

УДК 656.2.001.73(87)

## ШЛЯХИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ НА ПРИКЛАДІ КРАЇН ЄВРОПИ.

*Чередніченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*У статті узагальнено досвід реструктуризації залізниць європейських країн та доцільність його використання в ході розробки і реалізації заходів щодо подолання наслідків світової фінансової кризи.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Залізничний транспорт в Україні має стратегічне значення для держави та на цей час зберігає провідну роль у перевезеннях пасажирів та вантажів, однак не вирішення залишаються проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги: недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам; недостатнє використання геополітичного положення України та можливостей її залізничних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією держави; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торгівельними, складськими та митними технологіями; низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток залізничної галузі та інші чинники.

Аналіз розвитку залізничного транспорту України в роки її незалежності показує що :

- фінансово-економічна криза в Україні призвела до зменшення вантажних і пасажирських перевезень залізничним транспортом. Водночас відсутність дієвої бюджетної підтримки залізничного транспорту з боку держави негативно вплинула на загальний стан основних фондів, темпи відновлення яких не перевищують 15% від потреби. Це значно стримує інтегрування залізниць України в загальноєвропейську мережу;

- найважливішою проблемою сучасного залізничного транспорту України є підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. Успішне вирішення цієї проблеми може бути здійснене лише на основі докорінної реструктуризації залізничного транспорту шляхом поступового роздержавлення, що створить умови для його адаптації до ринкових відносин;

- на першому етапі реалізації Програми реструктуризації залізничного транспорту України не були створені умови, що дозволили у подальшому здійснити розподіл обліку експлуатаційних витрат за видами перевезень,

припинити перехресне фінансування вантажних і пасажирських перевезень, відділити інфраструктуру від експлуатаційної діяльності, забезпечити вільний доступ операторів перевезень до інфраструктури [1,2,6].

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблемами реформування залізничного транспорту в Україні займаються такі вчені як Бараш Ю.С., Мукмінова Т.А., Ейтугіс Г.Д. [4,5], в їх роботах проводиться обґрунтування необхідності реформування на базі аналізу та оцінки світового досвіду проведення реформ і за рахунок підтримки моделі тієї чи іншої країни.

**Формування цілей статті.** Аналіз проведення структурної реформи залізничного транспорту країн світу дозволить побудувати хронологію їх реалізації, яка сприятиме адаптації залізничного транспорту України до ринкових умов господарювання та визначення підходів до реформування залізничного транспорту, що здатні забезпечити ефективну роботу галузі у довгостроковому періоді.

Тому **метою статті** узагальнення досвіду реструктуризації залізниць європейських країн та доцільність його використання в ході розробки і реалізації заходів щодо подолання наслідків світової фінансової кризи.

### **Виклад основного матеріалу досліджень.**

Досвід реструктуризації залізничного транспорту провідних країн світу показує, що в усіх країнах спостерігаються однакові тенденції щодо реформування залізничної галузі. Процеси реструктуризації здійснюються на засадах, що є типовими для усіх країн із ринковою економікою: відокремлення управління інфраструктурою залізниць від комерційної роботи, сприяння розвитку недержавних структур у залізничному транспорті, створення комерційних компаній-перевізників, сприяння розвитку внутрішнього конкурентного середовища, продажу ниток графіка на контрактній конкурсній основі. Найбільш поширеною формою об'єднання залізничних компаній у країнах Європи є холдинг, де держава володіє контрольным пакетом акцій.

Розглянемо досвід реструктуризації залізничного транспорту на прикладі провідних Європейських країн.

Реструктуризація залізничного транспорту Франції.

