

Модель структури організації залізничних перевезень в країнах ЄС

РОБОТУ ВИКОНАВ ДРАЧ МИКИТА ЛГ-310

Світові моделі функціонування залізниці

Світова практика реформування залізничного транспорту накопичила багато підходів до здійснення перетворень у залізничній галузі. Загальним світовим напрямком розвитку відносин власності на залізничному транспорті є підвищення участі приватного капіталу в залізничній галузі і впровадження конкуренції як в інфраструктурній, так і в перевізній діяльності. При цьому розбіжності полягають у вертикальній організації залізниць – від вертикально інтегрованих залізничних компаній в Північній Америці до впровадження вертикального розділення в деяких країнах Європи.

1) модель вертикального розділення залізничного транспорту (притаманна переважно країнам Європи);

2) вертикально інтегрована модель (характерна для країн Північної Америки);

3) вертикально інтегрована модель з конкурентним доступом (запроваджена в Австралії)

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.

Форми власності залізниці у країнах Європи

За державної форми власності держава виконує дві функції: виступає як власник залізниць і як їх клієнт. При цьому механізмом, що регулює питання співробітництва держави і залізниці, служить контракт-план — це угода між власником державного підприємства і його адміністрацією, що встановлює виробничі завдання, розподіляє ресурси, делегує повноваження або визначає принципи компенсації витрат на виконання збиткових завдань. При колективній чи приватній формах власності власник і клієнт залізниці вступають в економіко-правові відносини, що регулюються у кожному конкретному випадку по-різному.

Великобританія

Історія

Великобританія була першою європейською країною, що стала на шлях приватизації залізниць. Основною причиною реформи залізничного транспорту у цій країні постала необхідність зняття надмірного фінансового навантаження на державний бюджет, але, у свою чергу, передбачалася ліквідація громіздкої структури управління галуззю.

Ключовими напрямками реформування були:

- розділення інфраструктури і перевезень;

- повна приватизація залізничного транспорту;

- продаж франшиз на пасажирські перевезення;

- створення лізингових компаній, які надають в оренду рухомий склад;

- створення декількох операторів вантажних перевезень.

Наслідки Великобританія

У результаті проведених реформ у 1994 р. було створено державну компанію «Railtrack», яка повністю володіла інфраструктурою; пасажирськими перевезеннями займались 25 компаній-операторів (ТОС); створено три спеціальні лізингові компанії (ROSCO); адміністрації з пасажирських залізничних франшиз (OPRAF) був наданий контроль із виконання угод із франшиз кожної компанії-оператора (ТОС); створено 6 операторів вантажних перевезень, однак п'ять з них було куплено British, Welsh & Scottish Railways (EWS), яка зараз контролює більше ніж 90% вантажних перевезень.

Роль держави зводилась лише до утримання організації, яка контролює роботу залізничного транспорту.

Впровадження британського варіанту «європейської моделі» вимагає високої правової та управлінської культури, яка в цій країні знаходиться на високому рівні.

Недоліки та переваги досвіду реформування залізничного транспорту країн Європи

Країна	Переваги	Недоліки
Великобританія	<p>Підвищення ефективності роботи залізниць та збільшення обсягів перевезень. Запровадження конкурсних процедур на отримання контракту на пасажирські перевезення призвело до бурхливого розвитку інновацій</p>	<p>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</p>

Швейцарія

Таким чином, висновками реформування залізниць у Швейцарії є:

Історія

Структура швейцарських залізниць відрізняється від залізниць Великобританії.

Так, ще у 1998 р. федеральні залізниці Швейцарії (SBB) стали акціонерним товариством із 100% власністю держави. За цей час вони почали отримувати прибуток, що все менше залежав від субсидій держави, і таким чином збільшили капітал компанії. Хоча проблеми в реформуванні існували. SBB — одна з найуспішніших залізниць світу за експлуатаційними показниками та технікою.

Високий рівень технічної оснащеності обумовлений великими обсягами інвестицій, які держава вкладає в розвиток рухомого складу та інфраструктури. Керівництво швейцарських залізниць не вважає доцільним здійснювати розмежування інфраструктури та перевезень і висловлюється досить негативно щодо приватизації.

- акціонування залізниць зі 100% власністю держави може забезпечувати прибуткову діяльність;

- можна не здійснювати розподіл структури управління залізничним транспортом на компанію інфраструктури та експлуатаційній компанії операторів;

- проведення приватизації не є обов'язковою умовою для успішного функціонування залізничного транспорту.

Німеччина

Історія

Після об'єднання Німеччини у 1990 р. залізниці ФРН зіштовхнулися з нелегкою проблемою адаптації в єдину транспортну мережу країни залізниць колишньої НДР.

