року і 30 червня 1986 року були зроблені численні і перспективні висновки.

Паралельно цій процедурі на засіданні Ради ЄС 29-30 червня 1985 року в Мілані прийняли рішення про завершення створення до 1 січня 1993 року єдиного внутрішнього ринку ЄС. Це рішення значно прискорило прийняття радою міністрів транспорту ЄС рішень, спрямованих на дерегулювання транспортного ринку в напрямі вертикального розділення.

Через декілька років після того був прийнятий цілий ряд рішень, що визначили загальний напрямок реформування транспортного комплексу західної Європи і поклали початок роботі зі створення загальноєвропейської транспортної мережі та лібералізації транспортного ринку.

Рішення, що були прийняті стосувалися різних видів транспорту та перевезень і торкалися самих різних аспектів діяльності транспортного комплексу. Ці рішення були спрямовані на зняття найбільш явних перешкод розвитку вільної конкуренції в сфері транспортних перевезень усередині Європейського економічного співтовариства та найважливіші рішення, що одержали найбі-

льший резонанс, з цього ряду є так звана «правова лінія» (директива) 91/440, про майбутній розвиток політики ЄС в галузі залізничного транспорту.

Вищезгадана директива була прийнята Радою міністрів ЄС у 1991 році після багаторічних малоуспішних зусиль Комісії ЄС і прийнята всіма державами-членами ЄС до 1 січня 1993 року.

Але реалізація будь-яких проектів в області європейської транспортної інтеграції, торкалася великої кількості труднощів, пов'язаних зі специфікою сучасного розвитку різних видів транспорту в Європі.

Основною проблемою такого роду є дуже поглиблена в останні роки нерівномірність розвитку європейського транспортного комплексу, що в останні роки в Європі різко проявилася у тенденції до непропорційно швидкого розвитку автомобільного транспорту, на шкоду іншим його видам, насамперед залізничному. Розрахунки транспортної дирекції ЄС, наведені Н.Кінноком на неформальній зустрічі міністрів транспорту ЄС у Римі 12-13 квітня 1996 року, показали, що частка залізничного транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень у країнах-членах ЄЕС у 1971 складала 32%, а до кінця 90-х років упала до 16%. Сучасні прогнози припускають, що в недалекому майбутньому частка залізниць у загальному обсягу вантажних перевезень у країнах-членах Європейського Союзу може знизитися до 5%, якщо не будуть прийняті термінові заходи для виправлення становища. Але частка автомобільних перевезень постійно зростає. Якщо в 1971 році вона складала 49%, наприкінці 90-х - уже 70%, а по оцінках на перспективу буде обслуговувати до 84% ринку вантажних перевезень. Частка внутрішнього водяного транспорту також знижується. У 1971 році він обслуговував 12% ринку, наприкінці 90-х - уже тільки 8%, в перспективі - менше 5% ринку.

Вихід з економічної кризи, можливість отримання додаткового очікуваного обсягу перевезень, пов'язаного зі зростаючою промисловою активністю, прийдеться головним чином на автотранспортні перевезення. Прогноз цілком вірогідний, тому що автотранспортні перевезення являють собою най-

більш гнучкий і орієнтований на ринок вид транспорту. Залізничний транспорт Європи буде продовжувати втрачати питому вагу на ринку, якщо уряди і залізничні суспільства не змінять докорінно свою сучасну політику і свої традиційні концепції. Але навіть у цьому випадку варто враховувати, що залізницям буде потрібно досить багато часу, щоб частково або цілком повернути загублені частки ринку.

У залізничній галузі найбільшу вигоду від розділення з управлінням інфраструктурою одержує вантажний сектор, оскільки пасажирський сектор істотно залежить від державного фінансування.

Достатній ефект при наданні послуг у пасажирському секторі, що функціонує на комерційній основі, з'являється тільки, коли:

- доступні достатні потужності інфраструктури;

- комерційна операція можлива з урахуванням плати за проїзд, дозволеної регулюванням, або життєздатної на ринку;

Ці умови є відносно обмежувальними в пасажирському секторі залізниці - тому є винятком у Європі.