Особливості проведеної реформи на залізничному транспорті Франції полягають у тому, що, по-перше, колишня державна структура «Національне товариство Французьких залізниць» була розділена на дві частини: державний концерн «Мережа Французьких залізниць» (RFF) і державна «Національна компанія залізниць» (SNCF). Перша - володіє і керує залізничною інфраструктурою, відповідає за її розвиток (розпоряджується інвестиціями) і доручає компанії SNCF експлуатацію і технічне обслуговування мережі. Друга - зберігає

єдність підприємств і статус колишнього «Національного товариства Французьких залізниць». По-друге, була проведена фінансова реструктуризація. Залізниці були звільнені від довгострокової заборгованості в розмірі 134 млрд. франків, що виникла в основному як результат капітальних вкладень коштів в інфраструктуру. По-третє, проводиться поступова передача двадцяти трьом регіонам країни відповідальності за виконання місцевих пасажирських перевезень [7,12,15].

У 2002 році здійснювалася передача відповідальності за місцеві залізничні перевезення усім регіонам. Для досягнення цієї мети урядом було виділено регіонам 6 млрд. франків, що призначені для інвестування у рухомий склад та забезпечити підвищення обсягу пасажирських перевезень.



Рисунок 1 - Схема керування залізничним транспортом Франції і функції залізниць компанії

Завдяки заходам, започаткованим урядом Франції, річні фінансові баланси залізничної мережі зводяться без дефіциту, починаючи з 1999 року.

Реструктуризація залізничного транспорту Німеччини.

У Німеччині незалежна урядова комісія в 1993 році розробила основні напрямки реформи залізничного транспорту. У наступні роки з метою створення законодавчої бази реформування залізниць було прийнято п'ять нових законів, а в існуючі законодавчі і нормативні акти було внесено більше тридцяти виправлень, що дало змогу розробити комплексний проект реформування залізниць (проект Netz 21).

На першому етапі традиційна державна власність у вигляді двох відомств («Бун-дес-бан» та «Райс-бан») у 1994 році була перетворена в

Національне акціонерне товариство «Німецькі залізниці» (DBAG). Воно є єдиним вантажо-перевізником на залізницях країни й основним елементом холдингової компанії.

У ході розпочатої у 1994 році приватизації державних залізниць ФРН (DB) і колишньої НДР (OR) було прийнято рішення про надання права користування залізничною мережею операторам перевезень. Для цього інфраструктура створеного холдингу DBAG була відокремлена від систем перевезень усіх видів і виділена в самостійну господарську структуру DB NETZ (мережу). Наступним кроком було перетворення її в окреме акціонерне товариство у рамках холдингу. DB NETZ (мережа) надає залізничну інфраструктуру у користування акціонерним товариствам із перевезень, які були створені у рамках холдингу DBAG:

## Проблеми транспортного комплексу України

- DB Reise & Touristik (дальні та туристичні пасажирські перевезення);
- DB Regio (регіональні пасажирські перевезення);
- DB Gargo (вантажні перевезення) та інші транспортні компанії-оператори.

Дозвіл на користування залізничною інфраструктурою надає Федеральне бюро

залізниць (EBA), виходячи із технічної сумісності з її інфраструктурою.

Сьогодні досягнута домовленість щодо об'єднання DB Gargo з Нідерландською компанією. Західні фахівці розглядають це об'єднання як перший крок до створення загальноєвропейської вантажної компанії Rail Gargo Europe (RCE).

