

УДК 338.47

*А. В. Базавлук,
аспірант кафедри корпоративних фінансів і контролінгу,
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана*

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД КОРПОРАТИВНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ ТА ВИКОРИСТАННЯ ЙОГО ПРИ РОЗРОБЦІ СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*A. Bazavluk,
Postgraduate student, Department of Corporate Finance and Controlling,
Kyiv National Economic University by Vadym Hetman*

FOREIGN EXPERIENCE OF CORPORATE TRANSFORMATIONS ON RAILWAYS AND USE
IT TO CREATE A STRATEGY FOR STATE FINANCIAL POLICY FOR THE RAILWAYS OF UKRAINE

У статті досліджено та проаналізовано корпоративні трансформації в системі залізничного транспорту деяких європейських країн. Виявлено позитивні та негативні наслідки проведення реформ з метою використання наявного досвіду у процесі здійснення корпоративних трансформацій на залізничному транспорті України.

The article is devoted research and analysis of corporate transformations in the system of railway transport of foreign countries. Exposure of positive and negative consequences of carrying out reforms with the purpose of the use of existent experience in the process of realization of corporate transformations in the railway transport of Ukraine.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, трансформації, приватизація, ефективність, інфраструктура.

Key words: railway transport, reformation, transformations, privatization, efficiency, infrastructure.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

На сьогодні перед нашою державою постало важливе питання здійснення корпоративних трансформацій на залізничному транспорті. Це спричинено виникненням ряду проблем, пов'язаних із функціонуванням цієї галузі. Найбільш вагомими серед них такі: невідповідність організаційної структури залізничного транспорту ринковим умовам господарювання; низький рівень фінансової прозорості діяльності залізниць та конкуренції в галузі залізничного транспорту; високий ступінь зношення основних фондів; недостатня інвестиційна привабливість цієї сфери; недосконалість нормативно-правової бази, що регулює діяльність системи залізничного транспорту; низький рівень якості транспортних послуг тощо. Реалізація рішення про реформування стратегічно важливої для України галузі потребує визначення чіткого, дієвого механізму трансформацій у поєднанні з ефективною політикою державного регулювання діяльності залізничного транспорту.

Вивчення зарубіжного досвіду необхідне для здійснення критичного аналізу, на основі якого для Ук-

раїни має бути розроблена індивідуальна модель реформування з огляду на особливості її нинішнього економічного становища.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

У працях відомих дослідників таких, як Юхновський І.Р., Румянцев М.К., Сай В.М., Томпсон М.С. та ін., велика увага приділяється процесам аналізу зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту. На сьогоднішній день це питання потребує подальшого доопрацювання, а саме: структурування наявної інформації за рахунок виділення найбільш вагомими критеріїв для аналізу зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту, а також формування систематизованих висновків, із врахуванням переваг та недоліків трансформацій цієї галузі за кордоном, які повинні враховуватись у процесі трансформації залізничного транспорту України.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є здійснення поглибленого аналізу зарубіжного досвіду реформування залізничного транс-

порту, наукове обґрунтування позитивних і негативних наслідків проведених перетворень для використання цього досвіду у процесі трансформаційних перетворень на залізницях України. Для реалізації мети дослідження необхідним є вирішення наступних завдань: виділити основні критерії аналізу трансформаційних процесів у галузі залізничного транспорту зарубіжних країн; визначити шляхи реформування залізничного транспорту у зарубіжних країнах; проаналізувати наслідки проведених реформ.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

В останній чверті минулого століття у багатьох країнах світу розпочалися процеси реформування залізничного транспорту з метою покращення їх фінансового стану, підвищення якості послуг, продуктивності праці, ліквідації збитковості пасажирських перевезень, покращення інвестиційного клімату. Створення єдиного європейського транспортного простору було зумовлено необхідністю ліквідації зупинок рухомого складу на кордонах і втратою через це часу та коштів власників вантажів, необхідністю прискорення руху транспорту та утворення компаній-операторів, котрі можуть надавати послуги на інфраструктурах будь-якої європейської країни, що в результаті мало сприяти підвищенню конкурентних переваг Європейського ринку порівняно із ринком Сполучених Штатів Америки, адже останні мали значні переваги за рахунок низьких цін, що формувалися завдяки великим обсягам виробництва.