Держави-Члени ЄС здійснили вимоги Директив 2001/12/ЄС і 2001/14/ЄС щодо незалежності існуючих функцій. І особливо, щодо ступеня вертикального розділення управління інфраструктурою й компаніями-операторами поїздів. Це вплинуло на транспортні ринки в різних Державах-Членах і дало можливість оцінити різні переваги й недоліки ухвалених рішень.

У Великобританії введення конкурентоспроможної ціни допомогло стимулювати ріст ринку й заохотило введення нововведень в обслуговуванні. Хоча витрати з 2000 р. істотно збільшилися, і раніше відзначалося, що витрати галузі надмірні й це може бути частково результатом складної й неефективної договірної матриці, від якої відмовилися під час приватизації. Поки це - малий результат інвестиційної політики.

У Нідерландах вважають, що вертикальне розділення залізничного сектора підвищило показники точності, надійності, спроможності й безпеки. Крім того, вертикальне розділення не привело до істотного збільшення витрат менеджера інфраструктури або компанії - оператора.

В Італії істотна кількість операторів увійшла на залізничний вантажний ринок після його відкриття. І хоча це ще часткова інтеграція, все більша кількість нових операторів-учасників

ринку висловлюють своє бажання одержання доступу до мережі.

Часткове розділення французької залізничної галузі показало, що перспективи введення конкуренції й збільшення прозорості не були досить усвідомлені. Були незначні досягнення в зміні ефективності й пасажирському господарстві.

В основі формування механізму, що гарантує повне вертикальне розділення, повинне бути повне розуміння потенційних витрат, що є результатом прийняття специфічної структурної моделі. Вони можуть бути істотними, оскільки модель вимагає введення складного догіврного забезпечення структури, узгодження розкладу, компенсації збитків за затримки й значну консультацію операторів поїздів, планування підвищення експлуатаційних показників діяльності об'єктів інфраструктури.

Лібералізація означає функціонування на мережі більше одного залізничного оператора. Отже, лібералізація означає, що принаймні одному залізничному операторові, незалежному від менеджера інфраструктури, дозволяється забезпечувати залізничні сполучення.

Недискримінація означає однакові умови для всіх Залізничних операторів, менеджерів інфраструктури, з погляду доступу до функціонування на залізничній мережі.

Вертикальне розділення означає відділення функції менеджерів інфраструктури від будь-якого залізничного оператора як засобу забезпечення недискримінації й у перспективі, ця структурна незалежність призведе до поведінкової незалежності.

Дослідження теорії вертикального розділення надають безліч теоретичних переваг, хоча й не описаних докладно або визначених кількісно. Нижче представлений перелік найбільш відповідних вертикальному розділенню переваг, отриманих у результаті виконаного дослідження:

Прозорість: теоретично, все більша кількість інформації може бути доступною учасникам транспортного ринку, дозволяючи їм зробити з більшою точністю пряме порівняння вартості послуг залізничного транспорту з іншими видами транспорту. Ця інформація, що відображає рівень плати за надання доступу до колій, теоретично, дозволяє потенційним операторам краще оцінювати комерційні можливості входу на ринок (хоча деякі проблеми інформаційної асиметрії, залишаються).

Економічна ефективність: Розділення ураховує спеціалізацію операторів і одержання

економії за рахунок зростання обсягів виробництва, приводячи у свою чергу до зниження питомих витрат на одиницю продукції (економічний ефект від збільшення масштабів виробництва). Наприклад, незалежні вантажні оператори можуть розширити надавані послуги за національні кордони й забезпечити одержання корисного ефекту від масштабу за рахунок більшої кількості клієнтів і одиниць рухомого складу. Там, де розвивається конкуренція між операторами, ці ефекти будуть передані кінцевим споживачам у вигляді кращої якості обслуговування й більш низьких цін.

Нейтралітет: Справедливий доступ краще забезпечений, коли є повне вертикальне розділення. Підтримка й/або асигнування інтегрованої залізничної компанії необхідно, щоб стимулювати внутрішнього оператора. Тоді як у незалежного менеджера інфраструктури існує комерційний стимул пристосування повного переліку вимог до нових і діючих операторів.

