

Bibliography:

1. Knight, FH Risk, Uncertainty and Profit / FH Knight: Trans. from English. J. M. Kazhdan, scientific. Ed. V. Grebennikov. - Moscow: The Case, 2003 – 359 p. (Rus.)
2. Akerlof J. The Market for 'Lemons': Quality Uncertainty and the Market Mechanism. Quarterly Journal of Economics (The MIT Press) 84 (3): 488–500.
3. Becker G. Crime and Punishment: An Economic Approach. The Journal of Political Economy 76. – 1968. – pp. 169 – 217.
4. Gilotte Laurent, Lараа Michel De. A tight sufficient condition for Radner–Stiglitz nonconcavity in the value of information. Journal of Economic Theory. Volume 137, Issue 1, November 2007, P. 696 -708.
5. Hal R. Varian. Economics of Information Technology. July 2001.
6. Chade Hector and Schlee Edward. Another Look at the Radner–Stiglitz Nonconcavity in the Value of Information. Journal of Economic Theory. Volume 107, Issue 2, December 2002, P. 421-452.
7. Ostrom Elinor, Cox James, Walker James. Trust in Private and Common Property Experiments”. Southern Economic Journal 75(4) (April 2009): 957–75.
8. Piracy Study 08. Sixth annual BSA-IDC global software. May 2009.
9. Simon, H.A. The Sciences of the Artificial, 3rd ed. MIT Press 1996.
10. Stigler G. The economics of information. Journal of Political Economy, 69(3): 213 – 225.
11. Stigler, George J., 1961. “The Economics of Information,” Journal of Political Economy, 69(3), pp. 213- 225.
12. Varian, Hal R. Markets for Information Goods. Berkeley. – University of California, April 1998.
13. Warming Jens. On Open Access, Pigovian Tax, and Property Rights (1931).
14. World Economic Outlook Database-April 2010, International Monetary Fund. Accessed on April 21, 2010.
15. Zhu, X., Lee, Y., Simon, H.A., & Zhu, D. (1996). Cue recognition and cue elaboration in learning from examples. Proceedings of the National Academy of Sciences, 93, 1346-1351.

Рецензент: Т.Г. Логутова
д-р техн. наук, проф., ГВУЗ «ПГТУ»

Статья поступила 22.11.2011

УДК 65.012.32

© Лисица Е.С.*

**РЫНОЧНЫЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ В
СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ (НА ПРИМЕРЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)**

В работе рассмотрены особенности развития естественных монополий в странах Центральной и Восточной Европы (на примере железнодорожного транспорта). Показано, что в Европейском союзе отсутствует как единый подход к регулированию рынка железнодорожных перевозок, так и единые инструменты привлечения иностранных инвестиций для его развития.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, ЕС, государственно-частное партнерство, прямые иностранные инвестиции

Лисица К.С. Рикові умови розвитку природних монополій у країнах центральної і східної Європи (на прикладі залізничної галузі). В роботі розглянуто особливості розвитку природних монополій в країнах Центральної та Східної Європи (на прикладі залізничного транспорту). Показано, що в Європейському союзі відсутній як єдиний підхід до регулювання ринку залізничних перевезень, так і єдині інструменти залучення іноземних інвестицій для його розвитку.

Ключові слова: залізничний транспорт, ЄС, державно-приватне партнерство, прямі іноземні інвестиції.

* асистент, Белорусский государственный экономический университет г. Минск

K.S. Lisitsa. Market conditions of public utilities in Central and Eastern Europe (on the example of railway industry). The main idea of article is the analysis of public utilities regulation in Central and Eastern Europe (on the example of railways market). It is illustrated that there are neither single approach to railways market regulation nor uniform mechanisms for attraction of foreign direct investments for its development in European Union.

Keywords: railways, EU, public-private partnership, foreign direct investments.