Прийняття директив ЄС слугувало основою початку реформування (№ 91/440, 95/18, № 95/19), згідно з якими кожна країна-член ЄС зобов'язана [1; 2; 3; 4]:

- розділити облік витрат, що належать до обслуговування шляхів та іншої інфраструктури, і витрат на обслуговування залізничного рухомого складу;
- надати залізницям повну самостійність;
- оздоровити фінансове становище залізниць (спирити або реструктуризувати борги);
- фінансувати перехідний процес реформування;
- соціально фінансові функції можуть бути покладені на залізницю тільки за умови фінансової компенсації.

До початку проведення реформ у кожній країні було проведено досконалу підготовку законодавчої бази, а ключові напрями реформування прописано у "Білій книзі ЄС" [3] із залізничного транспорту, виданій у 1996 р. Як основні положення концепції трансформації залізниць Європи визначено такі напрями [2; 5]: санація фінансів залізниць і списання боргів; відмова від перехресного субсидування пасажирських перевезень; державне фінансування інфраструктури; вільний доступ операторів до залізничної інфраструктури; технічна універсальність залізниць, застосування ринкових принципів управління підприємствами залізничного транспорту, приєднання до єдиної системи ліцензування залізничних компаній країн-членів ЄС, гармонізація їх національного законодавства з директивами ЄС щодо встановлення загальноєвропейських стандартів техніки безпеки та експлуатації залізничної мережі з метою забезпечення технічної та експлуатаційної сумісності між залізницями країн ЄС. Проте, хоча всі країни Європи подальший розвиток залізничного транспорту вбачали у створенні конкуренції, кожна з них обрала свою індивідуальну форму реалізації плану, залежно від особливостей розвитку національної економіки. Найбільш типовими варіантами проведення трансформаційних процесів, які значно різняться між собою є процеси реформування на залізничному транспорті Великобританії, Німеччини і Франції. Аналіз корпоративних трансформацій на залізничному транспорті цих країн доцільно буде провести на підставі виділення таких критеріїв: стан залізниць до початку реформування; передумови, напрями, результати реформування; переваги та недоліки, що виникли у результаті трансформацій.

Британія [5; 7; 8] обрала модель відділення інфраструктури від перевезень. До початку реформування було єдина державна компанія British Rail (BR). Передумовами реформування стали: вичерпання можливості фінансування великих проектів із суспільних фондів; збитковість пасажирських перевезень. З-поміж основних напрямів реформування можна виділити розділення інфраструктури і перевезень, повну приватизацію системи залізничного транспорту, продаж франшиз на пасажирські перевезення, створення лізингових компаній, котрі надають в оренду рухомий склад, створення декількох операторів вантажних перевезень. У результаті проведення реформ у 1994 р. створена компанія Railtrack, котра повністю володіла інфраструктурою; до здійснення пасажирських перевезень було допущено 25 компаній-операторів (ТОС); створено три спеціальні лізингові компанії (ROSCO) (1994 приватизовані); адміністрація з пасажирських залізничних франшиз (OPRAF) контролює виконання угод із франшиз кожної ТОС; створено Rail Passenger Counsel (RPC) до компетенції якого входило розглядати справи пасажирів і звертати увагу регулювальних органів на проблеми споживачів; створено 6 операторів вантажних перевезень, однак 5 з них було куплено British, Welsh & Scottish Railways (EWS), котра на тепер охоплює більш ніж 90% вантажних залізничних перевезень Великобританії; за BR залишилась відповідальність за утримання інфраструктури Railtrack.

