

3. Ковальов Д. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства/ Ковальов Д., Плетникова І. / [Текст] Економіка України. – 2001. – № 4. – С. 35-40.
4. Реверчук Н.І. Управління економічною безпекою підприємницьких структур: Монографія. [Текст]– Львів: ЛБІ НБУ, 2004. – 195 с.
5. Ілляшенко С.М. Економічний ризик. [Текст] – К., 2004. – 220 с.
6. Клебанова Т.С. Моделі оцінки, аналізу та прогнозування економічної безпеки підприємства/ Клебанова Т.С., Сергієнко Є.А./ Бізнес інформ. [Текст] – 2006. – № 8. – С. 65-72.
7. Козаченко А.В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения/ Козаченко А.В., Пономарев В.П., Ляшенко А.Н./: Монография. [Текст] – К.: Либра, 2003. - 280 с.
8. Шлемко В.Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення/ Шлемко В.Т., Бінько І.Ф./ Монографія. [Текст] – К.: НІСД, 1997. – 144с.
9. Економіка підприємства: Учебник/ Под общ. ред. д.э.н., проф. С.Ф. Покропивного. [Текст] – К.: КНЭУ, 2005. – 608 с.

УДК 656.225.003:658.011.8

Г.Ю. Олійник, Т.С. Рябчун

КРИТИЧНИЙ АНАЛІЗ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ЙОГО ОСНОВНИХ СТРУКТУРНИХ МОДЕЛЕЙ

Вперше, на основі критичного аналізу зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту, визначені спільні моменти, відмінності та уроки, які необхідно враховувати при реформуванні залізничного транспорту в Україні.

Ключові слова: аналіз, реформування, суспільна власність, фінансування, моделі, лібералізація.

Впервые, на основе критического анализа зарубежного опыта реформирования железнодорожного транспорта, определены общие моменты, отличия и уроки, которые необходимо учесть в процессе реформирования железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: анализ, реформирование, общественная собственность, финансирование, модели, либерализация.

First, on the basis of walkthrough of foreign experience of reformation all-rail there is a transport, general moments and differences are certain; lessons which must be taken into account at reformation of railway transport in Ukraine.

Keywords: analysis, reform, public ownership, financing models liberalization.

Постановка проблеми. Важливою складовою реформування підприємств залізничного транспорту є вивчення досвіду з цього питання різних країн і визначення спільних моментів, відмінностей та елементів, які доцільно застосовувати в Україні [1].

Мета статті. На основі дослідження процесів реформування залізничного транспорту в Західній Європі, визначити спільні моменти, відмінності, уроки, які доцільно застосовувати при реформуванні підприємства залізничного комплексу України.

Виклад основного матеріалу. Процеси реформування залізничного транспорту в Німеччині, Франції та Великій Британії, розпочалися з 1991 року. Ці країни були обрані для дослідження через великі відмінності в їх

історії, політиці, економічній та фінансовій ситуації в них і управлінні перевезеннями пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Дослідження показали, що процеси реформування в цих країнах проходили по-різному, внаслідок чого вони опинилися в різних ситуаціях, але не зважаючи на це всі три країни, розвивались в умовах єдиної Європейської транспортної політики, єдиного законодавства, мали спільні погляди і потребу в реформуванні та реструктуризації залізничного сектору [2].

Спільними ключовими елементами реформування залізничного транспорту є: лібералізація транспортного ринку, яка постійно зростала і викликала дуже жорстку конкуренцію з боку інших видів транспорту; визнання того, що залізничні підприємства у формі урядових адміністрацій, державних підприємств або інших компаній, під сильним контролем уряду не здатні на довготривалій основі конкурувати на транспортному ринку; визнання того, що господарська діяльність залізниць, традиційно обмежена національною територією, не є найкращим рішенням для довготривалого виживання залізниць в глобалізованій економічній системі і що для того, щоб конкурувати з іншими видами транспорту, необхідні міжнародні залізничні транспортні послуги, які виходили б за межі міжнародних кордонів на благо всіх національних залізничних компаній-операторів; нелегкі (та фінансово не завжди прозорі) стосунки між окремими державами та їхніми залізницями, що не додавали віри в свої сили і майбутнє ні залізничникам, ні платникам податків; необхідність відокремлення функцій державного управління від функцій господарського управління залізницями; неясні перспективи виживання залізниць, як окремого виду транспорту, в умовах невирішених екологічних проблем, які належить вирішувати державам.

Реформування залізничного транспорту Німеччини. До 1989 року Федеративна республіка Німеччини (BRD) і Німецька демократична республіка (DDR) були окремими країнами, кожна з яких мала свій власний залізничний транспорт і залізничну промисловість. Вони функціонували відповідно як Німецька федеральна залізниця - Deutsche Bundesbahn (Західна Німеччина) (DB) і Німецька державна залізниця - (Східна Німеччина) (DR).