Конкуренція: Розділення дозволяє посилення конкуренції приводити до зниження вартості, застосуванню нововведень і поліпшенню якості обслуговування. Розвиток конкуренції є наслідком нейтралітету й недискримінації. У той час, конкуренція на ринку надає значні переваги для обох сторін (пасажирів і власників суспільного транспорту), коли транспортні власті можуть укласти договори на основі найнижчої необхідної субсидії або самої інноваційної пропозиції по обслуговуванню. Ефективний конкурентоспроможний результат у цьому випадку залежить від прозорості й справедливого вибору передбачуваних претендентів, об'єктивність вибору яких гарантує вертикальне розділення.

Приватизація: Розділення полегшує приватизацію різних організацій у межах галузі й, отже, введення більшої комерційної й фінансової дисципліни. Однак розділення не обов'язково приводить до приватизації. Як показує досвід, у вертикально розділених транспортних мережах на сьогоднішній день тільки мале їхнє число зазнало явище приватизації. Крім того розділення не є необхідною умовою для приватизації.

Однак поряд з перевагами необхідно виділити й багато теоретичних недоліків вертикального розділення. Головний недолік полягає в потенційному збільшенні витрат галузі, внаслідок виниклої необхідності підтримки ринку, запобігання монополістичного зловживання й складної договірної структури. Нижче представлений список самих великих недоліків верти-

кального розділення, отриманих у результаті виконаного дослідження:

Транзитні витрати: При переході від вертикально-інтегрованої до вертикально-розділеної галузі, транзитні витрати виникають у результаті потреби в організаційному реструктурованні й введенні нових договірних зобов'язань і трудових навичок. У той час як ці транзитні витрати, як можна було б очікувати, будуть компенсовані економією коштів від збільшення конкуренції протягом прогнозованого періоду. Але проте, ці витрати можуть бути істотними, особливо де структура галузі й/або регулююча структура трансформувалася кілька разів за недовгий час. Витрати переходу були визначені як серйозна проблема галузі у Великобританії.

Втрата економії галузі: Економія за рахунок зростання виробництва, будучи результатом множини інтегрованих операцій, у теорії може бути загублена у зв'язку з розділенням ключових функцій. Однак, результати академічних досліджень, що розслідують цю проблему, дають можливість припустити, що переваги вертикального розділення переважають будь-який несприятливий вплив у рамках втрати економії в галузі.

Інформаційна асиметрія: Менеджер інфраструктури, у теорії, може відмовити в наданні інформації, пов'язаної з регулюванням діяльності або навчанням оператора, особливо, де умова надання такої інформації зробила б вплив на його винагороду.

Зниження стимулу вкладень капіталу в інфраструктуру: Менеджерів інфраструктури може бути важко досягти адекватного повернення інвестицій, особливо у випадках інвестицій в інфраструктуру, які приводять безпосередньо до скорочень витрат оператора поїзда. У такому випадку інвестиції мають не оптимальну тенденцію. Чи зможуть менеджери інфраструктури повернути ці інвестиції в повному обсязі, буде залежати від структури плати за надання доступу й ступеня зв'язаності регулюючої структури.

Проблеми координації: збільшені інтерфейси (збільшення кількості елементів організаційної структури) різних сторін у галузі можуть створити проблеми координації. Наприклад, щодо врегулювання окремих суперечок або узгодження розкладу у випадках, коли кілька операторів використовують ту саму інфраструктуру. Такі проблеми можуть бути вирішені, за допомогою відповідних договорів або процедур у галузі, але на практиці, ці процедури можуть забирати багато часу й коштів.

Зниження рівня надійності й безпеки: можна затверджувати, що при деяких обставинах, такі проблеми координації можуть привести до збільшення затримок і скасуванням і навіть зниженню безпеки. Наприклад, деякі коментатори приписали нещасний випадок Hatfield і наступне погіршення в роботі обслуговування поїздів в GB структурі галузі, створеної в результаті приватизації. Однак можна справедливо затверджувати, що ці події були результатом заходів, які стумюлювались специфічними комерційними й договірними заходами, а не безпосередньо вертикальним розділенням.