Постановка проблеми. Современные тенденции развития мировой экономики отличаются сложностью, противоречивостью и нестабильностью. При этом естественные монополии (ЕМ) являются ключевым фактором для структурных изменений и экономического развития в развитых и развивающихся странах. Не существует единой теоретической базы и практических рекомендаций для обеспечения эффективности функционирования, равноправного гарантированного доступа, и устойчивого развития этих отраслей. Исследованиям в области управления инфраструктурными отраслями (или сетевыми или ЕМ, такими как транспортная, энергетическая, газовая и водоснабжение) уделяется внимание во всем мире. Регулирование естественных монополий должно быть гибким и соответствовать этапу развития отрасли и происходящим в ней технологическим и институциональным изменениям. Кроме того, необходимо учитывать, что регулирование ЕМ может исчезнуть в результате процесса глобализации. Открытие рынков, появление на них новых конкурентов приводит к возникновению конкурентной среды.

Анализ последних исследований и публикаций. В рамках данной проблемы работают такие ученые как Авдашева С., Аюпов И., Банникова М., Белоусова Н., Васильева Е., Ермишина А., Кудряшова Е., Амос Р. и др.

Цель статьи – на основе анализа регулирования железнодорожного транспорта в Европейском союзе доказать, что отсутствует единый подход к регулированию среди стран-членов и что регулирование железнодорожного транспорта в странах ЦВЕ имеет свои страновые особенности, и выделить основные положения переходной модели государственного регулирования железнодорожного транспорта в мировой экономике.

Изложение основного материала. В рамках Европейского союза модель регулирования ЕМ предполагает отделение естественно-монопольных прав от потенциально конкурентных видов деятельности и приватизацию последних, учет сложности переходного периода к конкурентной среде и синтез двух политик регулирования (политики внедрения конкурентных механизмов и государственного регулирования). Страны Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) имеют относительное преимущество, так как обладают возможностью синтезировать преимущества различных подходов к формированию новой модели регулирования естественно монопольных отраслей.

Разница состоит в различной роли, которую играет железнодорожный сектор, в различных стартовых ситуациях и проблемах стоящих перед государствами.

В Западной Европе железнодорожный сектор специализировался в большей степени на пассажирских перевозках, а ЦВЕ – на грузовых. В Западной Европе грузовые перевозки связаны с промышленными товарами (ощущают конкуренцию со стороны автомобильного сектора), в ЦВЕ – массовые товары, которые редко перевозятся автомобильным транспортом. В Западной Европе условия развития намного лучше, чем в странах ЦВЕ.

В странах ЦВЕ ранее железные дороги представляли собой единые государственные предприятия, связанные обязательствами по выполнению социально значимых и иных видов экономически убыточных перевозок и в то же время пользующиеся определенной поддержкой со стороны государства. Однако в последнее время в силу развития других видов транспорта (прежде всего автомобильного) и связанного с этим уменьшения объема грузовых и пассажирских перевозок, а также вводимых во исполнение директив ЕС новых законодательных актов их статус во многом изменился. В настоящее время железные дороги находятся — в разных странах на разных стадиях — в процессе перемен, постепенно преобразуясь в независимые от государства предприятия с разделением ответственности за управление инфраструктурой и организацию перевозочной деятельности.

Процесс системной трансформации государственного регулирования ЕМ в странах Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) при подготовке к вступлению и в рамках Европейского союза (ЕС) включает три этапа: реструктуризацию, приватизацию и дальнейшую реструктури-

зацію економіки.

В период трансформации государственного регулирования в странах ЦВЕ происходит гармонизация законодательной базы с директивами ЕС. Существует ряд нормативных документов, удовлетворяющих единым требованиям ЕС, по созданию единого рынка. Согласно им, происходит изменение структуры ЕМ.

Многие программы приватизации и нормативно-правовые акты предусматривали создание институтов-посредников, которые должны представлять интересы как приватизируемых предприятий ЕМ, так и государства (Национальный фонд собственности (Чехия), Венгерская государственная приватизационная холдинговая компания, Агентство по приватизации государственной собственности (Эстония) и др.) [1, p.16,25].

Участие иностранного капитала в приватизации осуществлялось в двух формах – прямых (вложения непосредственно в предприятия) и портфельных инвестиций (приобретение ценных бумаг приватизированных предприятий на фондовом рынке).

