

Функціонування і розвиток механізмів державного управління
УДК 658.114.45

Каюкін Василь Олексійович

*аспірант кафедри публічного управління та адміністрування
Київського національного торговельно-економічного університету*

Каюкин Василий Алексеевич

*аспирант кафедры публичного управления и администрирования
Киевского национального торгово-экономического университета*

Vasil Kayukin

*Graduate Student of the
Departments of Public Control and Administration of the
Kyiv National University Of Trade and Economics*

**РИНОК ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: МОДЕЛІ
РЕФОРМУВАННЯ
РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ:
МОДЕЛИ РЕФОРМИРОВАНИЯ
THE RAILWAY TRANSPORTATION MARKET IN UKRAINE:
MODELS OF REFORM**

***Анотація.** У науковій статті розглядаються можливі моделі реформування ринку залізничних перевезень в Україні. Проведений огляд одного із головних питань реформування ринкової структури залізничних перевезень – перехід із природної монополії в олігополію, де одночасно буде працювати значна кількість компаній і деякі з них контролюватимуть ринок. Враховуючи сформовану ситуацію, представлено раціональне пояснення зменшення частки залізничного транспорту на ринку. Наведений аналіз моделей функціонування ринку залізничних перевезень європейських країн та на їх прикладі представлена актуальність ефективного реформування ринку залізничних перевезень України. Проведений огляд умов*

державної підтримки залізничного транспорту в країнах Європи. У статті представлені французька, шведська, німецька та англійська моделі функціонування ринку. У кожному конкретному випадку діяльності європейської моделі ринку зазначені принципи державного управління та регіонального управління, вказано відповідальність за інфраструктуру та наведені переваги і недоліки існуючих моделей. Незважаючи на те, що монопольна структура не відповідає вимогам Європейських директив і створює бар'єр для збільшення транзитного потенціалу України, вона має як свої позитивні так і негативні фактори. Під час проведення аналізу були наведені переваги та недоліки перехідної моделі реформування ринку залізничних перевезень в Україні (природної монополії). Визначені основні типи структурної реформи переходу із природної монополії в олігополію ринку залізничних перевезень в Україні. А саме, були розглянуті наступні три моделі: інтеграційна модель, модель розділення та холдингова модель. У статті для кожної моделі реформування ринку зазначаються як і основні переваги функціонування, так і основні недоліки, які передбачають подальше формування варіантів щодо можливостей їх раціональної реалізації.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортна галузь, ринок залізничних перевезень, модель реформування залізничних перевезень, світові моделі функціонування залізниць, природна монополія, олігополія.

Анотація. В научной статье рассматриваются возможные модели реформирования рынка железнодорожных перевозок в Украине. Проведенный обзор одного из главных вопросов реформирования рыночной структуры железнодорожных перевозок - переход из естественной монополии в олигополию, где одновременно будут функционировать значительное количество компаний и некоторые из них, будут контролировать рынок. Учитывая сформированную ситуацию,

представлено рациональное объяснение уменьшения части железнодорожного транспорта на рынке. Приведенный анализ моделей функционирования рынка железнодорожных перевозок европейских стран и на их примере представленная актуальность эффективного реформирования рынка железнодорожных перевозок Украины. Проведенный обзор условий государственной поддержки железнодорожного транспорта в странах Европы. В статье представленные французская, шведская, немецкая и английская модели функционирования рынка. В каждом конкретном случае деятельности европейской модели рынка отмечены принципы государственного управления и регионального управления, указана ответственность за инфраструктуру и приведенные преимущества, недостатки существующих моделей. Невзирая на то, что монопольная структура не отвечает требованиям Европейских директив и создает барьер для увеличения транзитного потенциала Украины, она имеет как свои позитивные так и негативные факторы. Во время проведения анализа были приведенные преимущества и недостатки переходной модели реформирования рынка железнодорожных перевозок в Украине (естественной монополии). Определены основные типы структурной реформы перехода из естественной монополии в олигополию рынка железнодорожных перевозок в Украине. А именно, были рассмотрены следующие три модели: интеграционная модель, модель разделения и холдинговая модель. В статье для каждой модели реформирования рынка, отмечаются как и основные преимущества функционирования, так и основные недостатки, которые предусматривают дальнейшее формирование вариантов относительно возможностей их рациональной реализации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортная отрасль, рынок железнодорожных перевозок, модель реформирования

железнодорожных перевозок, мировые модели функционирования железных дорог, естественная монополия, олигополия.