DB була Державним підприємством, основним оператором вантажних і пасажирських перевезень, володіла більшою частиною інфраструктури. Працівники мали статус федеральних державних службовців. Крім того, існували регіональні залізниці-юридичні особи (NE Bahnen), які були вертикально інтегрованими і перевозили пасажирів і/або вантажі в менших географічних регіонах. DR була Державною юридичною особою, єдиним інтегрованим оператором всієї залізничної системи. Існували також великі промислові комплекси, які мали власні промислові залізниці.

Капітал DB до 1990 року скоротився до 15 млрд. DM, у той час як акумульований загальний борг був у 1990 році близько 40 млрд. DM. Без реформування залізниць акумульований борг склав би до 2003 року

неприпустиму величину 71 млрд. DM. DR взагалі не мала боргів, тому що держава дбала про необхідні щорічні компенсації з державного бюджету. В наслідок розпаду колишнього східнонімецького транспортного ринку її доходи швидко зменшувалися, а основні фонди потребували модернізації.

Європейська комісія в Брюсселі 1990 р. підготувала і провела з основними учасниками транспортного ринку обговорення кроків в напрямку майбутнього відкриття європейського залізничного ринку, тому що була переконана в нездатності існуючих національних залізничних монополій до інновацій, розвитку бізнесу, задоволення очікувань ринку, забезпечення економічної ефективності, а відтак в неможливості їх повної конкурентоздатності [2].

Директива ЄС 91/440 поставила вимогу відокремлення управління інфраструктурою від транспортного обслуговування (щонайменше на мінімальному рівні бухгалтерського обліку) з метою відкриття ринку, плати операторами перевезень за користування залізничними коліями та станціями, впровадження механізмів фінансової санації, з тим щоб у майбутньому залізничні підприємства могли працювати на міцній фінансовій основі.

Для реформування залізничного транспорту в Німеччині була використана важлива подія – прийняття політичного рішення об'єднання Німеччин. Підготовка до створення нової DB, як юридичної особи, шляхом злиття DB і DR, проводилась з врахуванням потреб у відкритті ринку, як основи підвищення економічної ефективності і дозволило б залізницям зберегтися як виду транспорту. Для цього був складений план утворення DB AG (AG = Aktiengesellschaft) як акціонерної компанії з приватним правом. Процес створення DB AG планувався завершити до 1 січня 1994 року, щоб скористатися можливостями наявних суспільних фондів для реструктуризації деяких суб'єктів господарювання в нових федеральних землях.

В грудні 1993 року Парламент прийняв пакет законодавчих актів з реформування залізничного транспорту, у т.ч. поправки до Конституції Німеччини, п'ять нових законів та зміни більш як до 100 чинних законів і регуляторних актів. До створення DB AG, DB і DR зробили значні інвестиції в підготовку і перепідготовку персоналу, в пояснення процесу і причин реформ.

Конституція Німеччини та новий «Закон про будівництво залізниць» заклали основні принципи та фінансові вимоги до залізничної інфраструктури: Федеральний уряд фінансував будівництво та заміну залізничних колій. Місцеві уряди, треті особи і DB AG також створювали фонди для інвестування інвестиційних проектів; Господарча одиниця, яка володіє інфраструктурою повинна покривати витрати з експлуатації та утримання залізничної колії; Господарча одиниця, що володіє інфраструктурою повинна платити щорічну амортизацію колій, яка фінансується федеральним урядом, тоді як федеральний уряд заздалегідь

фінансує інвестиції і покриває відсотки з них. Це правило дійсне також для проектів, в яких DB AG заявило про свій комерційний інтерес. Крім цих фінансових заходів, що полегшували становище DB AG, з його балансу списали борг 80 млрд. DM. Більш того, було передбачено біля 80 млрд. DM для модернізації основних фондів залізниць Східної Німеччини.

Ще одним надзвичайно важливим моментом реформи залізниць в Німеччині була регіоналізація пасажирських перевезень на короткі відстані. Це означало, що відповідальність за замовлення специфічних, суспільно значимих, перевезень в сенсі їх оплати за контрактами на суспільно значимі перевезення передавалася з центрального уряду (Bund) федеральним землям (Laender), а також округам (Kreise) та муніципалітетам. Для того, щоб дати можливість регіональним органам купувати ці послуги, були передані необхідні фонди у формі загальних сумм з федерального до регіональних бюджетів. Натомість, суспільно значимі перевезення повинні були виставлятися на тендер операторів ринку.

Реформа забезпечувала DB AG від недосубсидованих, суспільно значимих перевезень, від бюджетних зобов'язань та від усіх інших видів недешевого державного втручання у ведення бізнесу. DB AG було звільнено від усіх боргів і отримало повну автономію підприємницької діяльності. Держава прийняла на себе відповідальність за продовження фінансування інвестицій в інфраструктуру на основі безпроцентних позичок, а також погодилась фінансувати ряд визначених фінансових тягарів, успадкованих з минулого, які не були безпосередньо пов'язані з підприємницькою діяльністю. DB AG більше не залежало безпосередньо від державного бюджету, а його працівники більше не були державними службовцями з притаманним їм адміністративним менталітетом.

