

УДК 336.5.02:656.2

Марина Потетюєва

ДОСВІД ІНОЗЕМНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ У ФОРМУВАННІ МАЙНОВИХ МОДЕЛЕЙ

У статті розглядається досвід іноземних залізниць при реформуванні залізничної галузі. Досліджуються основні підходи до формування майнових комплексів залізничного транспорту, які тісно пов'язані з організаційно-правовими формами підприємств галузі та в подальшому впливають на їхній розвиток.

Ключові слова: майновий комплекс, нерухоме майно, земля, реформування галузі, залізниці.

В статті рассматривается опыт иностранных железных дорог при реформировании железнодорожной отрасли. Исследуются основные подходы к формированию имущественных комплексов железнодорожного транспорта, которые тесно связаны с организационно-правовыми формами предприятий отрасли и в дальнейшем влияют на их развитие.

Ключевые слова: имущественный комплекс, недвижимое имущество, земля, реформирование отрасли, железные дороги.

In the article experience of foreign railways is examined at reformation of railway industry. Basic approaches are probed to forming of property complexes all-rail transport, which are closely related to the legal forms of enterprises of industry and in future influence on their development.

Keywords: property complex, real estate, earth, reformation of industry, railway.

Постановка проблеми. Тенденції розвитку світової економіки накладають свій відбиток на процес реформування та розвитку залізничного транспорту різних країн, який займає одне з провідних місць у забезпеченні потреб виробничої сфери та населення у перевезеннях.

Проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті України прискорить темпи євроінтеграції, сприятиме налагодженню більш поглибленого міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дозволить більш ефективно використовувати геополітичний потенціал України, а також сприяти виведенню економіки України на стійкі темпи економічного зростання і створення умов для побудови економіки загального добробуту.

Реформа залізничної галузі – це не знищення основ існуючої структури, це ринкове перевтілення підприємств залізничного транспорту, яке поставить нову структуру в один ряд з провідними залізничними корпораціями світу.

© Потетюєва М. В., 2013

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Укрзалізниця, як державна акціонерна компанія, набуде унікальної інвестиційної привабливості, а до цього додасться уже набутий імідж галузі, як надійного партнера на ринку трансконтинентальних сухопутних перевезень. Для суспільства виграш очевидний – надходження крупних інвестицій в галузь, що в свою чергу позитивно вплине на покращення пасажирського сервісу, безпеку руху, розвиток швидкісного руху, побудову сучасного рухомого складу, а для економіки – це надійне, безпечне, регулярне та маловартісне транспортування продукції та необхідних ресурсів.

Проблеми реформування залізничного транспорту України полягають в тому, що за останні десять років, прийняті і затверджені Кабінетом Міністрів України Програми реструктуризації і реформування здійснювались не в повному обсязі, і тому останнім часом в Україні стан галузі та різкі зміни економічної ситуації, вимагають чіткої зваженої політики в питаннях реформування галузі залізничного транспорту [1, 2, 3].

Особливої уваги заслуговує в процесі розвитку (реформування) галузі формування майнового комплексу залізниць, що являє собою сукупність активів і зобов'язань, які дозволяють вести окрему господарську діяльність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти реформування залізничного транспорту висвітлені в багатьох наукових працях як вітчизняних, так і зарубіжних вчених: І. Акімової, І. Беседіна, Ю. Бараша, Л. Батенко, В. Бойко, П. Власова, Р. Галгаша, О. Іванова, О. Кузьміна, Н. Колесникової, М. Макаренка, Н. Малахової, Т. Мукмінової, В. Пасічника, Л. Познякової, Є. Сича, Є. Трифонова, Ю. Цветова, З. Шершньова та інших.

Метою даної статті є дослідження проблем формування майнових комплексів іноземних залізниць в період реформування галузі.

Виклад основного матеріалу. Майно підприємства поділяється на виробничі й невиробничі фонди. Також до складу майна входять інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі підприємства. Майно підприємства становлять виробничі і невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі підприємства.

Частина 2 ст. 66 Господарського кодексу визначає, що джерелами формування майна підприємства є: грошові та матеріальні внески засновників; доходи, одержані від реалізації продукції, послуг, інших видів господарської діяльності; доходи від цінних паперів; кредити банків та інших кредиторів; капітальні вкладення і дотації з бюджетів; майно, придбане в інших суб'єктів господарювання, організацій та громадян у встановленому законодавством порядку; інші джерела, не заборонені законодавством України [4]. Частина 1 ст. 140 Господарського кодексу серед джерел формування майна суб'єктів господарювання містить ще безоплатні та благодійні внески, пожертвування організацій і громадян.