У 2002 р. Railtrack викупила некомерційна компанія Network Rail, спеціально створена урядом. З 2005 р. функції Стратегічного управління залізничним транспортом було передано Департаменту транспорту. З 2006 р. повноваження Управління охорони праці і безпеки із затвердження програм безпеки у залізничній галузі було передано в Управління регулювання залізничного транспорту.

- Переваги, отримані у процесі реформування:
- урядові гранди, надані компаніям галузі у 2005—2006 рр., збільшилися на 21,1% порівняно з 2004—2005 рр.;
 - знизилась витрати на обслуговування інфраструктури;
 - з'явилися додаткові послуги у поїздах та на вокзалах;
 - скорочень субсидування урядом залізничного транспорту.

Недоліки реформування галузі залізничного транспорту.

- погіршилось утримання рухомого складу;
- наявність значної кількості суб'єктів залізничного транспорту, не об'єднаних спільною ідеєю, призвело до загострення конфлікту інтересів;
- банкрутство інфраструктури;
- з переходом до контрактних відносин ускладнилась інституційна структура, що призвело до зростання транзакційних витрат;
- інвестиції в основні засоби в 2005—2006 рр. скоротились на 33,1%;
- збільшилась кількість аварій на залізницях.

Німеччина [5; 6; 8] обрала модель відділення інфраструктури від перевезень. До початку реформування залізниць Німеччини поділялися на залізницю ФРН та залізницю НДР. Передумовами реформування стало: зростання заборгованості ДВ з 13,9 млрд марок у 1970 рр., до 47 млрд у 1990 році, а у 1993 до 67 млрд марок; зниження ефективності фінансово-господарської діяльності залізниць; витісненням автомобільним транспортом ДВ з ринку транспортних послуг; різке погіршення показників зношеності інфраструктури та рухомого складу внаслідок прийняття та баланс залізничного комплексу НДР. У ФРН в період з 1950 по 1990 рр. частка залізниць в загальних обсягах вантажоперевезень скоротилась з 60 до 29%, у перевезеннях пасажирів — з 36 до 6%.

Серед основних напрямів реформування доцільно виділити: відділення державних функцій від підприємницьких; злиття майна залізниць ФРН і НДР і створення Федерального відомства з майна залізничного транспорту (BEV); передача господарської складової Федерального відомства з майна залізничного транспорту Акціонерному товариству DB AG; відкритий доступ до використання залізничної мережі третіми особами; реструктуризація і реорганізація виробничих процесів.

У результаті реформування залізниць Німеччини в 1994 р. було засновано Державне Акціонерне товариство "Deutsche Bundesbahn" (DB AG) зі статутним капіталом 4,2 млрд німецьких марок; 1999 р. структурні підрозділи були відокремлені у самостійні акціонерні товариства, на базі яких відбулося створення багаторівневого концерну на чолі з холдинговою компанією.

Нині холдинг DB AG об'єднує 5 акціонерних товариств, що забезпечують управління різними видами діяльності залізничного транспорту Німеччини:

- DB Cargo AG — вантажні перевезення, отримує доступ до інфраструктури на тих самих умовах і за того ж рівня плати, що й будь-яка компанія, котра має ліцензію, що підтверджує її здатність безпечно здійснювати перевезення;

- DB Reise & Touristik AG — пасажирські перевезення далекого сполучення й туризм;

- DB Regio AG — пасажирські перевезення приміського сполучення. Це монополіст на ринку регіональних пасажирських перевезень, формує 46% обороту DB, кожен четвертий службовець працює в такій компанії;

- DB Network AG — інфраструктура (шлях, контактна мережа, телекомунікації). На тепер інфраструктура фактично залишається у власності держави, а її дохід формується за рахунок плати, що вноситься компаніями-операторами за використання інфраструктури;

- DB Station & Service AG — сервіс (вокзали й т.п.).

