

УДК 656.2.078

Т.А. Мукмінова

РИНКОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Розглядаються трансформаційні процеси, які відбуваються в транспортній галузі взагалі і окремих суб'єктах господарювання на залізничному транспорті.

Зміна суспільно-політичної системи в Україні призвела до структурних змін і в транспортному секторі економіки держави. На початку 90-х років минулого століття залізничні підприємства, установи та організації на території незалежної України почали трансформуватися в незалежні юридичні та підприємницькі структури. Трансформація суспільно-політичного устрою на постсоціалістичному просторі зродила цілу низку наукових проблем, зокрема, проблему самоорганізації економічних та інших соціальних утворень [1]. Дослідження розвитку та самоорганізації соціально-економічних утворень лежить в площині інституційної еволюційної теорії. І основними завданнями такого дослідження є вивчення способів та механізмів досягнення рівноваги транспортної галузі в статичному середовищі, в динаміці, а також визначення умов її стійкості, взаємозв'язку механізмів розвитку та самоорганізації.

Залізничний транспорт сьогодні є найбільш фундаментальним соціально-економічним утворенням господарського комплексу України. Його функціонування пронизує усі площини економіки і суспільного життя. Тому його пристосування до зовнішнього середовища, де відбуваються економічні та соціально-суспільні трансформації, формуються підвалини ринкової економіки, має надзвичайно важливе значення. З іншого боку, в самій сфері залізничного транспорту набули незворотного характеру процеси зміни власності, структури вантажопотоків, взаємовідносин з іншими галузями економіки України. Все це потребує глибокого осмислення, дослідження і напрацювання нових форм, методів і механізмів управління залізничним транспортом. Галузь потребує нової загальної ідеології свого реформування, основою якої є економіка, цілком вилаштована за ринковими критеріями функціонування. Додається до цього і постійно зростаючий вплив зовнішньоекономічних чинників, таких як глобалізація ринків товарів і послуг, вільне перетікання капіталу в трансконтинентальних масштабах, вимоги Євросоюзу щодо майбутніх форм господарювання залізниць у сфері міждержавної взаємодії.

Європейська практика реформування визначила три базові організаційні моделі ринкової трансформації залізниць — модель розділення, інтеграційну та холдингову моделі [2]. Перша передбачає відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфра-

структурою залізниць з обов'язковим розділенням бухгалтерських рахунків. Розмежування може бути або організаційним, або інституційним [3]. Друга передбачає створення високопродуктивного суспільного залізничного транспорту на базі ефективного монопольного утворення, яким за суттю нині є залізничний транспорт України. А от холдингова модель є, власне кажучи, усереднене інституційне утворення, що поєднує характерні риси двох моделей — розділення та інтеграційної. В основі її впровадження лежить намагання зберегти традиційно усталену організаційну структуру залізниць, але яка більш успішно конкурувала на внутрішньому та міжнародному ринках залізничних послуг.

В Україні визначився свій шлях пристосування залізниць до роботи в ринкових умовах — через корпоратизацію і реструктуризацію. Мається на увазі п'ятирічна Програма реструктуризації залізничного транспорту України, яка була розроблена і затверджена ще у 1998 р. [4, с. 182]. Реформа Українських залізниць, за цим документом, включала виокремлення непрофільних виробництв, організаційні перетворення самої структури управління залізничним транспортом і часткову зміну соціальної складової державної власності залізниць. Фактично, Укрзалізниця як інституційне утворення функціонує сьогодні як корпорація, наділена певними повноваженнями у сфері державного управління. Особливості податкового та бюджетного законодавства спричинили формування відмінної від інших галузей економіки фінансово-економічної структури галузі. Базові принципи її утворення — єдиний розподільчий рахунок, право на доходні надходження, централізовані розрахунки за перевезення, централізоване постачання матеріально-технічних ресурсів тощо.

Що ж спонукає Укрзалізницю рухатися далі шляхом реформ? Перш за все, це суттєві зміни в чинному законодавстві України. Так, з набранням чинності Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти» призупинено проведення тендерів та укладання договорів на централізовану закупівлю матеріально-технічних ресурсів через державне підприємство «Укрзалізничпостач» [4, с. 100]. Причина в тому, що норми цього закону не враховують специфіку функціонування залізниць як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

По-друге, стрімкий розвиток внутрішнього ринку України вимагає ефективної та економічної транспортної системи. При цьому розуміється не лише сучасна транспортна інфраструктура з високою пропускною й перевізною здатністю та сучасний надійний рухомий склад, що відповідає міжнародним стандартам, але й нові, більш досконалі методи оцінки економічної та технічної ефективності залізниць України.