Структурна організація реформування на 1 січня 1994 року показана на рис.1. Законом було визначено, що до кінця 1998 року господарюючі одиниці (підрозділи, підприємства) повинні бути перетворені в дочірні компанії у складі холдингу DB AG.

В цей період були проведені наступні реформи: підприємства мали окрему бухгалтерську звітність і субрахунки прибутків і збитків, що повністю ліквідувало перехресне субсидування між видами діяльності; з 1 січня 1996 року відбулася регіоналізація перевезень пасажирів на короткі відстані; відповідальність за обсяги, якість та фінансування регіональних пасажирських перевезень була передана регіональним та місцевим органам влади; для фінансування цієї відповідальності, щорічно перераховувалися кошти з регіональних та місцевих бюджетів; організація була спрощена: регіональні рівні управління були ліквідовані, кожне господарююче підприємство створювало свою власну регіональну організацію відповідно до своїх потреб; було створено Спеціальний проект для розподілу тягового

обслуговування (включно з машиністами локомотивів) між операторами за видами діяльності, протягом 18 місяців з початку проекту;

На початок 1999 року DB AG стало холдинговою компанією з 5 провідними дочірніми компаніями, кожна із своїми власними основними фондами і ресурсами. Починаючи з 2000 року, увагу було сфокусовано на вантажних перевезеннях, які здійснювала DB CARGO, щоб зробити їх прибутковим бізнесом. Компанію було перейменовано в RAILION і вона придбала бізнес вантажних перевезень голландських та датських залізничних компаній. З грудня 2007 року RAILION було інтегровано в DB SCHENKER, на той час, ще одну логістичну дочірню компанію DB, яка була викуплена у приватного сектора. Скорочення витрат були вражаючими і DB CARGO зосередилася на основних своїх клієнтах для покращення прибутковості бізнесу. В 2002 році придбання логістичного оператора STANNES (що включав SCHENKER) стало першим кроком у розвитку логістичної платформи і подальшій інтернаціоналізації послуг, що пропонуються. В 2007 DB купила 100% EWS, найбільш важливого оператора вантажних залізничних перевезень у Великій Британії і майже в той же час взяла мажоритарний пакет акцій TRANSFESA, яка спеціалізувалася у залізничних перевезеннях між Іспанією і рештою Європи. На сьогодні DB AG працює в Нідерландах, Данії та Італії, а також створила спільне підприємство із шведською GREEN CARGO. В 2009 році DB AG купила PCC в Польщі.

У вересні 2001 року згідно з Європейським законодавством Федеральний уряд створив в структурі ЕВА агентство Train Path Agency (Trassenagentur), відповідальне за забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури та режиму виділення ниток інфраструктури.

Всі дані, необхідні цьому Агентству для виконання своїх функцій контролю за умовами конкуренції повинно йому надавати DB NETZ AG, яке забезпечувало рівні права приватним залізничним операторам.

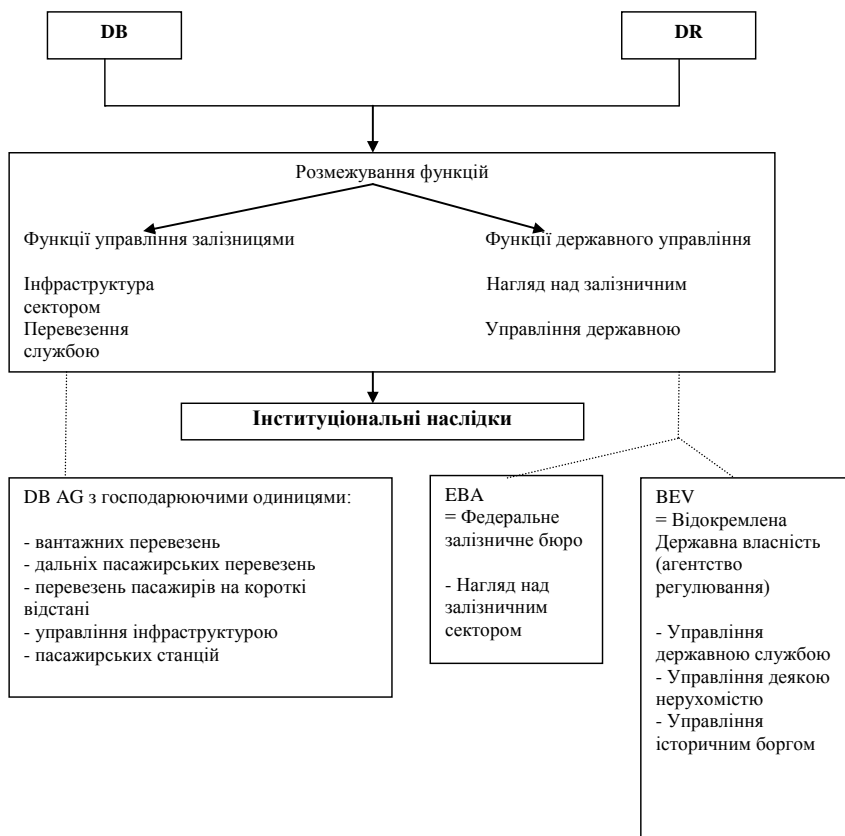


Рисунок 1. Структурна організація реформування DB та DR

Починаючи з 2005 року DB AG почали підготовку до приватизації для залучення приватного капіталу. Модель, яка була обрана, дозволила Федеративній республіці Німеччини зберегти інфраструктуру залізниць в повній державній власності, у той же час дозволила входження приватного капіталу для придбання певної частки акцій дочірніх компаній – операторів перевезень і логістичних послуг, які таким чином роблять свій внесок у фінансування розвитку залізниць.