Переваги, отримані в процесі реформування:

- списання боргів із залізниць;
- інвестиції в нову інфраструктуру (DB щороку вкладає інвестиції в розмірі 15 млрд марок в модернізацію мережі, з 1994 р. DB 54,5 млрд марок, а у 2002—2005 рр. інвестиції DB AG здійснювалися в розмірі 40 млрд євро;

- державні інвестиції для приведення в належний стан залізниць протягом 10 років реформ становили 34 млрд євро;

- суттєве посилення комерціалізації використання інфраструктури;

- прийняття на себе державою витрат із утримання персоналу та ліквідації забруднення навколишнього середовища через діяльність залізниць;

- відновлення рухомого складу, що використовується в далеких, регіональних та місцевих сполученнях.

Недоліки реформування системи залізничного транспорту:

- не підвищено надійність локомотивного парку;
- надлишкова бюрократизація, котра стримує доступ конкурентів до послуг інфраструктури.

Франція [5; 6] обрала збереження єдності інфраструктури та перевізного процесу, а конкуренція та недискримінаційний доступ до інфраструктури незалежних перевізників забезпечується значним державним контролем та регулюванням.

У середині XIX ст. у Франції діяло 6 компаній, в процесі яких було передано залізницю. До 1937 р. всі залізничні концесії було передано під контроль державі (51% акцій та об'єднано в Національну залізничну компанію (SNCF), всі активи якої до 1983 р. були повністю викуплені державою. Пізніше було створено державну компанію "Національні залізничні мережі" (RFF), метою якої є забезпечення функціонування і фінансування інфраструктури.

Передумовами реформування стало різке скорочення пасажирських перевезень залізничним транспортом, за винятком високошвидкісних; вантажообіг скоротився на 30% з 1975 р.; заборгованість залізниць зростає до 134 млрд фр.; відбулося прогресуюче зниження норми прибутку та інвестицій у високошвидкісні лінії, не було стимулів для інвестицій з боку приватного капіталу.

Основні напрями реформування: RFF стає власником залізничної мережі і несе відповідальність за її інфраструктуру, хоча функція управління залишається за SNCF; RFF приймає боргові зобов'язання SNCF, пов'язані із фінансуванням інфраструктури у розмірі 25 млрд дол.; відповідальність за регіональні пасажирські перевезення передаються на рівень місцевої влади шести провінцій з правом розпоряджатися наданими державою відповідними фінансовими ресурсами.

У результаті проведення реформ за державою закріпленими залишилися слідуєчі питання: визначення основних характеристик мережі; розподіл фінансових коштів для RFF; розробка стандартів безпеки, принципів і розміру плати за використання інфраструктури; функції контролю за RFF та SNCF.

Компанія RFF несе відповідальність за модернізацію інфраструктури і є її власником; визначає цілі, принципи, використання і утримання інфраструктури, взаємодіє зі службами керування рухом поїздів і його розподілу мережею, також отримує державні субсидії. Поряд з цим фінансування RFF частково здійснюється з місцевих бюджетів: SNCF виконує перевезення як єдиний користувач мережі RFF, вносить RFF відповідні платежі; розробляє графік руху поїздів і контролює його виконання; виконує функцію керування рухом і експлуатацією від імені RFF; експлуатує і здійснює технічне обслуговування технічного обладнання та обладнання безпеки мережі.

Переваги реформування системи залізничного транспорту Франції:

- фінансове оздоровлення SNCF за рахунок звільнення її від обов'язків інвестування в інфраструктуру;

- будівництво нових ліній;

- зміцнення позицій у сфері міжнародних високошвидкісних перевезень;

- підвищення точності проходження пасажирських поїздів;

- підвищення якості обслуговування пасажирів.