Необхідність зміни існуючої системи показників роботи залізниць обумовлюється швидкими змінами в економіці держави, а також тим, що застарілі галузеві показники продовжують певним чином насаджувати

психологію затратності у організації процесу перевезень [4, с. 69]. Нова система показників має забезпечувати вимір ступеня досягнення стратегічних цілей транспортної системи. Тому моделі бухобліку для управління фінансовими активами і пасивами уже недостатньо ефективні, оскільки в основному відображають результати роботи транспорту в минулому періоді і не здатні дати цілком об'єктивну характеристику поточному стану справ, а тим більше — у перспективі. Перехід на більш сучасне ведення фінансового менеджменту, що забезпечить розвиток маркетингу, удосконалення управління персоналом, використання інформаційних технологій, створення корпоративної культури, — все це дозволить більш точно оцінювати перспективи дальшого розвитку транспортного комплексу держави. А крім того, можна буде сформулювати єдині підходи стосовно забезпечення безпеки і експлуатаційної сумісності технічних засобів, а також розширення транс'європейської мережі в рамках національної системи міжнародних транспортних коридорів.

Зважимо, що з метою оцінки економічної ефективності галузі вже сформовано нову, досить чітку систему показників ефективності діяльності залізничних підприємств. До її складу входять такі основні показники, як продуктивність праці, фондівдача, матеріаломісткість, економія поточних витрат, економія капітальних вкладень (інвестицій), річний економічний ефект у вигляді прибутків, рентабельність тощо [3, с. 169]. Вони дозволяють оцінити як внутрішній стан діяльності окремих підприємств галузі, так і галузі в цілому. Однак визначення ефективності на макрорівні потребує виміру соціальних параметрів діяльності галузі, що стосуються впливу на суспільство та його розвиток та так званого позатранспортного ефекту (вплив на функціонування інших галузей економіки, зовнішню і внутрішню політику держави). Необхідно впровадити і систему виміру якості транспортних послуг. Слід особливо звернути увагу і на нові вимоги сучасного ведення й управління виробництвом, які формуються у процесі стандартизації, сертифікації, ліцензування діяльності підприємств залізничного транспорту.

Зазнає суттєвих змін сама технологія перевезень вантажів і пасажирів. Якщо залізниці раніше працювали власним парком рухомого складу, то сьогодні процес перевезень на чверть забезпечується вантажним рухомим складом операторів різних форм власності. Парк приватних вантажних вагонів уже нараховує понад 50 тис. одиниць [4, с. 238]. Все це потребує нових підходів і розробки ефективних механізмів використання вагонного парку, власником якого є держава або приватна операторська компанія. Необхідні організаційні та інституційні зміни в управлінні залізничним транспортом у процесі здійснення контейнерних, контейнерних і інтермодальних перевезень. У пасажирських перевезеннях сьогодні стрімко розвиваються прискорені й швидкісні перевезення, що в свою чергу призвело до модернізації колійної інфраструктури, виготовлен-

ня та експлуатації швидкісного залізничного рухомого складу. Тому і тут методологія та облік витратних ресурсів, перерозподілення акцентів у експлуатаційній та перевізній діяльності теж зазнають суттєвих змін. В умовах поглиблення ринкових відносин стає дедалі складнішою аргументація стосовно соціальної значущості приміських пасажирських перевезень [4, с. 7]. Адже соціальна значущість транспортної послуги трансформується у стримання державою рівня тарифів на приміські пасажирські перевезення. І цей аспект потребує свого осмислення і опрацювання нових підходів у тарифній політиці залізниць. Вкрай нагальною є потреба запровадження окремого бухгалтерського обліку на вантажні та пасажирські перевезення. Окремий та прозорий бухгалтерський облік витрат на пасажирські і вантажні перевезення можливо запровадити лише після реструктуризації залізничного транспорту України [4, с. 156].