Summary. Possible models for reforming the rail market in Ukraine are considered in the scientific article. An overview of one of the main issues of reforming the market structure of rail transportation was carried out - the transition from a natural monopoly to an oligopoly, where a large number of companies will work simultaneously and some of them will control the market. Given the current situation, a rational explanation of the decrease in the share of railway transport on the market is presented. The analysis of models of functioning of the market of railway transportations of European countries is presented and on their example the actuality of effective reforming of the market of railway transportation of Ukraine is presented. The conditions of the state support of the railway transport in the countries of Europe were conducted. The article presents the French, Swedish, German and English models of market functioning. In each case of the European market model, the principles of public administration and regional governance are stated, responsibility for infrastructure is given, and the advantages and disadvantages of existing models are outlined. Although the monopoly structure does not meet the requirements of the European Directives and creates a barrier to increase Ukraine's transit potential, it has both positive and negative factors. The analysis outlined the advantages and disadvantages of a transitional model for reforming the rail market in Ukraine (a natural monopoly). The types of structural reform of the transition from a natural monopoly to an oligopoly of the rail transportation market in Ukraine have been determined. Namely, the following three models were considered: the integration model, the division model and the holding model. The article for each model of market reform identifies both the main advantages of functioning and the main disadvantages, which imply the further formation of options regarding the possibilities of their rational implementation.

Key words: *railway transport, transport industry, railway transportation market, model of railway transportation reform, world models of railway functioning, natural monopoly, oligopoly.*

Постановка проблеми в загальному вигляді. Аналіз механізмів державного регулювання має вагоме значення в оптимальній структурі управління ринком залізничних перевезень. регулювання має оперативний характер, бо пов'язане з рухом, а тому й механізми регулювання мають постійно враховувати мінливе середовище. По-друге, прийняття регулятивних рішень здебільшого відбувається в умовах випадкових явищ і конкретних ситуацій, часто керуючись власним досвідом та інтуїцією, здатністю до розумного ризику самостійного знаходження управлінцями потрібних джерел, що вимагає невідкладного й оперативного розв'язання важливого ключового завдання: дослідити можливі моделі реформування ринку залізничних перевезень.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. У процесі дослідження використані наукові праці наступних вчених, зокрема А. А. Босова, Т. В. Будько, В. Г. Галабурди, В. М. Гурнака, О. Г. Дейнеки, В. Л. Диканя, Ю. Ф. Кулаєва, А. Д. Лашко, М. В. Макаренко, А. М. Новікової, Ю. Є. Па-щенка, Є. М. Сича, Ю. М. Цветова, Г. Д. Ейтутіса, А. П. Зубка, Г. М. Кірпи, Е. А. Петренко, Н. М. Колеснікової, І. П. Корженевича, Т. А. Мукмінової, В. І. Сіракова, Ю. М. Федю-шина та інших.

Формулювання цілей статі. Водночас, доцільним є аналіз моделей функціонування ринку залізничних перевезень країн Європи та визначити на їх основі раціональну ефективність та актуальність ефективного реформування ринку залізничних перевезень в Україні. Дослідити основні моделі функціонування європейських залізниць та розробити аналіз можливих моделей реформування ринку залізничних перевезень України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Тенденція розвитку

економіки України та формування ринкових відносин відобразилися в невідповідності ринку залізничних перевезень до змін. Якість та диверсифікація надання послуг на транспорті і частка ринку поступово переходило на автомобільний, оскільки власників вантажів почали турбувати такі фактори як тарифи на перевезення, якість збереження вантажів та швидкість доставки.

Однак, є цілком раціональне пояснення зменшення частки залізничного транспорту на ринку:

- слабкий ступінь адаптування систем управління до сучасних ринкових умов;
- недостатній показник оновлення основних фондів;
- неадаптування до сучасних виробничих, технологічних, митних та складських технологій;
- слабкий ступінь використання транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України з огляду на сприятливе геополітичне положення України;
- відсутність стимулювання фінансово-економічними механізмами для надання інвестицій.

Тому метою є впровадження на залізничному транспорті раціональної моделі реформування для підвищення ефективності його роботи та конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Однак, з метою ефективного визначення моделі реформування ринку залізничних перевезень в Україні, слід проаналізувати моделі функціонування залізниць у країнах Європи.