Существует взаимосвязь между приватизацией и прямыми иностранными инвестициями (ПИИ): в то время как приватизация управляет потоками ПИИ, ПИИ в странах Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) не являются основной формой приватизации, хотя они оказывают существенное влияние на повышение эффективности и улучшение организационной структуры предприятий (исключение Венгрия). Под контролем иностранных инвесторов в Венгрии находится около 90% объектов системы телекоммуникаций, 50% энергетического комплекса и нефтеперерабатывающий комплекс. В Словакии с помощью зарубежных инвесторов повысилась капитализация ряда предприятий ЕМ и началось их реформирование. Анализ сфер приватизации естественных монополий, где могут использоваться ПИИ, показал, что ПИИ в ЦВЕ осуществляются в специфических условиях перехода к рыночной экономике и могут использоваться не во всех сферах (табл.).

Таблица

Возможности сочетания ПИИ и приватизации в естественно-монопольном секторе

Сфера ПИИ	Комбинированная сфера	Сфера приватизации ЕМ
1. Межнациональные слияния и поглощения в частном секторе; 2. Инвестиции с чистого листа; 3. Реинвестирование; 4. Дополнительные капиталовложения; 5. Внутрикorporативное инвестирование;	1. Продажа по крайней мере 10% акций ЕМ; 2. Приобретение другим способом более 10% акций;	1. Выкуп управленческим персоналом; 2. Приватизация национальным или иностранным зарубежным стратегическим инвестором; 3. Реституция, обеспечение социальных гарантий; 4. Приватизация через фондовый рынок;

Примечание – собственная разработка

Одним из инструментов регулирования ЕМ в современных условиях в странах ЕС (включая ЦВЕ) является использование многообразия подходов, способствующих повышению эффективности государственно-частного партнерства в целях реализации национальных проектов и программ, которые должны быть осуществлены за счет бюджетных средств, что помогает государству снять определенную долю нагрузки с бюджета, связанную с финансированием проектов в естественных монополиях. В числе общественных работ выделяются: развитие систем водоснабжения, обслуживание гаваней, портов и аэропортов, необходимое инфраструктурное обеспечение, включая транспортные пути. Для этого государство использует механизм государственно-частного партнерства.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является одним из инструментов финансирования инфраструктурных проектов в отраслях ЕМ. Наиболее широко используемыми видами ГЧП являются распродажа активов (продажа подразделения, дочернего предприятия, пакета ценных бумаг или иного актива для аккумулирования финансовых ресурсов или реинвестирования в новые проекты), концессия (наделение государством частного юридического лица правом использования некоторых из своих функций для достижения общественных целей), проект «с нуля», контракты на управление или лизинг (рис.).

Динамика проектов в государственно-частном сотрудничестве в ЕМ секторе в 2006г. характеризовалась разной степенью концентрации инвестиций. В транспортном секторе произошло снижение концентрации инвестиций: 9 проектов обеспечили 1238 млн. долл. или 5,3% от всех инвестиций в инфраструктурном секторе; в 2005г. в транспортном секторе осуществлялось 9 проектов общей стоимостью в 7628 млн. долл. или 21,3% от инвестиций года [2, p.13-15].

Особенностями регулирования ЕМ в странах ЦВЕ является:

- использование многообразных подходов, способствующих повышению эффективности государственно-частного партнерства (ГЧП) с целью реализации национальных проектов (развитие систем водоснабжения, обслуживание гаваней, портов и аэропортов, необходимое инфраструктурное обеспечение, включая транспортные пути).

- приоритеты при формировании единого рынка отдаются газовому и энергетическому, и только потом железнодорожному рынку;

- формирование единой системы регулирования и принятия решений через построение интегрированной системы взаимодействия на уровне региональных регулирующих органов.