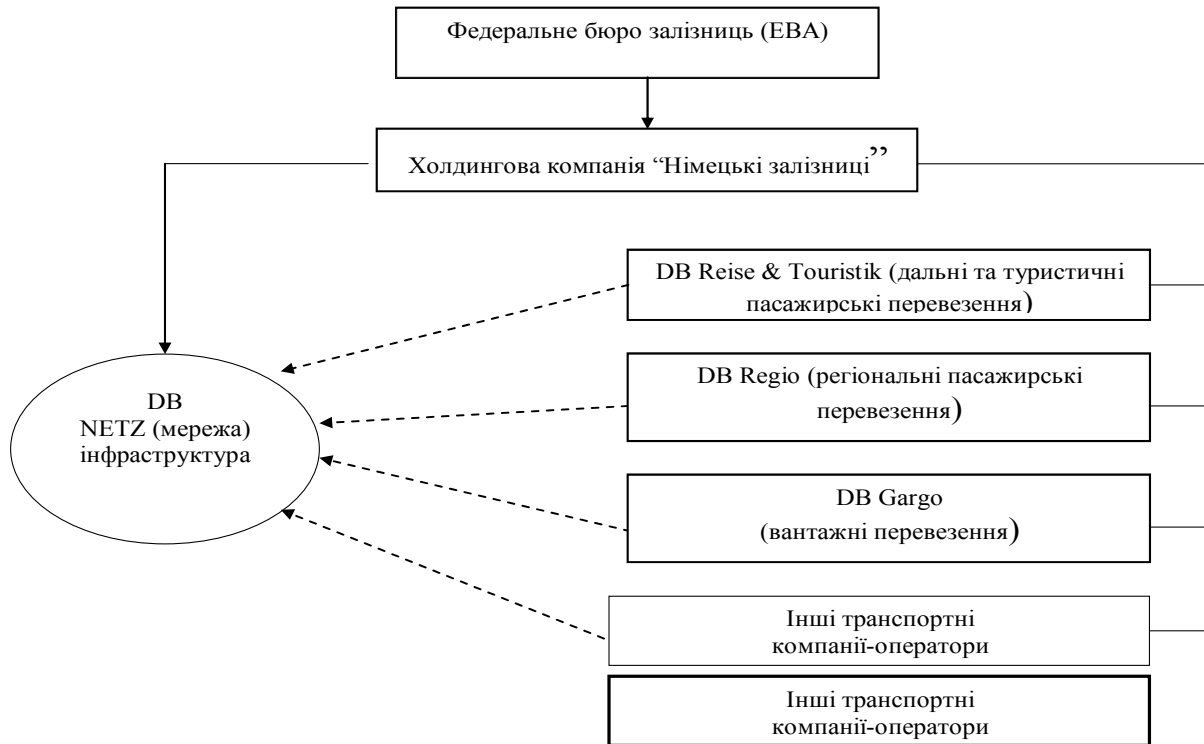


Рисунок 2 - Структурна схема залізниць Німеччини.

### Британська модель приватизації та реструктуризації залізниць.

Залізниці Великобританії до 1996 року були державними. Конкуренція з автомобільним транспортом призвела до того, що частка залізниць у загальному обсязі перевезень зменшилася до 6 відсотків. Залізниці ряд років були збитковими. Тому, в 1996 році було прийнято рішення про приватизацію залізниць Великобританії. Для цього була створена державна адміністрація Strategic Rail Authority (SRA), основною функцією якої є розроблення та здійснення стратегічного плану розвитку залізниць. Залізничною інфраструктурою у Великобританії володіє приватна компанія Railtrack. Пасажирські та вантажні перевезення здійснюють приватні компанії-оператори, які укладають контракти з компанією Railtrack на купівлю франшиз (оренд) на право володіння пропускнуною спроможністю або нитками графіка на окремих напрямках. Також, створено спеціальне державне відомство Rail Regulator (ORR), що здійснює ревізію системи контрактів між

компаніями-операторами і компанією Railtrack та регулює умови доступу до інфраструктури. Контракти на франшизи укладаються на 20 років, що забезпечує значно більші інвестиції компаній-операторів у розвиток залізничного транспорту.

Державна програма інвестицій у розвиток залізничного транспорту потребує 60,4 млрд.ф.ст., із яких 34,2 млрд. надає приватний сектор. Програмою передбачено модернізацію магістралей Західного узбережжя Лондон-Глазго, за яким у добу пропускається більше 2000 потягів. Проектом передбачається підвищення швидкості потягів до 225 км/год. Передбачається також модернізація магістралі Східного узбережжя Лондон – Ліде - Единбург, на якому очікується подвоєння обсягів перевезень за 20 років.