Модель була обговорена на політичному рівні Федерального уряду і Парламенту (2008 рік і узгоджена структура, яка показана на рис.2.)В кінці 2008 року, запланований продаж акцій DB MOBILITY AND LOGISTICS AG на фондовому ринку, був відкладений у зв'язку з наростаючою фінансовою кризою, але він залишається довгостроковою ціллю.Результати діяльності Групи компаній DB AG в 2009 році порівняно з 1991-м показані в табл. 1. з

якої видно, що обсяги перевезень і частка на ринку пасажирських перевезень збільшилися.

Таблиця 1. Результати діяльності Групи компаній DB AG у 1991-2009

	DB+DR 1991	DB Group 2009
Мережа, км	40834	33862
Штат, осіб	441900	240000
Перевезення пасажирів (млрд. пас.-км)	55.9	77.0
Частка на ринку перевезень пасажирів	7%	9,1%* - 9,4%*
Перевезення вантажів (млрд. т-км)	79,7	91,2 - 113,6*
Частка на ринку перевезень вантажів	20%	17% - 13,6%*

Джерело: Звіт UIC та DB про конкуренцію у 2009 році

За даними *Eurostat частка залізниць на ринку пасажирських перевезень в Німеччині у 2009 була 7.7%.

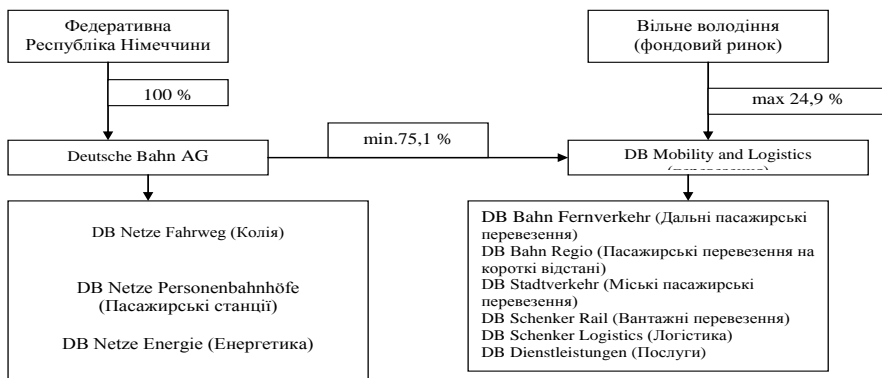


Рисунок 2. Модель підготовки до приватизації DBAG

До світової фінансової кризи Група DB AG була прибутковою організацією. Більш того, дочірні компанії DB AG (особливо на ринку вантажних перевезень) зуміли реструктуризуватися, стати прибутковими і створити альянси, спільні підприємства та союзи.

Реформування залізничного транспорту у Великій Британії

До 1994 року вся діяльність залізниць Великої Британії здійснювалася BRITISH RAIL (BR). Це була вертикально інтегрована

державна монополія. Уряд фінансував BR, однак мережа не модернізувалася, як і рухомий склад, а імідж BR як провайдера послуг не був добрим.

Уряд публічно наводив аргументи, що масове промислове виробництво, зникнення вугільної промисловості і перетікання вантажів на автомобільний транспорт означають те, що вже немає необхідності в залізничній системі, яка б керувалася державою.

В 1992 – 1993 рр. Уряд прийняв рішення про передачу більшої частини залізничного сектору в приватний сектор, а фактично дискусії про реформування залізничного транспорту почалися в 1988 році на конференції, що була організована силами правого крила, де підкреслювалося, що існує політичне бажання передати галузь в приватний сектор.

Економічне обґрунтування було наведено в Білій книзі 1992 року. Основною метою було перейти від галузевої організації, що базується на монолітній націоналізованій галузі індустрії з командно-контрольним підходом та цінами, що встановлюються адміністрацією, до ініціативної, вмотивованої множини приватних компаній з контрактними угодами між ними і цінами, які можна обговорювати. Планувалося, що це приведе до виграшу в продуктивності, якості та ефективності [2]. Результатом початку процесу став Закон про залізницю 1993 року, основні положення якого були виконані до 1 квітня 1994 року.

В 1994 році створено також Бюро пасажирського залізничного франчайзингу (Office of Passenger Rail Franchising = OPRAF) для управління процесом надання франшиз на основі визначення мінімальних рівнів згідно "Вимог до пасажирських перевезень обслуговування" і цінового регулювання деяких ключових тарифів, таких як сезонні квитки, відкриті стандартні квитки та економічні квитки. Крім того, OPRAF повинно було визначити детальну систему стимулювання покращення надійності і точності, а також запобігання перенаселеності поїздів.