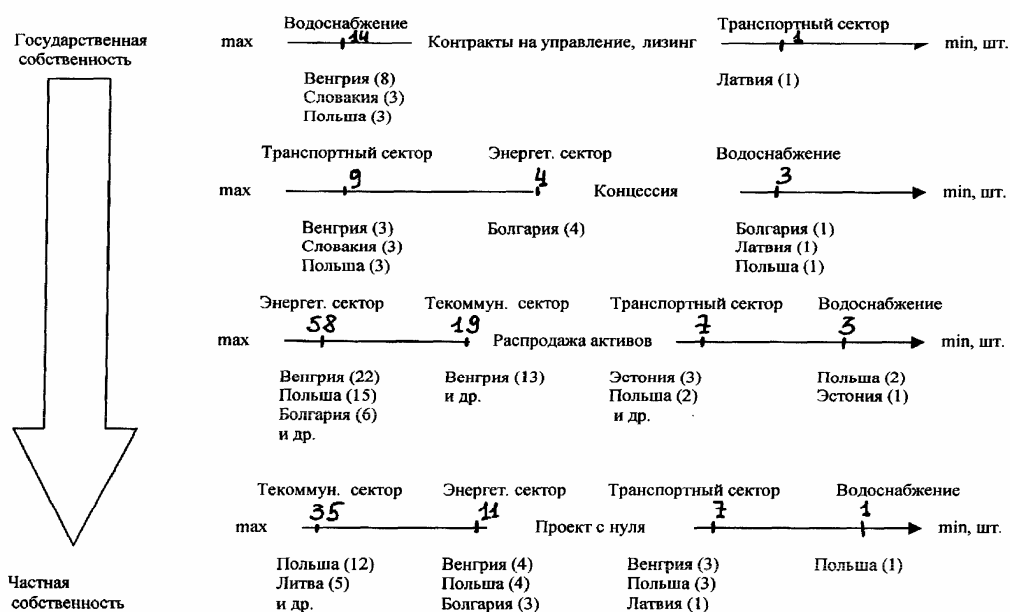


Рисунок - Распределение видов ГЧП в инфраструктурных отраслях за 1990-2006 гг.
 Примечание - собственная разработка

Подвижной состав становится все более важной сферой финансирования ЕИВ в силу двух факторов: стабильного увеличения числа новых операторов как пассажирских, так и грузовых перевозок, а также увеличения возраста эксплуатируемого подвижного состава, в частности в странах, недавно ставших членами ЕС. Позиции железных дорог в грузовых перевозках должны укрепляться, поскольку увеличение территории ЕС предполагает усиление потенциала перевозок на дальние расстояния и системных преимуществ железных дорог.

В этом контексте банк разработал особый подход, подкрепленный возможностями долгосрочного финансирования (на срок 20 лет и более), механизмами разделения рисков с другими инвесторами и мобилизации источников других банков или займов ЕС.

Совместно с Европейской комиссией банк разработал инструмент под названием Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in the European Regions), направленный на идентификацию и подготовку проектов для финансирования из фондов ЕС. Цель этой инициативы — обеспечить наиболее эффективное использование финансовых возможностей ЕС, особенно в крупных инфраструктурных проектах, включая железные дороги, за счет использования опыта ЕИВ, накопленного за 45 лет финансирования проектов в малоразвитых районах.

Недавно вошедшие в ЕС страны имеют достаточно протяженные железнодорожные сети, нуждающиеся в реконструкции, чтобы отвечать требованиям экономического и социального развития. Гармонизированное развитие периферийных стран требует адекватных железнодорожных связей с ними. Вместе с тем поэтапная модернизация и реконструкция действующих

железных дорог менее срочные, чем строительство новых автодорог, пока практически полностью отсутствующих в некоторых периферийных странах.

Анализ проектов, реализуемых в ЕМ, показал, что наибольшую активность имеют транснациональные корпорации, в которых либо контрольный, либо миноритарный пакет акций принадлежит иностранному государству. Таким образом, в отрасли ЕМ стран ЦВЕ проникает не частный иностранный капитал, а государственный.

Страны Центральной и Восточной Европы стремятся к созданию организационной структуры, которая:

- способствует проведению реорганизации отраслей с естественно-монопольным ядром;
- позволяет лучше контролировать доходы;
- содержит производственный и коммерческий аппарат;
- ведет собственный бухгалтерский учет, то есть учет по отдельным службам при взаимных расчетах соответствующих подразделений.

Реструктуризация, приватизация и дерегулирование сделали инфраструктурные отрасли более привлекательными. Для этого использовались инструменты, которые отвергались государственными предприятиями. Через передачу определенных функций частному сектору достигается лучшее регулирование издержек, удовлетворение потребительских нужд, обеспечивается внедрение новых технологий и инновационных управленческих механизмов.