В основі структурних перетворень залізничного транспорту європейських країн лежить прийняття директив Європейським Союзом, таких як:

- директива ЄС №91/440 «Про розвиток залізничних доріг Співтовариства», яка спрямована на створення єдиної залізничної

загальноєвропейської швидкісної системи комбінованих перевезень. Держави-члени ЄС відповідно до цієї директиви приступили до реформування господарської діяльності залізниць, в основі якого лежить не тільки докорінна зміна перевізного процесу з поділом інфраструктури та комерційної діяльності, а також і перегляд відносин власності;

– директива ЄС №95/18 «Про ліцензування підприємств залізничного транспорту» визначає критерії, які застосовуються для видання, поновлення чи внесення змін до ліцензій, що призначаються державами-членами для залізничних підприємств, які були або будуть засновані у Співтоваристві;

– директива ЄС №95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою» усуває дискримінацію при розподілі пропускної спроможності інфраструктури і виключається дискримінація стосовно сторонніх перевізників [1].

Поділ залізничної галузі на інфраструктурний і перевізний сектори створив прозорі умови для державної підтримки залізничного транспорту в Європі.

Європейські моделі [2]:

1. Французька модель.

Державне управління: Національне товариство залізниць Франції (SNCF), яке залишається монополістом.

Регіональне управління: відповідальність за регіональні пасажирські повідомлення в порядку експерименту передається на рівень місцевих властей шести провінцій з правом розпоряджатися наданими державою відповідними фінансовими ресурсами.

Відповідальність за інфраструктуру (право власності): Мережа залізниць Франції (RFF).

Переваги: Збереження цілісності державної залізничної компанії

SNCF, її відповідальності за залізничні перевезення, керування рухом і поточне утримання інфраструктури мережі. Чітке формулювання умов, при дотриманні яких SNCF виконує соціально необхідні перевезення.

Недоліки: Державна залізнична компанія SNCF залишається монополістом, не передбачено право допуску до мережі третіх сторін. Французька модель реформування суперечить Директиві ЄС 91/440 і політиці Європейської комісії щодо модернізації залізниць.

2. Шведська модель.

Державне управління: Державні залізниці Швеції (SJ) розділені на дві компанії, одна з яких відає питаннями розвитку та утримання інфраструктури (BV), інша SJ займається власне експлуатацією.

Регіональне управління: експлуатації регіональних ліній належать адміністраціям пасажирських перевезень провінцій.

Відповідальність за інфраструктуру (право власності): компанії залишаються у державній власності, але працюють на комерційній основі.

Переваги: Покращення фінансового становища залізниць; щорічне зниження експлуатаційних витрат і чисельності персоналу; підвищення якості послуг пасажирських і вантажних перевезень

Недоліки: Компанія Державні залізниці Швеції SJ займає привілейоване становище на ринку перевезень, вона має право першою розробляти розклад руху. Новачки на ринку перевезень не можуть успішно конкурувати з SJ.

3. Німецька модель.

Державне управління: Державні залізниці Німеччини (DBAG).

Регіональне управління: транспортні адміністрації земель або округів, чотири самостійно діючі на транспортному ринку сектори (інфраструктури, перевезень пасажирських в приміських сполученнях, далеких і вантажних) з власними балансами.

Відповідальність за інфраструктуру (право власності): холдингова

компанія.

Переваги: Продуктивність праці персоналу, який займається перевезеннями, зросла майже у 4 рази. Відбулася лібералізація ринку транспортних послуг, що призвело до зростання конкуренції. Федеральне фінансування проектів залізничного транспорту зменшилось.

Недоліки: Конкуренція має місце тільки на пасажирських місцевих перевезеннях. У сфері вантажних та пасажирських перевезень на великі відстані немає конкурентів державним німецьким залізницям.

4. Англійська модель.

Державне управління: Відсутнє.

Регіональне управління: Чотири компанії Great Western Railway, London and North Eastern Railway, London, Midland and Scottish Railway и Southern Railway.

Відповідальність за інфраструктуру (право власності): Публічні акціонерні товариства.

Переваги: Підвищення ефективності роботи залізниць та збільшення обсягів перевезень. Запровадження конкурсних процедур на отримання контракту на пасажирські перевезення призвело до бурхливого розвитку інновацій.