Наступними кроками реформи були:

1. Компанія з управління інфраструктурою, RAILTRACK GROUP PLC, була приватизована шляхом продажу акцій на Фондовій біржі в 1996 році, після того як Уряд списав їй £1.6 млрд. боргу державі і перевів £1 млрд. зобов'язань на Ради графств. В 2003 році NETWORK RAIL знову перебрала на себе утримання залізничної інфраструктури, яке з 1994 року було передане на підряд компаніям, що були виділені з BR і приватизовані.

2. Компанії, що володіли пасажирським рухомим складом були швидко продані колишнім менеджерам BR. Потім, протягом 2 років, вони були перепродані банкам (HSBC, Royal Bank of Scotland), що принесло їх власникам значні прибутки.

3. 25 компаній-операторів були передані в приватний сектор, причому їм була надана франшиза бюро Rail Franchising (OPRAF).

4. На продаж були виставлені залізничні вантажні компанії, WISCONSIN CENTRAL (залізниця із США, стала переможницею тендерів, придбавши 5 з 6 новостворених підприємств). Після того у 1997 році було створено EWS як юридичну особу, відповідальну за розвиток бізнесу попередніх 5 компаній. Пізніше вона була продана німецькій DEUSCHE BAHN. В 1997 р. урядом Британії було надано компанії EWS грант, який гарантував виконання зобов'язань BR в проєкті EUROTUNNEL до 2006 року. Цей грант було схвалено Єврокомісією. Компанія з перевезень морських контейнерів Freightliner була в 1996 р. продана в управління.

Першим приватним оператором транспортних послуг стала DIRECT RAIL SERVICES Ltd (DRS), філіал однієї з промислових груп. До інших операторів що зараз надають послуги належать GB RAILFREIGHT Ltd та FASTLINE FREIGHT.

5. До того, як Залізничному регулятору було надано його повноваження, перші ліцензії було надано Державним секретарем компаніям RAILTRACK (інфраструктура) та BR (перевезення). Однак повністю відкритий доступ до інфраструктури запроваджено в 2002 р. В квітні 2003 р. створено орган із безпеки та стандартів на залізничному транспорті - RAIL SAFETY AND STANDARDS BOARD Ltd (RSSB), а систему регулювання безпеки було змінено "Законом про транспортну безпеку залізниць", відповідно до якого було створено Орган з розслідування залізничних транспортних подій (RAILWAYS ACCIDENT AND INVESTIGATION BOARD – RAIB) для покращення безпеки і запобігання транспортним подіям на залізницях.

Поточна ситуація в залізничному секторі наступна:

Суспільно значимі перевезення (Public Service Obligations = PSOs) забезпечують 21 франшизна компанія – оператор пасажирських перевезень, якими володіють 10 груп приватного сектору.

Крім того, послуги пасажирських перевезень надають ще 3 оператори, які мають відкритий доступ до мережі. Перевезення пасажирів зросли з 1994 року на 40%. З 2001-2002 років фінансова підтримка залізничного сектору урядом зросла з £1.2 млрд. до більш як £ 6 млрд. на рік.

Результати діяльності компаній в 2008 році порівняно з 1991-м показані в табл. 2. з якої видно, що штат зменшився лише на 6700 осіб, а перевезення пасажирів значно поліпшилось.

Таблиця 2.- Залізничні перевезення у Великій Британії

	Бритіш Рейл BR 1993	Показники британських залізниць 2009
Довжина мережі, км	15535	15814
Штат, осіб	106700	100000

Перевезення пасажирів, млрд. пасажиро-км	28.7	50
Частка на ринку перевезень пасажирів	8.5 %	11.5 %*
Перевезення вантажів, млрд. тонно-км	12.3	20
Частка на ринку перевезень вантажів		Немає даних

Джерело: дані UIC

За даними статистики EUROSTAT частка залізниць на ринку перевезень пасажирів у Великій Британії в 2009 році визначається в розмірі 6,3%.

Залізнична реформа у Франції. Французькі залізниці (SNCF), як і раніше, були повністю інтегрованим монопольним постачальником послуг за законом (LOTI 1981). SNCF є державною галузевою комерційною установою, що належить державі. Вона управляється Радою, членами якої є представники уряду, представники клієнтів і представники працівників.

Високошвидкісні перевезення TGV розпочалися в 1979 та 1981 роках між Парижем та Ліоном і були дуже успішними. Високошвидкісні пасажирські перевезення TGV Atlantique відкрились в 1988 році, а високошвидкісні пасажирські перевезення TGV Nord – у 1992 році. Було вирішено розпочати будівництво високошвидкісних ліній TGV Mediterranee. Це означало величезні інвестиції для SNCF, що фінансуються на кредити з державною гарантією. Розвивався бізнес вантажних перевезень (особливо міжнародних та комбінованих перевезень), а частка ринку залізничних вантажних перевезень була у Франції вищою, ніж в інших країнах ЄС.