Недоліками реформування залізничної галузі України є:

- старі методи управління: національна організація використання рухомого складу та неадекватні правила експлуатації не дають можливості залізницю скорочувати витрати й оперативно реагувати на потреби клієнтів, внаслідок чого, вибираючи вид транспорту, споживач віддає перевагу автомобільному транспорту;

- суттєві технічні проблеми зі станом рухомого складу, особливо локомотивного парку. Так, середній вік тепловозів становить 34 роки, а електровозів — 27 років. Зазначений фактор суттєво підвищує вартість технічного обслуговування і ремонту та знижує надійність роботи.

На основі вищевикладеного можемо зробити висновки про те, що у цих країнах повною мірою не дотримувались положень, зазначених у директивах ЄС, а адаптували запропоновану модель залежно від стану залізничної галузі на момент реформування та економічної ситуації у країні. Позитивний досвід реформування свідчить, що залучати приватні інвестиційні ресурси в залізничний транспорт і підтримувати його ефективне функціонування можна не лише за рахунок роздержавлення і приватизації, але й за умови збереження державної форми власності. Найбільш ефективним є варіант, коли перевізники є власниками інфраструктур, а розвиток конкуренції та недискримінаційний доступ до інфраструктури незалежних перевізників забезпечується збереженням державного регулювання та контролю. При цьому діють важелі, що стимулюють інвестування

в розвиток інфраструктури та скорочення витрат на її утримання за рахунок підвищення ефективності.

На сьогодні в Україні триває підготовчий етап до здійснення реформ, які будуть спрямовані на підвищення ефективності діяльності галузі через забезпечення безпеки функціонування і доступності ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання; створення умов для забезпечення недискримінаційного доступу користувачів до послуг інфраструктури залізничного транспорту; забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту; технічне переоснащення галузі на основі розроблених нормативно-правових актів щодо регулювання процесів простого та розширеного відтворення основних фондів; скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Для вирішення негативних тенденцій та проблем, які існують сьогодні на залізничному транспорті України, потрібна фінансова стратегія, яка спрямована на стійкий розвиток галузі і посилення її соціальної спрямованості.

На нашу думку, складовою фінансової стратегії розвитку галузі є стратегія фінансового забезпечення підприємств залізничного транспорту, яка ґрунтується на фінансових засобах її досягнення і включає такі складові, як ефективне формування та використання фінансових ресурсів, пріоритетне фінансування капітальних інвестицій та їх складових, підтримка певного рівня фінансової безпеки галузі (запобігання та нівелювання загроз, підтримка високого рівня фінансової стійкості, платоспроможності, ліквідності, автономії та ін.).

Таким чином, для ефективного розвитку виробничого та фінансового потенціалу підприємств залізничного транспорту потрібна його структурна перебудова. Її можна здійснити за допомогою політики реструктуризації та фінансового оздоровлення потенційно конкурентоспроможних підприємств або через ліквідацію тих, що є збитковими і неперспективними.

Ефективність фінансового оздоровлення підприємств забезпечується заходами, які покладені в основу плану реструктуризації, у якому відбито переваги тих чи інших обраних організаційних форм і методів, спрямованих на вдосконалення організації та управління виробничо-господарською діяльністю, поліпшення фінансового стану підприємства [10].

ВИСНОВКИ

Стаття присвячена аналізу корпоративних трансформацій на залізничному транспорті деяких країн Європи. Автором було систематизовано і узагальнено позитивні аспекти реформування цієї галузі.

Проведене дослідження дало змогу зробити висновки про те, що в Україні реформування залізничного транспорту є об'єктивною необхідністю, з огляду на ряд серйозних недоліків функціонування і розвитку цієї галузі. Проте в нашій державі для успішного здійснення корпоративних трансформацій залізничного транспорту потрібно передусім створити дієвий механізм державного регулювання діяльності стратегічно важливих для країни об'єктів, що передбачає запровадження спеціальних заходів, які б давали змогу уніфікувати систему оподаткування, екологічні та технічні стандарти, розробки єдиної законодавчої процедури із захисту навколишнього середовища.