Загалом, в Україні стосовно реформування залізничної галузі має бути визначено свою направленість, свою внутрішню політику. Маємо осмислити, що реформа провадиться не заради реформи, а повинна передбачати досягнення певної мети. Адже Директива Ради ЄС 91/440/ЕЕС «Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві» поклала початок процесу реформування національних залізниць, оскільки помітно було, що вони почали катастрофічно втрачати обсяги роботи, мали великі заборгованості перед урядами держав, здебільшого зношений і морально застарілий рухомий склад [3, с. 70]. Водночас спостерігалося зменшення державних субсидій і дотацій, хоча велика кількість соціальних об'єктів і система пільг відволікали величезні кошти з основного виробництва. Відтак мета оголошеної в Європі залізничної реформи полягала в тому, щоб полегшити пристосування залізниць держав—членів Європейського Співтовариства до потреб єдиного ринку і підвищити ефективність роботи залізниць шляхом упровадження низки заходів, зокрема забезпечення незалежності в управлінні залізничними підприємствами; відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфраструктурою залізниць; покращення фінансової структури залізничних підприємств; забезпечення доступу до залізничної мережі Євросоюзу операторів з міжнародних комбінованих перевезень вантажів.

В Україні перша Програма реструктуризації на залізничному транспорті була розроблена і прийнята внаслідок інших обставин, які виникли як наслідок загальної кризи економіки України, різкого спаду виробництва та життєвого рівня населення. Реструктуризація залізничного транспорту України розглядалася як пов'язана система реформ, що охоплювала принципові перетворення в сферах організаційних структур, майнових відносин, інвестиційно-модернізаційній, технологічній, фінансово-економічній, соціально-кадровій та законодавчій [4, с. 5]. Основними цілями Програми реструктуризації були проголошені: створення

гнучкої та економічної системи управління, орієнтованої на споживача; збільшення доходності за рахунок розвитку транзитних та експортно-імпортних вантажопотоків; приведення основних фондів, трудових і матеріальних ресурсів у відповідність з обсягами транспортної роботи; ліквідація збиткових видів діяльності; виділення непрофільних виробництв; модернізація рухомого складу та інфраструктури; удосконалення економічних відносин.

По окремих напрямках реструктуризації були оголошені принципи застереження: збереження технологічної єдності виробничо-господарського комплексу та централізованого управління ним; залишення у державній власності комунікацій та об'єктів залізничної інфраструктури, засобів автоматизації та інформаційного забезпечення, рухомого складу; вдосконалення системи управління через упровадження інформаційних технологій; пріоритетність інвестиційних проектів з невеликими строками окупності.

За результатами Програми реструктуризації було створено дволанкову систему управління; виведено із складу залізниць 318 підприємств неосновної діяльності; зі складу Укрзалізниці виведено у підпорядкування Мінтрансзв'язку України два об'єднання і три метрополітени, а Київський метрополітен передано у комунальну власність м. Києва; в результаті комерціалізації деяких видів діяльності створені сім самостійних комерційних підприємств; приватизовано 542 об'єкти обслуговуючої та соціальної сфери; корпоратизоване 44 підприємства; передано у комунальну власність 10,76 млн. м кв. відомчого житла, 268 об'єктів соціальної сфери. Відтак на 34 % скоротилася загальна чисельність працівників залізничного транспорту [4, с. 182].

Таким чином, основні завдання Програми реструктуризації 1998 р. були чітко реалізовані. І хоча сьогодні галузь працює стабільно і прибутково, все ж виникають обставини, що змушують активно рухатися далі на шляху реформування. Серед указаних обставин назвемо основні: зношеність рухомого складу перевищує 70 %, а коштів на оновлення вистачає лише на 25 % від потреби. З іншого боку, передача рухомого складу в приватну власність може знизити його надійність, призвести до зростання витрат при його експлуатації на магістральних шляхах і становити загрозу безпеці руху на залізницях. Упровадження інформаційних технологій, нових технологій у сферах експлуатаційного, технічного, фінансового управління, впровадження систем управління якістю продукції залізничного транспорту, зростаючі вимоги до якості пасажирських послуг — усе це потребує адекватних і рішучих дій вищого менеджменту залізничної галузі.

Крім того, зростання інвестицій за рахунок внутрішніх джерел вимагає значного збільшення тарифів на перевезення і скорочення витрат. Але обидва ці фактори мають істотні обмеження через низку суб'єктивних факторів (платоспроможність користувачів послуг залізничного транспорту, податкова та бюджетна політика тощо).

Залучення недержавних інвестицій при діючій системі господарювання ускладнено необхідністю надання іноземним інвесторам державних гарантій і неврегульованістю ряду правових та інших питань організаційної структури залізничного транспорту [4, с. 184].