Недоліки: Контроль над вантажними та поштовими перевезеннями перейшов до іноземних компаній. У ході процесу концентрації власності і капіталу відбувається укрупнення організаційних структур Приватизація галузі та її реструктуризація не вирішила проблему інвестування в розвиток інфраструктури.

Виходячи з вищесказаного, Україні потрібен раціональний розвиток ринку залізничних перевезень на прикладі Європейських моделей функціонування.

Як зазначають сучасні вчені та роблячи аналіз ринку, залізничний транспорт України перебуває у стані природної монополії. Незважаючи, що

монопольна структура не відповідає вимогам Європейських директив і створює бар'єр для збільшення транзитного потенціалу України, вона має як свої переваги так і недоліки.

Таблиця 1

**Переваги та недоліки перехідної моделі (природна монополія)
 реформування ринку залізничних перевезень в Україні**

Модель	Переваги	Недоліки
Природна монополія	концентрація та управління усіма видами вантажних та пасажирських перевезень однією монопольною особою, що базується на державній власності	потребує постійних інвестицій з центрального та місцевих бюджетів на розвиток залізничної галузі, яких зараз держава не може їй надати, або регулярного підвищення тарифів на перевезення вантажів і пасажирів для покриття інфляційних процесів і розвитку інфраструктури та закупівлі нового рухомого складу
	найнижчі витрати на перевезення вантажів та пасажирів, завдяки чому можливо мінімізувати тарифи на перевезення, що робить залізничну галузь найбільш привабливою на ринку транспортних послуг	потребує повної компенсації перевезень пільгової категорії громадян з центрального та місцевих бюджетів, зменшення величини дивідендів на користь держави
	дозволяє працювати на ринку транспортних послуг приватним компаніям-операторам, які будуть оплачувати право доступу до інфраструктури залізниць. Завдяки цьому частково з'являться кошти на придбання рухомого складу та підвищиться прибутковість залізниць	необхідно адаптувати структуру управління залізничного транспорту до умов сучасного ринку

Джерело: розроблено автором за даними [3]

Як було зазначено вище, ринок залізничних перевезень в Україні має

тенденцію до слабкої адаптації до сучасних ринкових умов. Для забезпечення ефективної роботи потрібні додаткові та сторонні інвестиції. А сторонні інвестиції можуть бути надходженні тільки від приватних інвесторів. З огляду на вищесказане, потрібно було визначити модель реформування ринку залізничних перевезень, яка зможе профінансувати себе сама.

Одним із головних питань була зміна ринкової структури ринку – із природної монополії в олігополію, де одночасно буде працювати значна кількість компаній і деякі з них контролюватимуть ринок. Але контрольний пакет на власність інфраструктури залізниць завжди повинен належати державі. Перехід із природної монополії в олігополію налічує три основні типи структурної реформи [4]:

- Інтеграційна модель;
- Модель розділення;
- Холдингова модель.

Всі три вищесказані моделі являються перехідним етапом в впровадженні переходу ринку залізничних перевезень із природної монополії в олігополію.

Насамперед треба зазначити, що вибір моделі для переходу із природної монополії в інший стан мають свої певні обмеження. Важливим аспектом є присутність приватних інвесторів, величина бюджетних інвестицій, кінцева мета реформування, строк проведення структурної реформи та головне - рентабельність діяльності залізничного транспорту.

Шлях переходу з початкового стану до кінцевої мети реформування кожна країна відіграє в залежності від своєї мети.

Таблиця 2

Основні переваги моделей реформування

Джерело: розроблено автором за даними [5]

Види основних переваг	Можливі моделі реформування		
	Інтеграцій на модель	Модель розділення	Холдингова модель
	Переваги моделей		
Концентрація та управління усіма видами перевезень	+		
Можливість перевезення вантажів і пасажирів приватними компаніями	+	+	+
Адаптація до сучасного ринку транспортних перевезень	+	+	+
Поступовість та послідовність реформування організаційної структури управління та ринку транспортних послуг	+		
Контроль Держави за діяльністю залізничного тран-ту	+		
Повне виконання вимог Директиви ЄС	+	+	+
Впровадження недискримінаційного доступу компаній-операторів до інфраструктури залізниць	+	+	+
Самостійне управління діяльністю транспортних компаній за умови дотримання чинного законодавства		+	
Впровадження координування діяльності окремих транспортних компаній - юридичних осіб			+

За допомогою впровадження моделей ринок залізничних перевезень змінить форму власності з державної на приватну.