Фінансове становище SNCF було дуже збитковим, а заборгованість збільшувалась так швидко, що до 1995 року обігу вантажних перевезень було недостатньо, щоб платити навіть відсотки боргу.

На економіку SNCF та уряд значно вплинули такі події: загальний місячний страйк (листопад 1995 р.), який завершився відставкою Прем'єр-міністра; тиск з Брюсселя, щодо затвердження у французькому праві перших директив ЄС, пов'язаних із залізничним сектором.

Крім того, у Німеччині та Великобританії, розпочалася реформа залізничного сектора та створення нових організацій без боргів. У відповідності до законодавства ЄС, а також з метою поліпшення фінансового стану SNCF, в 1996 році була підготовлена програма залізничної реформи, і в лютому 1997 року було прийнято закон, який розмежовував операційну діяльність та розвиток і технічне обслуговування мережі. Новий закон створив окрему компанію, яка несла відповідальність за управління інфраструктурою RFF, а також EPIC. Беручи до уваги опір залізничних профспілок проти розколу SNCF, було вирішено, що RFF буде передавати

SNCF утримання та обслуговування мереж. SNCF буде платити RFF за доступ до використання мережі, а RFF буде платити SNCF за утримання та обслуговування мереж. З самого початку, в 1997 році, було вирішено, що RFF буде відповідати за інвестиції та розвиток національної залізничної інфраструктури, за винятком станцій. Більшість боргів SNCF були передані RFF, оскільки держава не могла перебрати їх на себе (як це відбулося в Німеччині та Великобританії), тому що це призвело б до збільшення понад 3% державного боргу. На практиці, лише борг SNCF, пов'язаний з розвитком інфраструктури, у розмірі 135 млрд. франків (загалом 200 млрд. франків) був переданий RFF. В Компанії RFF працювало 200 працівників, а у SNCF – близько 180000.

Реформа була розроблена за погодженням з профспілками. Уряд прийняв рішення зберегти спеціальну пенсійну систему (це були вимоги довготермінового страйку в листопаді 1995 р.), щоб зберегти особливий статус співробітників і забезпечити згуртованість SNCF як єдиного цілого. SNCF взяла на себе зобов'язання досягнути рівня беззбитковості до 1999 року. Станції, товарні склади, майстерні, обладнання та адміністративні будівлі залишалися у SNCF, а також у її дочірніх компаніях. Закон LOTI, що передбачає монополію SNCF на залізничний транспорт у Франції, залишився недоторканим.

У 1998 році, коли ліве крило уряду повернулося до влади, програма залізничної реформи не була скасована, оскільки у новому уряді міністром транспорту був колишній керівник залізничних профспілок, він наполягав на продовженні реформи. Щоб взяти до уваги тиск з боку профспілок залізниць, новий уряд створив Вищу раду по залізничній державній службі (CSSPF), щоб контролювати розвиток і збалансовану еволюцію залізничного сектора та підтримувати інтеграцію державної служби. Рада виробляла рекомендації для уряду щодо відновлення єдності стратегії та дій залізниць в рамках відповідальності уряду, але вони не були реалізовані.

У 2000 році всі рахунки SNCF вперше за багато років мали позитивне сальдо. Наприкінці 2001 року, RFF взяла на себе відповідальність SNCF за виділення ниток інфраструктури. На практиці, нитки трафіку у RFF, можливості їх виділення вивчаються головним чином SNCF, але команда RFF, що відповідає за їх розподіл, контролює SNCF з метою забезпечення недискримінаційної ситуації. Після 2003 р. планувалось відкрити національну залізничну інфраструктуру для конкуренції, спершу для міжнародних вантажних перевезень (двома етапами, спочатку з 15 березня 2003 р. для міжнародних залізничних перевезень по трансевропейській мережі для перевезень, RTEFF, а потім з 1 січня 2006 р. для всіх міжнародних вантажних залізничних перевезень), а згодом для всіх залізничних вантажних перевезень в ЄС з 1 січня 2007 р., і з 1 січня 2010 р. для міжнародних пасажирських перевезень. Відповідно до положень законодавства ЄС (1-й

залізничний пакет 2001 р.), і з урахуванням зобов'язання відкрити національну залізничну інфраструктуру для можливих нових залізничних операторів міжнародних залізничних вантажних перевезень, французький уряд створив у лютому 2003 р. регулюючий орган, Mission de Contrôle des Activités Ferroviaires (MCAF). На практиці ця організація має 7 членів і повністю знаходиться в рамках Міністерства транспорту. MCAF може лише робити рекомендації, а Міністр транспорту є єдиним, хто приймає рішення по цим скаргам.