Реформування моделі управління німецької залізниці розпочалося у 1994 році з об'єднання державних підприємств «Deutsche Bundesbahn» та «Deutsche Reichsbahn» та створення на їх основі відкритого акціонерного товариства «Deutsche Bahn AG», 100% акцій якого належали державі. У 1999 р. окремі активи «Deutsche Bahn AG» були поділені між кількома акціонерними компаніями, єдиним акціонером яких стала «Deutsche Bahn AG». Для управління залізничною інфраструктурою та залізничними станціями були створені окремі акціонерні компанії: «DB Netz AG» та «DB Station&Service AG». У 2008 році, на третьому етапі реформування німецької залізниці, була проведена часткова приватизація «Deutsche Bahn AG», яка передбачала створення компанії «DB Mobility Logistics AG».

Частина акцій компанії підлягає продажу приватним інвесторам за умови, що контрольний пакет акцій зберігається за «Deutsche Bahn AG». Таким чином, Німеччина виконала вимогу законодавства ЄС про відмежування надання послуг із залізничних перевезень від управління залізничною інфраструктурою

Найбільш важливими моментами реформи німецьких залізниць є:

– створення організаційної структури, що дозволила об'єднаній системі залізничного транспорту ефективно подолати існуючі недоліки системи і забезпечити незалежне і відповідальне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому;

– вибір правової форми акціонерної компанії як найбільш ефективної з управлінської точки зору;

– чіткий поділ державних і комерційних функцій, а саме – відповідальність держави - повинна обмежуватися державним сектором, і функції, які виконуються в загальних інтересах, повинні здійснюватися на договірній основі.

Наслідки Німеччина

Завданням держави залишається регулювання та технічний контроль залізничного сектору, гарантування конкуренції на залізниці, 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. Одна з відмінних рис німецьких залізниць — регіоналізація місцевого пасажирського сполучення шляхом передачі відповідальності за організацію і фінансування від федерації до районів і громад.

Наприклад, округом створюється компанія, яка здійснює не тільки перевезення пасажирів, а й вантажу до мережі магістралі. Приміські перевезення здійснюються на принципах замовлень округу і муніципалітету, що й оплачують їх.

Недоліки та переваги досвіду реформування залізничного транспорту країн Європи

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

Польща

Польща в реформуванні залізниць пішла шляхом акціонування. Нова структура в залізничній галузі зараз має назву «Polskie Linie Kolejowe» (входить до складу PKP Group) і не є приватною фірмою. Це акціонерне товариство, акції якого закріплені в державній власності, проте господарською діяльністю займаються приватні структури.



Недоліки та переваги досвіду реформування залізничного транспорту країн Європи

Країна	Переваги	Недоліки
Польща	Збереження державної форми власності на інфраструктуру поряд з відкритістю до приватизаційних процесів інших структур холдингу	Польські залізниці залишаються досить залежними від допомоги держави, розраховуючи на значні бюджетні дотації та компенсацію завданих збитків внаслідок законодавчо затверджених пільг та утримання нерентабельних сполучень на окремих залізничних лініях

Франція

Монополія Національної спілки залізниці Франції «Société Nationale des Chemins de fer Français» (далі – SNCF) була створена 1937 р. і майже без змін існувала до 2014 р.

Однією з причин реформування структури управління стало прагнення стабілізувати борг SNCF, який щорічно зростав на €2,4 млрд, загрожуючи існуванню залізничної системи. У 2014 році було внесено зміни до Транспортного кодексу Франції, відповідно до яких було створено державну групу компаній, до якої входять SNCF, як материнська компанія, відповідальна за стратегічне управління, та дві дочірні компанії: «SNCF Réseau» (здійснює управління інфраструктурою) та «SNCF Mobilités» (залізничний оператор). SNCF знаходиться у 100% державній власності.

Недоліки та переваги досвіду реформування залізничного транспорту країн Європи

Країна	Переваги	Недоліки
Франція	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.	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.

ВИСНОВКИ

Світова практика (Західна Європа, Азіатсько-Тихоокеанський регіон, США) показує, що до реформування залізниць ці країни підійшли вже при сталій економіці.

У цілому зарубіжний досвід не підтверджує однозначно, що поділ залізниць за видами діяльності є кращою формою управління залізничним транспортом. Хоча однією з найважливіших причин необхідності виділення інфраструктури є потреба у створенні умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту і, насамперед, із автомобільним. Переваги та недоліки реформування залізничного транспорту країн Європи.

Іноземний досвід реформування залізничного транспорту свідчить про те, що кожна модель, як і кожна форма власності, має свої переваги та недоліки. Це пояснюється впливом багатьох чинників, наприклад, різницею у стадіях економічного розвитку країн, орієнтацією на управління галуззю, зняття фінансового навантаження на державний бюджет (приклад Великобританії), необхідність залучення інвестицій тощо. Проте основною метою будь-якого реформування залишається посилення позицій залізничного транспорту в конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення його ефективності та послуг.

Дякую за увагу