Висновки з даного дослідження. Виконані дослідження дозволяють зробити такі висновки. Існуюча структура функціонування ринку залізничних перевезень неможлива. Для забезпечення ефективної роботи потрібні додаткові та сторонні інвестиції. А сторонні інвестиції можуть бути надходженні тільки від приватних інвесторів. З огляду на вищесказане, потрібно визначити модель реформування ринку залізничних перевезень, яка зможе профінансувати себе сама.

Таблиця 3

Основні недоліки моделей реформування

Види основних недоліків	Можливі моделі реформування		
	Інтеграційн а модель	Модель розділення	Холдингов а модель
	Недоліки моделей		
Повна компенсація перевезень пільгової категорії громадян	+	+	+
Необхідність адаптування структури управління до сучасних ринкових умов	+	+	+
Вказана ринкова структура значний час залишається у стані корпоративної природної монополії	+		
Необхідність організації додаткових структур для ефективної роботи вантажних та порожніх перевезень	+	+	+
Необхідно впровадити додаткові заходи щодо ліквідації змови окремих управлінських структур та компаній-операторів при встановленні тарифів на перевезення	+	+	+
Відсутність централізованого управління та координації будь-яких видів перевезень та діяльності, пов'язаної з залізничними перевезеннями		+	
Цю модель можна впроваджувати в Україні після кількох років сталої роботи залізничного транспорту		+	+

Джерело: розроблено автором за даними [5]

Запропоновані моделі (інтеграційна, модель розділення та холдингова) переходу із ринкової монополії в олігополію потрібно враховувати з досвідом помилок, допущених при формуванні ринку зарубіжних країн.

Вибір моделей формування ринку залізничних перевезень передбачає подальше формування варіантів щодо можливостей їх раціональної реалізації.

Література

1. Рудяга І. М. Господарювання на залізничному транспорті як об'єкти реформування: порівняльно-правовий аспект / І. М. Рудяга // Економічна теорія та право. 2016. №1. С. 171–184.
2. Кудрицька Н. В. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту / Н. В. Кудрицька. URL: <http://bit.ly/2s0UAKY>
3. Бараш, Ю. С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничні перевезення без зміни власності на майно [Текст] / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. 2006. № 3. С. 70-72.
4. Марценюк, Л. В. Формування організаційної структури за видами діяльності [Текст] / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Наука та прогрес транспорту». Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2013. Вип. 2(44). С. 35-48.
5. Босов, А. А. Методика попередньої оцінки варіантів структурної реформи залізничного транспорту України [Текст] / А. А. Босов, Ю. С. Бараш, Н. А. Мухіна // Залізничний трансп. України. 2006. № 1. С.14-19.

References

1. Rudjagha I. M. Ghospodarjuvannja na zaliznychnomu transporti jak ob'jekti reformuvannja: porivnjajjno-pravovyj aspekt / I. M. Rudjagha. // Ekonomichna teorija ta pravo. 2016. #1. S. 171–184.
2. Kudrycjka N. V. Zarubizhnyj dosvid reformuvannja zaliznychnogho transportu / N. V. Kudrycjka. URL: <http://bit.ly/2s0UAK>
3. Barash, Ju. S. Vyznachennja umov zberezhennja derzhavnoji monopoliji na zaliznychni perevezennja bez zminy vlasnosti na majno [Tekst] / Ju. S. Barash // Zaliznychnyj transp. Ukrajiny. 2006. # 3. S. 70-72.

4. Marcenjuk, L. V. Formuvannja orghanizacijnoji struktury za vydamy dijalnosti [Tekst] / Ju. S. Barash, L. V. Marcenjuk // Visn. Dnipropetr. nac. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazarjana «Nauka ta proghres transportu». Dnipetrovsk : Vyd-vo Dnipropetr. nac. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazarjana, 2013. Vyp. 2(44). S. 35-48.
5. Bosov, A. A. Metodyka poperednjoji ocinky variantiv strukturnoji reformy zaliznychnogho transportu Ukrajiny [Tekst] / A. A. Bosov, Ju. S. Barash, N. A. Mukhina // Zaliznychnyj transp. Ukrajiny. 2006. # 1. S.14-19.