На початку 2006 року закон LOTI був змінений і скасував положення про монополію SNCF на залізничні послуги та відкривав національну залізничну інфраструктуру для нових учасників з 31 березня 2006 р., за 9 місяців до кінцевого строку, встановленого законодавством ЄС для цього відкриття. Плануючи відкриття міжнародних залізничних пасажирських перевезень для конкуренції, уряд планував створення доречного і ефективного залізничного регуляторного органу (Autorite de Regulation des Activités Ferroviaires, ARAF), а також створення спеціальної структури, яка буде автономною спеціалізованою службою в рамках SNCF для контролю за рухом поїздів, і називатиметься менеджером мережі Network Manager (на відміну від менеджера інфраструктури – Infrastructure Manager). Закон, який планував створення цих двох нових підрозділів, відомий як "Закон про організацію регулювання залізниць", обговорювався в парламенті протягом одного року і мав бути прийнятий до кінця 2010 року. Основні результати діяльності вказують на важливе зростання обсягу пасажирських перевезень, як у міжміських та регіональних перевезеннях і зменшення у вантажних перевезеннях (табл. 3).

Уроки, які доцільно використати в Україні. Проведені дослідження реструктуризації залізниць дозволяють зробити наступні висновки: спільні моменти: в усіх трьох країнах реформування залізничного транспорту – це процес, який продовжується, незалежно від того, коли він почався – в 1994-му чи 1997 р.; в кожній країні поточна ситуація є наслідком як вдалих рішень, так і помилок; в кожній країні процес реформування був необхідним, нагальним і болісним; кожній країні в процес реформування були в більшій чи меншій мірі залучені всі основні його учасники (уряд, залізниця, клієнтура, наймані працівники, постачальники); в кожній країні процес реформування на кожному його кроці будувався у відповідності до законодавства ЄС; відмінності: в кожній країні були прийняті різні моделі реформування, які враховували специфіку країни, історію, політичну ситуацію і потужність галузі; в Німеччині збереглася повністю інтегрована структура, яка на 100% знаходиться у суспільній власності; децентралізована відповідальність за перевезення пасажирів на короткі відстані (у т.ч. їх фінансування); з першого дня створення DB AG на залізничній інфраструктурі розпочато конкуренцію; в Сполученому Королівстві (далі

СК) впроваджена вертикальна та горизонтальна дезінтеграція з максимально можливим залученням приватного сектору; передбачена централізація прийняття рішень і фінансування всіх внутрішніх пасажирських перевезень, за винятком Шотландії; конкуренція на залізницях розпочиналася крок за кроком, з 2002 р.; у Франції запроваджена модель вертикального розділення; всі підприємства знаходяться в суспільній власності, з тою специфікою, що SNCF залишилося майже такою, як і була; застосовується децентралізація прийняття рішень і фінансування в галузі регіональних пасажирських перевезень; конкуренція на залізницях була введена лише в 2006р.

Таблиця 3. - Залізничний сектор Франції

Показники	1994	2009
Мережа, км	32111	29901
Персонал, осіб	185700	161900
Пасажирські перевезення (млрд. пасажиро-км)	58,6	88,3
Частка ринку пасажирських перевезень	Невідома	9,3%
Вантажні перевезення (млрд. т-км)	48,75	41,5
Частка ринку вантажних перевезень	Невідома	Невідома

Джерело: МСЗ, дані Євростату

Законодавча робота у Франції була головною, а перелік різних законів і указів, підготовлених для прийняття законодавства ЄС складало десятки. Історія: DB розпочала модернізуватися, а DR – ні; BR знаходилася у фінансовій скруті з початку страйків у вугільній промисловості у 80-х роках; SNCF зуміла модернізувати пасажирські перевезення, успішно запустивши високошвидкісні поїзди TGV - за рахунок величезного боргу. Політичні ситуації: в Німеччині було прийняте політичне рішення про злиття DB та DR і швидку модернізацію DR за рахунок спеціальних фондів, що виділялися для Східних земель; в СК уряд пані Тетчер вирішив приватизувати всю економіку. Залізничний сектор підлягав приватизації останнім. Приватизація здійснювалася з метою завершення всього процесу до загальних виборів 1997 року; у Франції поняття суспільно значимих послуг все ще важливе для громадян, в суспільстві добрий імідж послуг TGV (пасажирів, особи, що приймають рішення, політики і т.д.), що пояснюється визнаною якістю послуг і доступними цінами майже для всіх регіонів Франції, за винятком Центрального. Значення залізниць для суспільства та економіки країн: в Німеччині існує консенсус щодо значення залізниць для суспільства та економіки, особливо в зв'язку з вартістю енергоресурсів і шкодою, яку завдають доквіллю альтернативні види транспорту. Уряд запровадив податок на вантажний автомобільний транспорт, щоб заохотити перевезення вантажів залізничним транспортом; в СК існує консенсус щодо значення залізниць для перевезення пасажирів, особливо в Лондон і з Лондона. Лондон навіть