Можливий негативний вплив на конкуренцію: розділення вертикально інтегрованих організацій може, у результаті, привести до ситуації, коли відносно слабкі юридичні особи у фінансових умовах, будуть уразливі для поглинання іншими. Консолідація цього виду на практиці мала місце у Великобританії, з багатьма діючими операторами, що поглинаються більшими компаніями (GB Railways by FIRST Group, Chiltern by Deutsche Bahn, EWS by Deutsche Bahn, etc и т.д).

До інших недоліків також відноситься ймовірність виникнення великих непередбачених обставин, значного ризику, збільшення кількості юридичних осіб (часто із суперечливими цілями).

Висновки з даного дослідження

У цілому, розглянувши організаційно-економічні принципи реформування залізничного транспорту неможливо зробити однозначні висновки про доцільність переходу до вертикально розподіленої системи управління. Розгляд теоретичних переваг і недоліків дає можливість зважено стверджувати, що результат багато в чому буде залежати від специфічного економічного, комерційного, регулюючого й певного навколишнього середовища в конкретних Державах-Членах. Однак вертикальне розділення необхідно не саме по собі, а несе цілий ряд переваг і тільки деякі з них на сьогодні розкриті. Але в більшості випадків, у їхній основі лежить розвиток конкуренції.

Що стосується чинного законодавства ЄС (Статті 6 і 9 Директиви 2001/12/ЄС, Статті 4 і 14 Директиви 2001/14/ЄС, Директива 91/440/ЄС [5, 6]) – воно не вимагає вертикального розділення між менеджерами інфраструктури й залізничними операторами. Але вимагає, щоб “відповідні функції”, що стосуються доступу до інфраструктури, були незалежні від умов надання транспортних послуг.

Перспективи подальших розробок у даному напрямі

На сьогоднішній день сформувався чітка необхідність реалізації процесу розділення на трьох рівнях:

- бухгалтерський облік: розділення між менеджментом інфраструктури й залізничним оператором;

- згадане вище розділення функцій управління інфраструктурою від залізничних операцій;

- розділення фінансування пасажирського сектора, від всіх інших форм фінансування.

Тому, надалі, при дослідженні питань підвищення ефективності функціонування залізниць Європейських країн необхідно вивчити досвід реалізації даних вимог і дати їхню докладну характеристику.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Міщенко, М. І. Проблеми формування загальноєвропейської транспортної політики [Текст] / М. І. Міщенко // Вісник ДНУЗТ.- Вип. 29.- Видво ДНУЗТ, 2009.- 300 с.

2. Европа на пути к единой железнодорожной системе [Текст] // Железные дороги мира.-2008, №9. – с.9-13;
3. <http://ec.europa.eu>
4. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/;
5. Європейське залізничне законодавство, Т. 1: Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] /п.р. І.Б. Матвіїва //Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України. - Укрзалізниця, К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс».-2006 – 296 с.
6. Європейське залізничне законодавство, Т. 2: Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] /п.р. І.Б. Матвіїва //Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України.- Укрзалізниця, К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс».-2006 – 494 с/

Надійшла до редколегії 30.03.2012.

Прийнята до друку 09.04.2012.

М. И. МИЩЕНКО

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Исследуются результаты вертикального разделения железных дорог стран Европейского сообщества. Анализируются полученные эффекты и факторы, которые влияют на повышение конкурентоспособности и эффективности деятельности железнодорожного транспорта с учётом действующего законодательства Европейского сообщества.

Ключевые слова: Вертикальное разделение, либерализация, реформирование, железнодорожный транспорт, Европейское сообщество, компании-операторы, инфраструктура, Директива ЕС

М. I. MISHCHENKO

ORGANIZATIONAL-ECONOMIC PRINCIPLES OF REFORMING OF THE RAILWAY TRANSPORTATION

Results of vertical division of railways of the countries of the European community are investigated. The received effects and factors which influence increase of competitiveness and efficiency of activity of a railway transportation with the account of the current legislation of the European community are analyzed.

Keywords: Vertical division, liberalisation, reforming, a railway transportation, the European community, the companies-operators, an infrastructure, EU Instruction