Общими чертами государственного регулирования в странах ЦВЕ является то, что правительства создают комбинированный механизм регулирования, в котором используются как традиционные методы регулирования, так и современные подходы. К традиционным методам регулирования ЕМ относятся: создание специальной институциональной структуры регулирующих органов, нормативно-правовой базы, использование специальных прав государства («золотая акция»), различных методов построения организационной структуры предприятия (акционирование, холдинговизация, корпоратизация). Современными методами регулирования ЕМ являются: использование фондового рынка как регулятора поведения компании, создание специальной институциональной структуры акционеров («твердые ядра», стратегические инвесторы), партнерство государства и частного секторов; иностранное инвестирование, слияния и поглощения.

Из-за недофинансирования железнодорожного сектора в прошлом, экономический рост в ЦВЕ обеспечил усиленное развитие автоперевозок. В рамках ЕС не существует единого подхода к тому, что должно быть приоритетом в развитии – железнодорожный или автомобильный транспорт. Для включения в единый внутренний рынок стран ЦВЕ создаются панъевропейские транспортные коридоры, которые будут соединены с главными транспортными путями ЕС.

Новые линии для смешанного грузо-пассажирского движения становятся необходимостью, поскольку без предложения обслуживания с высокой скоростью железные дороги не могут выходить на новые рынки перевозок скоропортящейся продукции, мелких отправок и других грузов, требующих жестких сроков доставки, где в настоящее время преобладают воздушный и автомобильный транспорт.

Традиционные для железных дорог рынки массовых грузов находятся в упадке, но развитие воздушных и морских сообщений дает новые возможности железным дорогам по обслуживанию морских и воздушных портов. Этот аспект подчеркивает важность грузовых линий, подобных *Vetuwe*, для обслуживания других крупных европейских портов.

В этих условиях растут инвестиционные обязательства частного сектора в инфраструктурных проектах. При этом на страны, которые присоединились к ЕС в 2004г. приходится 50% инвестиций и более чем 30% проектов региона ЦВЕ с 1990-2005 гг. при сотрудничестве с частным сектором преобладает такая форма приватизации как продажа подразделения (дочернего предприятия).

В западной Европе и странах ЦВЕ целью реформ в железнодорожном транспорте является отделение национальных железнодорожных компаний от министерств транспорта, обеспечить открытый доступ к инфраструктуре внешних железнодорожных компаний.

В странах ЦВЕ создана «переходная» модель, которая обеспечивает вертикальную интеграцию с участием доминирующей компании. При этом создается конкуренция через горизонтальное отделение – создание региональных железных дорог, которые конкурируют между собой (Румыния).

Европейская модель регулирования железнодорожного сектора в некоторых случаях может быть заменена на латиноамериканскую модель (в таких странах как Польша и Румыния).

Румыния и Польша обладают двумя самыми большими железнодорожными системами, ощущают одни и те же выгоды. Но использовались разные пути реформирования отрасли: в Польше – холдинг с дочерними предприятиями, а в Румынии – все юридически разделено.

Такие страны как Словакия и Чехия, территориально являются малыми странами, чтобы на территории действовала больше чем одна вертикально интегрированная компания. Целесообразно создание нескольких международных, контролируемых частным сектором, вертикально интегрированных компаний, которые будут конкурировать между собой за грузовые перевозки. О начале данной тенденции свидетельствует появление стратегического альянса «Railion» и «European Bulls».

Система ценообразования за доступ в странах ЦВЕ до конца не урегулирована. Некоторые страны рассматривают использование немецкой модели (МС+) при этом государственное финансирование осуществляется в инфраструктуру, включая оплату поддержки и обновления (Венгрия, Польша, Румыния, Словакия, Чехия).

Данные по странам ЦВЕ подтверждают, установление в них платы за пользование инфраструктурой на самом высоком в ЕС уровне.

Рассматривая соотношение между уровнем платы для грузовых и пассажирских компаний-операторов, можно оценить реальность попыток правительств поддерживать пассажирских операторов за счет грузовых в надежде снизить нагрузку на бюджет и переложить ее на грузоотправителей.

Более того, для железных дорог каждой из стран ЦВЕ характерно, что соотношение между уровнями платы для пассажирских и грузовых поездов меньше, чем в любой из западноевропейских стран. При этом в Чехии используется максимальная плата, которая доступна только для крупных предприятий, а в Польше установлены минимальные тарифы для дочерней железнодорожной компании РКР, чем для независимых операторов.