Основою правового режиму майна суб'єктів господарювання, на якій базується їх господарська діяльність, відповідно до ч. 1 ст. 133 Господарського Кодексу є право власності, а також речові права осіб, які не є власниками, – право господарського відання і право оперативного управління.

Крім зазначених, господарська діяльність може здійснюватися також на основі інших речових прав (у розділі II книги третьої Цивільного кодексу України вони називаються речовими правами на чуже майно), до яких відносяться, зокрема, права володіння, права користування [5].

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Право володіння чужим майном виникає на підставі договору із власником або особою, якій майно було передане власником, а також на інших підставах, встановлених законом (ст. 398 Цивільного кодексу).

Право користування чужим майном (сервітут) може бути встановлене щодо земельної ділянки, інших природних ресурсів (земельний сервітут) або іншого нерухомого майна для задоволення потреб суб'єктів господарювання, які не можуть бути задоволені іншим способом (ч. 1 ст. 401 Цивільного кодексу). Право користування чужою земельною ділянкою або іншим нерухомим майном полягає у можливості проходу, проїзду через чужу земельну ділянку, прокладання та експлуатації ліній електропередачі, зв'язку і трубопроводів, забезпечення водопостачання, меліорації тощо (ч. 1 ст. 404 Цивільного кодексу).

Майно суб'єктів господарювання може бути закріплено на іншому, крім зазначених у ч. 1 ст. 133 Господарського кодексу, праві відповідно до умов договору із власником майна. Отже, ч. 2 ст. 133 Господарського кодексу передбачає можливість визначення інших прав, які належать не до речових, а до зобов'язальних прав.

Аналіз зарубіжного досвіду дозволяє виділити наступні моделі до формування майнових комплексів залізничного транспорту:

- *модель розділення*. Суть якого зводиться до інституційного розділення операторів інфраструктури і підприємств, що здійснюють залізничні перевезення. Кожну сферу діяльності там здійснює самостійна юридична особа з відокремленим балансом, звітністю і відповідальністю за результати діяльності. Цю модель з відповідною національною адаптацією використано в скандинавських країнах, країнах Латинської Америки, Великій Британії, Іспанії, Португалії, Швеції, Франції, Голландії, США та Канаді.

Піонером такої моделі є Швеція. Швеція вибрала більш консервативну модель – часткове вертикальне розділення. Шведські залізниці розділені на дві компанії – «Національну залізничну адміністрацію», яка відповідає за інфраструктуру, та «Шведські залізниці» (SJ), яка здійснювала перевезення і контролювала диспетчерську службу.

До початку реформи протягом багатьох років залізниці Великої Британії втрачали свою частку транспортного ринку, що практично при повному збереженні мережі зробило державну корпорацію «Британські залізниці» збитковим підприємством. У 90-х роках ХХ ст. галузь була приватизована. Замість державної монополії з'явилося більше сотні компаній. Вантажні перевезення здійснювали 3 регіональні компанії, володіючи власним рухомим складом. У секторі пасажирських перевезень працювали 3 лізингові компанії, володіючи рухомим складом, і 25 операторських компаній. Одна компанія отримала у власність інфраструктуру залізниць та не змогла досягти стабільної рентабельності і була викуплена компанією, що створена урядом країни [6].

У кінці ХХ ст. Французька національна залізнична компанія (SNCF) була розділена на дві частини. Була створена державна організація Réseau Ferré de France (RFF), відповідальна за утримання інфраструктури і контроль за доступом до неї. За SNCF було збережено право надання послуг з перевезення. З тих пір на ринку не з'явилося жодної нової фірми – SNCF залишається монополістом. Майновий комплекс двох компаній є державною власністю, оскільки держава є їх акціонером. При цьому необхідно відмітити, що в структурі галузі існує 7 регіональних рад, яким регіональний (приміський) залізничний транспорт переданий в управління разом з відповідними субсидіями [7].

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

У США і Канаді залізниці організовані у вертикально інтегровані регіональні компанії, а структура залізниць передбачає, що більшість ключових населених пунктів з'єднує декілька ділянок залізниці, які належать різним компаніям. У США існує сім крупних приватних вантажних залізничних компаній, а у Канаді – дві. В обох країнах також діють десятки дрібних компаній, що перевозять вантажі по коротких під'їзних залізничних коліях та існують спеціальні права доступу рухомого складу однієї компанії до інфраструктури іншої компанії. Необхідно зазначити, що залізниці у США ніколи не були державними, проте з часом приватні залізничні компанії передали державі свої збиткові підрозділи пасажирських перевезень [8].