Тому силами науковців та фахівців залізничного транспорту розроблено концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту України, яка розглянута і затверджена на засіданні Ради Укрзалізниці 6 червня 2006 р. і направлена у Міністерство транспорту та зв'язку України на подальше узгодження і затвердження.

Концепцією передбачається створення нової організаційної структури залізничного транспорту, побудованої на державній власності майна та ринкових принципах господарювання з урахуванням особливостей функціонування і управління залізничною галуззю.

Основні напрямки реформування галузі передбачають:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- створення єдиного суб'єкта господарювання на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, залізниць та інших, підпорядкованих їй підприємств, організацій і установ;
- розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного або потенційно-конкурентного секторів, формування умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі й розвитку ринкової конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності;
- формування структур управління за видами комерційної діяльності, роздержавлення у конкурентному секторі;
- поступове припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів;
- створення умов для поступового переходу на принципи європейської політики щодо залізничного транспорту, зокрема організаційний і фінансовий розподіл управління інфраструктурою і перевезеннями.

Основою механізму реалізації реформи є розподіл функцій державного управління і комерційної діяльності на основі існуючих повноважень у сфері діяльності держави і підприємництва.

Реформування передбачається здійснити протягом десяти років з виділенням трьох основних етапів.

На першому етапі (2006—2008 рр.) здійснюються заходи щодо розмежування функцій державного управління і господарської діяльності на залізничному транспорті, формується відповідна нормативно-правова база, утворюється єдиний суб'єкт господарювання, його органи управління і контролю.

На другому етапі (2009—2011 рр.) вирішуються питання подальшої ринкової трансформації галузі, проводиться розмежування інфраструктури залізниць і їх комерційної діяльності з перевезень пасажирів та вантажів, розвиток конкурентного середовища, перехід до позитивної динаміки процесів відновлення основних виробничих фондів з посиленням інноваційної спрямованості розвитку залізничного транспорту.

На третьому етапі (2011—2015 рр.) здійснюється повне розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями, відбувається процес подальших ринкових перетворень.

Завдання другого і третього етапів конкретизуються після аналізу ефективності структурних змін на попередніх етапах.

Здійснення реформи дозволить вирішити завдання, що стоять перед галуззю, із забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях і підвищення якості транспортних послуг.

Структурна реформа відкриє нові можливості з формування додаткових власних джерел інвестицій за рахунок реструктуризації активів і одержання доходів від участі у дочірніх підприємствах. Також підвищиться інвестиційна привабливість національних залізниць для приватного та іноземного капіталу.

Проведення реформи, крім підвищення галузевої ефективності, дозволить отримати і загальноекономічний ефект за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування та експорту транспортних послуг за європейськими стандартами.

Таким чином, національна модель корпоратизації і реструктуризації 1998 р. отримала подальший розвиток, трансформувавшись у модель корпоративної реструктуризації. В основу її покладено створення єдиного суб'єкта господарювання за основним видом діяльності. При цьому Укрзалізниця перетворюється у державне відкрите акціонерне товариство. Цей процес передбачає створення компаній за «сферами діяльності» — тобто матимемо вертикально інтегровану організаційну структуру, де залізниці трансформуються у філії Державної акціонерної компанії «Укрзалізниця» без статусу юридичної особи. Одночасно створюється Державний департамент залізничного транспорту, до якого передаються функції державного управління галуззю, а саме: участь у формуванні та реалізації державної політики на залізничному транспорті; державне управління установами та організаціями залізничного транспорту, діяльність яких фінансується з державного бюджету: виконання функцій з управління майном державних підприємств залізничного транспорту, що належать до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України й не включені до статутного фонду Державної акціонерної компанії «Укрзалізниця» (ДАК «УЗ»); забезпечення розробки, затвердження й контролю за виконанням вимог нормативно-правових актів з питань перевезення пасажирів та вантажів, охорони праці, безпеки руху поїздів і

екології; ліцензування, сертифікація і стандартизація в галузі залізничного транспорту; представництво залізничного транспорту України в міжнародних організаціях. Є й інше бачення реалізації цієї моделі, де залізниці і дирекції залізничних перевезень трансформуються у регіональні залізничні підприємства із статусом юридичної особи [6].