Таким образом, анализ подтверждает, что большинство стран ЦВЕ не отказалось от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. На открытом для конкуренции рынке такой подход скажется на конкурентоспособности железнодорожных грузовых компаний, ослабив их позиции в отношении компаний автомобильного транспорта.

Для сохранения европейскими железными дорогами своей роли и реализации поставленных ЕС задач по увеличению их доли на рынке транспортных услуг необходимо прекращение в странах ЦВЕ практики перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых с целью снижения уровня тарифов на грузовые перевозки. Более того, правительства этих стран должны взять на себя ответственность и финансировать социально необходимые перевозки из бюджета.

Успех реформ в странах ЦВЕ был вызван следующими факторами:

1. Географическая переориентации грузовых потоков;
2. Изменение в ассортименте товаров и требованиях торговли;
3. Интеграция с европейским рынком;
4. Использование системы конкурентных преимуществ.

Развивается новый тип транснационального режима во главе с государством, который значительно отличается от форм государственного регулирования на национальном уровне. Эта тенденция характеризуется существенными различиями между странами, однако единым являются следующие черты:

- в центре находится государство;
- международное взаимодействие с международными организациями и союзами заинтересованных сторон улучшает систему регулирования;
- регулирующие полномочия не сконцентрированы в рамках одного органа, они распределены между специализированными учреждениями;
- новая институциональная структура регулирующей системы.

Реформы на железнодорожном транспорте подвергаются политическому давлению, с одной стороны, так и ощущают его поддержку с другой. Появление финансовых затруднений из-за давления рыночных сил или ошибок правительства является причинами реформирования. При этом необходимо учитывать, что бюджетная помощь не значит финансовые затруднения.

Государственная поддержка пассажирского сектора является международной нормой. Кроме того, в данном случае финансовые затруднения значат, что уровень финансовой поддержки недостаточен или неконтролируем. Возможность национальных железных дорог быть самокупаемыми зависит от нескольких факторов, но основными являются доля пассажирских перевозок и интенсивность использования инфраструктуры.

Анализ стран ЦВЕ показал, что страны, у которых была высокая степень грузоинтенсивности и низкая доля в обороте пассажироперевозок, оказались в более трудном положении, чем остальные в период трансформации (Латвия, Литва, Эстония). Страны, где доля пассажирских перевозок была доминирующей сильно пострадали (Болгария, Польша, Румыния, Чехия).

Анализ позволил разделить страны ЦВЕ на 3 группы: с высоким, средним и низким уровнем реформ [3, р.23-24]. В железнодорожном секторе во внимание принимаются следующие факторы: нормативно-правовая база, организационная форма железной дороги, система управления, конкуренция и доступ к рынку частного сектора, покрытие убытков пассажирского сектора, и др.

Вместе с тем предпринимаемые в этих странах меры по повышению эффективности железнодорожного транспорта, такие, как расширение сферы применения смешанных перевозок, сокращение численности персонала и т. п., привели к тому, что, например, положение железных дорог в Чехии и Венгрии стабилизировалось, и начало постепенно улучшаться. На сеть железных дорог в соответствии с правом открытого доступа к инфраструктуре выходят новые независимые компании-операторы. В частности, ряд крупных компаний металлургической и угледобывающей промышленности перевозят сырье и готовую продукцию своим подвижным составом, пока, правда, на относительно небольшие расстояния во внутренних сообщениях.

Сеть железных дорог стран ЦВЕ включает довольно большое число малодетальных линий, в основном в местностях с низкой плотностью населения, инфраструктура которых находится в неудовлетворительном состоянии. По таким линиям, составляющим, как в Польше и Венгрии, до 40 – 50 % общей протяженности сети, немногочисленные поезда движутся с ограничениями скорости, а объем перевозок пассажиров и грузов мал для окупаемости эксплуатационных расходов. В то же время закрытию таких убыточных линий препятствуют политические соображения, а власти на разных уровнях выделяют недостаточно дотаций на покрытие убытков. Кроме того, бюджетные ассигнования правительств в большей степени направляются в автомобильный, а не в железнодорожный транспорт. Этим объясняется важность проблем с инфраструктурой для развития железных дорог, проблем технико-эксплуатационной совместимости, обусловленных различиями систем тягового электроснабжения, сигнализации и связи, а также ширины колеи, как, например, на границе между Польшей и Литвой.