У Мексиці на початку 1980-х залізниці знаходились тільки у державній власності, а перевезення здійснювали тільки державні компанії. У кінці ХХ ст. був відкритий доступ приватним компаніям до залізничного сектору. Більша частина державної залізничної мережі була розділена на 3 концесії і одну загальну зону спільного користування. Концесіонери одержали дозвіл на експлуатацію залізниць протягом 50 років, однак жодна з концесій не отримала виняткового доступу до ключових пунктів. Прикладом є район Мехіко, що використовується всіма трьома компаніями: по 25 % акцій належать кожній з концесій, а 25 %, що залишились – державі.

• *інтеграційна модель.* Сфери діяльності (крім управління інфраструктурою та надання перевізних послуг) незалежні одна від одної з позиції управління і мають окремі рахунки та окремий баланс. Але відповідні організаційні структури не є самостійними юридичними особами. Інтегроване підприємство в цьому випадку є єдиною юридичною особою. На сьогодні ця модель працює в Бельгії, Росії та Люксембурзі. До 1997 р. вона діяла у Франції.

Реорганізація залізниць Бельгії з урахуванням директив ЄС передбачала виділення самостійних державних компаній, а саме: компанії інфраструктури Infrabel, операторської SNCB та холдингової компанії SNCB Holding. Державній компанії Infrabel передано всі функції і задачі, пов'язані з управлінням інфраструктурою. Вона повністю фінансується державою і частково через FIF (фонд інфраструктури залізниць). Основними функціями Infrabel є будівництво нових об'єктів, модернізація, утримання інфраструктури та управління нею. Основними задачами SNCB, провідної компанії-оператора вантажних і пасажирських перевезень є реформування організації вантажних перевезень. Таким чином, Бельгійська модель з однієї сторони, зберігає відповідальність перед суспільством щодо транспортного обслуговування, а з іншої – створення трьох незалежних компаній дозволяє кожній з них сконцентруватися на своїй профільній діяльності та задачах за допомогою власних бізнес-моделей [9].

Схвалена урядом Росії у травні 2001 р. Програма структурної реформи залізничного транспорту передбачала провести реформування галузі за три етапи [10]. Там Міністерство шляхів сполучення розділили на дві складові: регулювання залишилося в держорганах, а основні функції з перевезення пасажирів і вантажів перейшли ВАТ «РЖД». Після завершення акціонування було прийнято рішення приступити до процесу створення дочірніх компаній – із перевезення вантажів, пасажирів, ремонту і технічного обслуговування залізниць тощо. До 2010 р. в державній власності залишились інфраструктура і управління рухом поїздів, все інше перейшло або до акціонерних компаній, створених за участю держави, або до приватних структур. На сьогодні у власність дочірніх компаній перейшло більше 42 % вагонного парку. У результаті реформаторських перетворень на зміну державній управлінській структурі прийшла повноцінна комерційна компанія, зацікавлена в отриманні максимальної

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

віддачі від майна, що дісталася в спадок і яка здатна залучати необхідні для його примноження фінансові кошти на ринку [11].

Крім того, протягом реформи забезпечення пасажирських перевезень дальнього сполучення буде організаційно вилучатися з компетенції ВАТ «РЖД». Для надання таких послуг буде сформована Федеральна пасажирська компанія, якій будуть належати:

- пасажирські вагони, депо, пункти технічного обслуговування;
- станційна інфраструктура, яка не використовується для вантажних перевезень;
- вокзали, що орієнтовані на обслуговування пасажирів у дальньому сполученні;
- майно пасажирських господарств;
- частина пасажирських локомотивів.

Вказане майно буде знаходитися на балансі регіональних дирекцій із обслуговування пасажирів, сформованих як філії Федеральної пасажирської компанії. Приміські пасажирські перевезення здійснюватимуться приміськими пасажирськими компаніями, які будуть утворюватися як структурні підрозділи ВАТ «РЖД» чи у формі дочірніх господарських товариств».

• *холдингова модель* (трансформація в холдинг) є результатом поєднання двох перших моделей. У цьому випадку юридично незалежні суб'єкти діяльності мають свободу дій, але їхні стратегії визначаються організаційною структурою управління холдингу. Цей шлях пройшла Німеччина, а згодом сюди приєдналися Італія, Австрія, Греція, Польща та Словенія.

З 1999 року «Deutsche Bahn» (залізниці Німеччини) набувають статусу багаторівневої структури (концерн) на чолі з холдинговою компанією DBAG. До складу концерну крім холдингової компанії входять п'ять акціонерних товариств.

У ролі управлінської структури виступає холдингова компанія, яка відповідає за кінцеві результати діяльності виконавчих структур, розподіляє інвестиції між дочірніми компаніями та являє собою суб'єкт господарювання.

Функції експлуатації виконують три компанії: DB Gargo – перевезення вантажів, DB Travel & Tourism – перевезення пасажирів у дальньому сполученні, DB Regio – місцеві й регіональні пасажирські перевезення. Відповідальність за стан колії, засобів сигналізації, систем управління перевезеннями й електрифікації несуть дві компанії інфраструктури – DB Station & Service і DB Network. Відділення тяги та рухомого складу скасовані, їх основні фонди приписані до відповідних експлуатаційних компаній.