Література:

1. Цветов Ю.М. Проблемы та основні напрямки реформування системи залізничного транспорту України [Текст] / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко та ін. — К.: КУЕТТ, 2007. — 222 с.
2. Терешина Н.П. Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок [Текст] / Н.П. Терешина, А.В. Шобанов, А.В. Рышков. — М.: ВИНТИ РАН, 2005. — 240 с.
3. Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства: Офіційний

документ "Біла книга" [Текст] / Комісія Європейського співтовариства. — Брюссель, 30.07.96 СОМ (96) 421, остаточна редакція.

4. Директива 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества [Текст] // Official № L 237. — 1991. — С. 25—28.

5. Обзор международного опыта реформирования железнодорожного транспорта [Текст] // Эрнст энд Янг, 2006.

6. Асеев Д.К. Государственное регулирование естественных монополий в условиях проведения структурной реформы: На примере железнодорожного транспорта [Текст]: дис. канд. эк. наук: 08.00.01., 08.00.05. — М.: РГБ, 2003. — 178 с.

7. О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте: Постановление Правительства РФ № 384 от 18 мая 2001 г. [Текст] // Инф. система "Консультант-Плюс".

8. Бараш Ю.С. Управление залізничним транспортом країни [Текст] / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. В. Лазаряна. — 2-е вид., перероб. і доп. — Д., 2006. — 259 с.

9. Thompson L.S. Show Railway Business Report. — 2007. — № 5 — 15.

10. Газета залізничників "Рабочее слово" / Трансформація галузі № 49 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.swrailway.gov.ua/rabslovo/прикрасить%20оселю,%20але%20не%20захистить.?-aid=1890>

References:

1. Tsvietov, Yu.M. (2007), Problemy ta osnovni napraviamky reformuvannia systemy zaliznychnoho transportu Ukrainy [Problems and main directions of reforming the system of railway transport in Ukraine], KUETT, Kyiv, Ukraine.
2. Tereshina, N.P. (2005), Upravlenie konkurentosposobnost'ju zheleznodorozhnykh perezovok [Management of competitiveness of of rail transportation], VINITI RAN, Moscow, Russia.
3. EU (1996), Stratehiia vidnovlennia zhyttiezdatnosti zaliznyts' u krainakh Yevropejs'koho spivtovarystva: Ofitsijnyj dokument "Bila knyha" [Strategy for Recovery sustainability of railways in the European Community: Official document "White Paper"], EU, Brussels, Belgium.
4. Council of the European Union (1991), "Directive 91/440 EEC council from July 29, 1991, kasayuschayasya development of the Community railways", Official, vol. L 237, pp. 25—28.
5. Ernst & Young (2006), Obzor mezhdunarodnogo opyta reformirovaniya zheleznodorozhnogo transporta [Review of the international experience of of railway transport reform], Ernst & Young, London, UK.
6. Aseev, D.K. (2003), "State regulation of natural monopolies in terms of structural reform: On the example of rail transport", Abstract of Ph.D. dissertation, Global economy, RГB, Moscow, Russia.
7. The Russian Government (2001), Decree "About program of structural reform on the railroads", available at: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=-704&layer_id=5104&id=3996 (Accessed 6 February 2015).
8. Barash, Yu.S. (2006), Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy [Management of railway transport country], Dnipropetr. nats. un-t zalizn. трансп. ім. V. Lazariana, Dnipropetrovsk, Ukraine.
9. Thompson, L.S. (2007), Show Railway Business Report, vol. 5, p 15.
10. Zadvornov, V. (2011), "Transformation of the sector", Hazeta zaliznychnykh Rabochee slovo, vol. 49, available at: <http://www.swrailway.gov.ua/rabslovo/прикрасить%20оселю,%20але%20не%20захистить.?aid=1890> (Accessed 6 February 2015).

Стаття надійшла до редакції 18.01.2015 р.