Основными задачами, стоящими перед странами ЦВЕ в период построения новой системы регулирования в железнодорожном секторе, являются:

- обеспечение определенного уровня общеэкономической готовности, который позволил бы противостоять конкурентному давлению рынка;
- введение в полном объеме относящихся к железнодорожному транспорту законодательных актов, действующих в ЕС;
- осуществление реструктуризации железнодорожного транспорта, обеспечивающей эффективное управление его деятельностью.

В странах ЦВЕ лицензирование всех видов деятельности, в том числе на железных дорогах, осуществляется государственными органами. В отношении предоставления прав на пользование железнодорожной инфраструктурой, распределения пропускной способности и установления платы за это в некоторых странах (Словакии, Румынии) принят принцип полного выделения оператора инфраструктуры из состава железнодорожного ведомства. В других (Чехии, Литве) идет процесс создания администрации, по статусу близкой к государственной, на которую возлагаются функции развития и содержания инфраструктуры. В третьих (Польше, Венгрии) выбран путь создания холдинговой структуры, в рамках которой функционируют отдельные компании по инфраструктуре и эксплуатационной деятельности.

Выводы

Регулирование железнодорожного транспорта в странах ЦВЕ имеет свои страновые особенности:

1. В странах ЦВЕ существует 3 модели регулирующих органов на железнодорожном транспорте: министерство (Эстония, Литва), железнодорожные власти (Чехия, Венгрия, Польша, Словакия) и специальный регулирующий орган (Латвия). В Болгарии существует специальное Государственное управление железными дорогами, которое входит в состав министерства транспорта.

2. Страны ЦВЕ продолжают процедуру открытия своих национальных железнодорожных рынков с 2004г. посредством отделения в организационном, юридическом, функциональном и бухгалтерском плане вертикально интегрированных компаний, то есть разделение грузовых и пассажирских перевозок, управления и содержания инфраструктуры. С одной стороны, это может повлечь изменение лидирующих позиций государственных компаний на рынке (Венгрия, Польша), а с другой, процесс отделения не влияет на лидирующие позиции государственных компаний (Чехия, Болгария, Эстония, Литва). Не существует единых условий доступа на рынок, так как все еще высокие барьеры доступа существуют в странах (Латвия, Венгрия).

3. В рассматриваемых странах национальные и иностранные железнодорожные компании имеют открытый доступ к грузовому сектору (Чехия, Болгария, Эстония, Литва, Латвия, Польша), они обладают лицензиями на осуществление деятельности. Существуют различия между странами по доступу к пассажирским перевозкам для иностранных и национальных операторов. Для иностранных операторов доступ осуществляется в рамках Директивы ЕС 91/440/ЕЕС (Чехия, Болгария, Венгрия, Латвия, Польша), и в условиях общей конкуренции перевозок на коммерческой основе для национальных операторов - (Эстония, Литва, Польша, Румыния).

4. Регулирование железнодорожного транспорта отличается во всех странах друг от друга. В ЦВЕ существуют страны, которые в национальном законодательстве закрепили оба пакета Директив ЕС на железнодорожном транспорте, но их регулирующие органы не обладают достаточной полномочиями в принятии решений, наложении штрафов (Латвия и др.).

5. Условия доступа на национальные железнодорожные рынки стран ЦВЕ имеют как для национальных, так для иностранных железнодорожных перевозчиков законодательные ограничения (Латвия и др.). В Румынии и Болгарии существующие законодательные ограничения не соответствуют стадии развития отрасли.

6. В ЦВЕ существуют отдельные органы по выдаче лицензий на осуществление грузовых и/или пассажирских перевозок, сертификатов безопасности, сертификатов на подвижной состав (Литва, Латвия, Румыния), и регулирующие органы в отрасли могут выполнять эту функцию (Чехия, Болгария, Эстония). В Венгрии отсутствует орган, ответственный за процедуру выдачи этих документов, то есть существует договоренность между оператором и владельцем инфраструктуры по поводу сертификатов безопасности и на подвижной состав.