Завданням держави залишається регулювання та технічний контроль залізничного сектору, гарантування конкуренції на залізничному транспорті, утримання на необхідному рівні колійної інфраструктури через підтримку інноваційних проектів, а також підтримка транспортних послуг, що надають підприємства зі змішаними формами власності у приміському сполученні.

Структура майнового комплексу залізничної галузі Італії виглядає таким чином: холдингова компанія Державних залізниць Італії (FS) складається з транспортної недержавної компанії Trenitalia і компанії RFI, яка володіє інфраструктурою мережі італійських залізниць та управляє нею на підставі концесії, наданої їй державою на 60 років.

Компанія Trenitalia складається з відділень пасажирських перевезень дальнього слідування, регіональних пасажирських перевезень, вантажних перевезень і відділення експлуатації і технічного обслуговування рухомого складу. Міські залізниці, вокзали, інженерно-технічна компанія виділені у самостійні підрозділи [12].

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

У вересні 2000 року набрав чинності Закон про статус Державних залізниць Польщі (РКР) як холдингової компанії, за яким підрозділи, що здійснювали неосновні види діяльності, у шестимісячний термін перетворювалися на дочірні підприємства у формі акціонерних компаній або товариств з обмеженою відповідальністю. Холдингова компанія РКР вступила в права 1 січня 2001 року, а 30 червня шість компаній, що вклалися в означений термін, отримали концесії строком на 50 років. Метою реструктуризації РКР шляхом створення холдингової компанії, акціонерних товариств та дочірніх підприємств є орієнтація на досягнення фінансової незалежності галузі [13].

Холдинг залізниць Словенії на 100 % знаходиться в державній власності, тому вся комерційна діяльність контролюється структурами уряду. Управління холдингом та стратегічний менеджмент знаходиться в сфері повноважень його голови. Керівництво холдингу розробляє програми розвитку галузі відповідно до стратегічного плану New Way, а також національної програми розвитку інфраструктури. Реалізація даних програм дозволить залізницям Словенії стати орієнтованими на ринок, технологічно розвиненими, а також рентабельним ключовим оператором вантажних перевезень і підвищити якість всіх об'єктів інфраструктури [14].

Висновки та пропозиції. Таким чином, реформування тісно пов'язано зі зміною організаційно-правової форми майнових комплексів залізниць, що в подальшому впливає на розвиток галузі. На практиці немає готової моделі, яку можна було б перейняти в якій-небудь країні. Існує достатній досвід країн в цьому питанні, який потребує систематизації, осмислення та обговорення в цілях підвищення ефективності та максимального скорочення помилок.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>.
2. *Програма економічних реформ на 2010-2014 р.* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_2.pdf.
3. *Гриценко Н.В., Слагін Ю.В.* Напрямки реформування та державне регулювання розвитку залізничного транспорту України // *Залізничний транспорт України*. – Київ. – 2010. – № 2. – С. 10 – 12.
4. *Господарський кодекс України*: Офіц. текст: Прийнятий Верхов. Радою України 16.01.2003. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 204 с.
5. *Цивільний кодекс України*: Офіц. текст: Прийнятий Верхов. Радою України 16.01.2003. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 432 с.
6. *Потетюєва М.В.* Досвід іноземних залізниць у формуванні організаційно-правових форм майнових комплексів / М. В. Потетюєва // *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології* : VI міжн. наук.-практ. конф., 11-12 квіт. 2013 р. : тези допов. – Київ – К. : ДЕТУТ, 2013. – С. 123–124.
7. *International Railway Journal*, 2000, № 6 р. 12-13, 19-24.
8. *International Railway Journal*, 2005, № 7 р. 11-21.
9. *Железные дороги Бельгии после реорганизации* // *Железные дороги мира* : Научно-технический журнал/ МПС. – М. : ИНТЕКСТ. -ISSN 0321-1495. – 2005. – N11. – С. 21 – 24.
10. *Постановление* правительства Российской Федерации от 18.05.2001. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»
11. *Лимар Н.М.* Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту / Н.М. Лимар // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2012. – № 37. – С. 148-152.
12. *Нова «епоха реформації» в Європі // Реформа железных дорог* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.reformarzd.ru/archive/art27.html>.
13. *Жук Е.* Опыт реформирования железнодорожного транспорта в Польше : дис. ... кандидата техн. наук. – М., 2003. – 154 с.
14. *J. Orbanic.* Glasers Annalen, 2005, № 6/7, S/ 257-262 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.css-rzd.ru/zdm/2006-05/05147-1.html>.