запровадив збір проти заторів (спеціальний податок на приватні автомобілі, що заїжджають до центру Лондона). Що стосується вантажів, то на час, коли підготовлювалася реформа, існував консенсус, що всі потреби в перевезеннях здатен забезпечити автомобільний транспорт, особливо в зв'язку із зникненням в СК важкої промисловості.; у Франції існує консенсус щодо необхідності забезпечення суспільно значимих перевезень пасажирів як на далекі, так і на короткі відстані. Що стосується вантажів, то роль залізниць визнається менше, за винятком дуже завантажених автомобільних доріг на Півдні та Півночі Франції. Культура суспільства країн: в Німеччині існує міцна культура досягнення консенсусу напередодні підготовки важливих рішень. Це був одним з ключових пунктів успіху реформування залізниць в Німеччині. До 2007 року профспілки залізничників не страйкували. Страйк 2007 р. був не проти заходів щодо реструктуризації, а заради матеріальних покращень; в СК досягнення консенсусу мало місце головним чином між урядом і галуззю/банками/консультантами. Але всі компанії приватного сектору вели переговори з профспілками для підготовки узгоджених пропозицій і укладення договірних відносин; у Франції, велику силу мають профспілки залізничників. В період 1990 – 2009 р. уряду знадобилося більше часу для реструктуризації у зв'язку з тим, що необхідно було зберегти міцний позитивний імідж суспільно значимих перевезень.

Таким чином, на початку 90-х років залізничний сектор Західної Європи був на роздоріжжі. Економіка держав потребувала змін. Інновації були можливі і їх необхідно було впроваджувати, однак жодна із залізничних монополій не мала фінансової можливості зробити такий крок. SNCF зробило це послугами TGV, але ціною майже банкрутства; був борг, але принаймні були й TGV. Реструктуризація залізничного сектору дозволила залучати державні та приватні інвестиції з чіткими економічними цілями: в пасажирських перевезеннях, впровадження цих моделей призвело до величезного зростання перевезень; в вантажних перевезеннях, впровадження цих різних моделей привело до дуже різних результатів. Однією з причин є, мабуть, те, що вантажний сектор на цьому відрізку часу не потребував інвестицій. Але було значне прагнення менеджменту до реструктуризації, скорочення витрат, перепрофілювання бізнесу та стосунків з гравцями ринку. Це впроваджено німецькою та британською моделями. За Французькою моделлю вантажні перевезення залишаються в SNCF і не підштовхуються до більшої ефективності та комерційного динамізму. Німецька модель дозволила вантажним перевезенням набути цього динамізму навіть в складі DB Group. Модель СК також підштовхувала до динамізму, але економічна ситуація склалася так, що DB Group придбала цей бізнес.

Висновки. З урахуванням політичної, історичної, технічної ситуації в Україні і потужності галузі: необхідно провести підготовку підприємств залізничної галузі до реформування, науково обґрунтувати та розробити

модель реформування, затвердити її урядом, навчити персонал; законодавче та нормативне забезпечення є ключовими питаннями, яке необхідно вирішувати найближчим часом; вантажні перевезення є провідними в залізничному секторі України, оскільки вони відіграють основну роль в економічній ситуації. Вони повинні бути економічно ефективними (в сенсі витрат) і задовольняти потреби економіки. Саме з цих причин вони повинні стати автономними, щоб мати сильні стимули для реструктуризації і комерційного динамізму; на першому кроці, вантажні перевезення повинні залишитися частиною загальнонаціональної структури, як ключова складова української економіки. Однак менеджмент вантажних перевезень повинен усвідомлювати зростаючу важливість конкуренції з боку автомобільного і водного видів транспорту на відкритому ринку і готуватися до досягнення максимальної ефективності управління, у т.ч. скорочення витрат, модернізації та задоволення потреб користувачів; пасажирські перевезення повинні бути розділені на дальні міжміські перевезення та інші види перевезень; обидва види перевезень повинні впроваджувати інновації в транспортне обслуговування та інвестувати в рухомий склад, а також в покращення інфраструктури; суспільно значимі перевезення повинні в майбутньому купуватися (державою, ін., франшизи) і відповідним чином відшкодовуватися органами влади в рамках довгострокових контрактів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, схвалена Розпорядженням КМУ від 27.12.2006 р. №651-р.
2. Белая Книга. Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать. Транспорт – важнейшее направление и движущая сила интеграции /Международная академия транспорта, Всемирная организация автомобильного транспорта, Ирмаст-Холдинг. –М.: ПолиграфСервис XXI, 2003, 192 страницы.
3. Сервер Европы о Европейском Союзе. – Режим доступа: [http:// europa.eu.int](http://europa.eu.int)
4. Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту / М.В. Макаренко, Т.І Лозова, Г.Ю. Олійник та ін. – К.:КУЕТТ, 2007. – 428 УДК 004.738.5:379.85(043.2)

Ю.В. Фісун

ВПЛИВ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА РОЗВИТОК ТУРИСТИЧНОГО РИНКУ

Інтернет-методики оцінки якості туристичних послуг споживачами. Процес використання інформаційних технологій для забезпечення якості туристичних послуг з метою дотримання суб'єктами туристичної діяльності комплексу взаємодіючих і взаємодоповнюючих вимог, що формують якість.

Ключові слова: інформаційні технології, сфера туризму, маркетингові функції, сучасний маркетинговий інструментарій.

Інтернет-методики оцінки качества туристических услуг потребителями. Процесс использования информационных технологий для обеспечения качества туристических услуг с целью соблюдения субъектами туристической деятельности комплекса взаимодействующих и взаимодополняющих требований, которые формируют качество.