7. В истории либерализации железнодорожного рынка Европы только в Эстонии в 2001г. эстонские железные дороги были приватизированы вместе с инфраструктурой, доступ к сетям осуществлял иностранный инвестор (консорциум «Baltic Rail Services»), который устанавливал тарифы. Таким образом, была осуществлена единственная в мире приватизация подвижного состава, закончившаяся обратным выкупом государством 66% в 2007г., и создана частная монополия.

8. Не все страны предоставляют свободный доступ к обслуживающей инфраструктуре (Венгрия, Польша).

Реформирование железнодорожной системы долгий процесс: совместное взаимодействие юридических инструментов, институциональной структур и системы управления. Государство создает только основу (базу) отрасли, а всю систему функционирования – в сотрудничестве с системой администрации. Отделение инфраструктуры от операций само по себе не может улучшить условия деятельности. В странах ЕС не существует общепринятой модели железнодорожной системы, которая была бы приемлема для всех стран. Железнодорожная реформа не значит значительного увеличения прибыльности. Как показал анализ, страны ЦВЕ долгое время будут нуждаться в бюджетных ассигнованиях в процессе инвестирования в сфере пассажирских перевозок.

В результате трансформации государственного регулирования ЕМ в странах ЦВЕ сформирована переходная модель государственного регулирования, сочетающая инструменты прямого и косвенного регулирования и новые подходы к нему. В рамках данной концепции основными ее инструментами являются использование, с одной стороны, контрактных форм в ЕМ, внедрение конкурентных механизмов посредством разделения чисто монопольных сегментов

производства и потенциально конкурентных, привлечение стратегических иностранных инвесторов для повышения эффективности функционирования отраслей. С другой стороны, стремление государства сохранить контроль над предприятием путем создания консолидируемых групп, удержания контрольных пакетов акций, или требования специальных гарантий от инвесторов для компании и служащих.

Список использованных источников:

1. Railway reform: regulation of freight transport markets. Paris: OECD Publications, 2001. 139p.
2. Amos P. Reform, commercialization and private sector participation in railways in Eastern Europe and Central Asia. Washington: The IBRD/The WB, 2005. 26 p.
3. Rail liberalization index 2007. Brussels: IBM Corporation. 2008. 206 p.

Bibliography:

1. Railway reform: regulation of freight transport markets. Paris: OECD Publications, 2001. 139p.
2. Amos P. Reform, commercialization and private sector participation in railways in Eastern Europe and Central Asia. Washington: The IBRD/The WB, 2005. 26 p.
3. Rail liberalization index 2007. Brussels: IBM Corporation. 2008. 206 p.

Рецензент: Т.Г. Логутова
д-р техн. наук, проф., ГВУЗ «ПГТУ»

Статья поступила 27.12.2011

УДК 332.1(477)

© Макаренко М.В.*

**СИНЕРГЕТИЧНИЙ ПІДХІД В УПРАВЛІННІ ФОРМУВАННЯМ
КОНКУРЕННИХ ПЕРЕВАГ РЕГІОНУ**

В статті досліджено поняття синергетичного ефекту, проблеми його застосування в економічних моделях. Обґрунтована та запропонована методика управління формуванням конкурентних переваг регіону на основі застосування синергетичного підходу та евристичних методів.

Ключові слова: синергетичний ефект, економічний потенціал, конкурентні переваги регіону, експертна група.

Макаренко М.В. Синтетический подход в управлении формирования конкурентных преимуществ региона. В статье исследовано понятие синергетического эффекта, проблемы его применения в экономических моделях. Обоснована и предложена методика управления формированием конкурентных преимуществ региона на основе применения синергетического подхода и эвристических методов.

Ключевые слова: синергетический эффект, экономический потенциал, конкурентные преимущества региона, экспертная группа.

M.V. Makarenko. The synthetic approach to the management of the formation of competitive advantages in the region. In article the concept of synergetic effect and , a problem of its application in economic models are is investigated. The technique of management by formation of competitive advantages of region on the basis of application of synergetic approach and heuristic methods is proved and proposed.

Keywords: synergetic effect, the economic potential, competitive advantages of region, expert group.

* канд. екон. наук, доцент, Азовський морський інститут Одеська морська національна академія, м. Маріуполь