Принциповим у реалізації моделі корпоративної реструктуризації є створення єдиного суб'єкта господарювання. А чи збережеться галузева структура управління (тяги, вагонна, колії і т. ін.), як вертикальний поділ, чи відбудеться розподіл існуючої організаційної структури у розумінні європейської моделі розподілу — стане очевидним після завершення першого етапу реформування залізниць України.

Реформування галузі — явище неминуче, оскільки чітко окреслені пріоритети політики держави — поступ в Євросоюз та набуття членства в Світовій організації торгівлі. Тому маємо напрацьовувати низку нормативно-правових, технологічних, фінансових та іншого роду документів, і в першу чергу розв'язати питання щодо розвитку конкуренції на транспорті. В чинному правовому полі процес дальшої корпоратизації галузі неможливий. Окрім того, багато невирішених питань залишається і в соціальній сфері, в тому числі збереження об'єктів медико-профілактичної та оздоровчої, освітньої, культурної та інших сфер, соціальний захист працівників транспорту й ін.

Нового осмислення потребує і конкуренція на залізничному транспорті. Де вона проявляється, яка її природа і як її підвищувати. На внутрішньому ринку транспортних послуг мова швидше ведеться не про конкуренцію, а про взаємодію різних видів транспорту. А ось у галузі міжнародних перевезень конкуренція у сфері транзитних перевезень сьогодні присутня. Інструментом її реалізації і розвитку є система міжнародних транспортних коридорів (МТК). Тут конкуренція спонукає уряди нести відповідальність за розвиток інфраструктури МТК і їхніх зон тягіння, підвищувати рівень якості обслуговування, експлуатаційної діяльності і гармонізації та уніфікації всього процесу перевезень у межах МТК. На внутрішньому ринку залізничних перевезень сутність конкуренції полягає не в змагальності, а зміщується у бік таких категорій, як комфорт та якість послуг (швидко, вчасно і безпечно). За умов обмеженої кількості суб'єктів господарювання на залізничному транспорті — шести залізниць державної форми власності і відсутності додаткових чи альтернативних перевізних можливостей — вести мову про конкуренцію у сфері перевезень недоречно хоча б тому, що тоді доведеться відмовитися від раціоналізації перевезень.

Конкуренцію сьогодні можна частково досліджувати на окремих сегментах ринку допоміжної діяльності та надання супутніх послуг пасажирам. Конкурентоспроможність залізничної галузі та її підвищення теж потребують розробки нових механізмів і форм. Адже в Євросоюзі Іструмент-

тами підвищення конкурентоспроможності залізничних підприємств є створення інтегрованих транспортних компаній, доставка вантажу від дверей до дверей гарантовано і точно в визначений термін, гнучка тарифна політика.

В Україні сьогодні працюють спеціалізовані транспортні підприємства, але багато чого із західного комплексу конкурентного інструментарію використати не можуть у силу непереборних поки що обставин і недосконалого національного транспортного законодавства. Особливої уваги потребує активізація фінансових потоків на транспорті, використання сучасних джерел оновлення основних фондів через фінансовий лізинг, бюджетування, інвестиційну діяльність. При цьому має враховуватися те, що залізничні підприємства не мають майна під заставу, щоб оформити кредит, тому вимагається пошук інших шляхів залучення коштів. Потрібна і методика, якою визначаються максимально можливий розмір позичкового капіталу. Потребують наукового супроводу і інформаційні процеси з огляду на постановку задач, виконання наукових аналізів і розробку методик щодо створення та використання електронних баз даних. У процесі реформування обчислювальні структури, як єдиний інформаційний ресурс, мають залишитися у державній власності і не підлягають розподілу чи виокремленню.

Література

1. Кваснюк Б. Исследование экономической науки новейшего направления // Экономика Украины. — 2004. — № 12. — С. 81.
2. Естіваль Ж.П. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови // Залізнич. транспорт України. — 2005. — № 5—6. — С. 67—69.
3. Європейське залізничне законодавство. Т. 1 / За ред. Матвіїва І.Б. — К.: Укрзалізниця, ТОВ НВП «Поліграфсервіс», 2006. — 296 с.
4. Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Международной научно-практической конференции. — К.: КУЭТТ, 2006. — 372 с.
5. Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті України. — К.: НАБЛА, 1998. — 145 с.
6. Ейтутіс Г.Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов // Залізнич. транспорт України. — 2006. — № 3. — С. 18—21.