У цілому після приватизації обсяг залізничних пасажирських перевезень у Великобританії підвищився на 25%, а вантажних перевезень – майже на 40%. Британськими залізницями збільшилися обсяги перевезень не тільки традиційних вантажів для британських

## Проблеми транспортного комплексу України

залізниць таких, як вугілля, метали, нафтохімічні вантажі, але також контейнерних вантажів у змішаних комбінованих сполученнях, що здійснюються компанією Freightliner.

*Реструктуризація Федеральних залізниць Швейцарії.*

Реформи на Федеральних залізницях Швейцарії (SBB) були розпочаті трохи пізніше,

ніж в інших європейських країнах, але здійснюються більш швидкими темпами. Державна компанія поділена на три компанії за функціональною ознакою, а саме: компанія пасажирських перевезень, компанія вантажних перевезень та компанія, що володіє інфраструктурою.

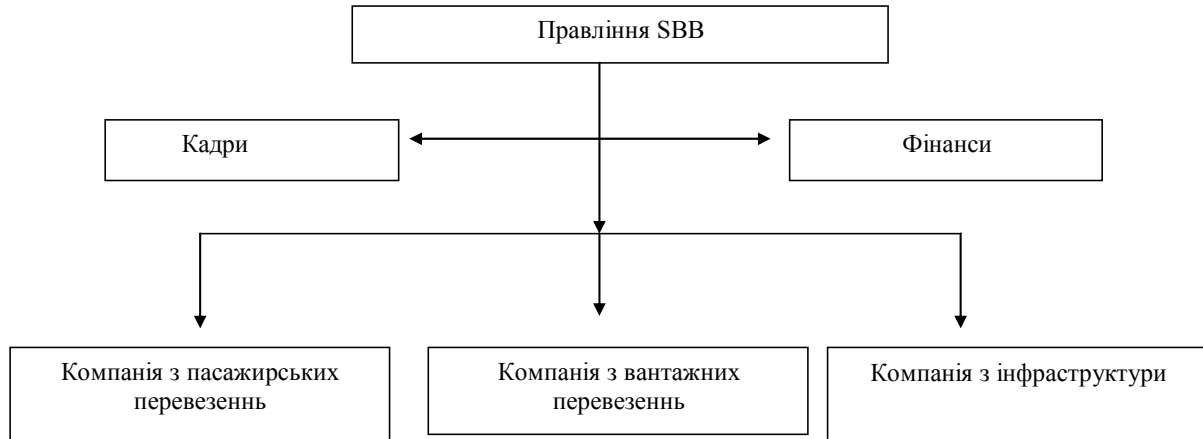


Рисунок 3 - Структура Федеральних залізниць Швейцарії.

Мета реформування залізничного транспорту Швейцарії - досягнення прибутковості перевезень, скорочення рівня субсидій, орієнтування на споживача та збільшення обсягів залізничних перевезень. Реформи сприяли покращенню фінансового стану компаній і перетворенню їх в прибуткові, починаючи з 1999 року.

Правління SBB вважає доцільним створення конкурентних умов на залізничному транспорті. Конкуренція можлива в регіональних пасажирських та вантажних перевезеннях, які обслуговуються за контрактами з місцевою владою.

У вантажних перевезеннях, на думку фахівців, необхідне співробітництво залізничних адміністрацій сусідніх країн. Відкритий доступ до інфраструктури дає можливість здійснювати комплексне обслуговування клієнтів за принципом "від дверей до дверей". З цією метою заплановано злиття вантажної компанії SBB та залізниць Італії (FS), що дасть початок цьому процесу. У Швейцарії, окрім Федеральних залізниць, діє багато приватних незалежних компаній - власників залізниць і операторів перевезень. Найбільша серед них - залізниця Bern Lötschberg Simplon (BLS) [17].

*Реструктуризація на залізницях Скандинавії.*

Успішно проводиться реформування та реструктуризація залізниць у країнах Скандинавії. Швеція одна з перших почала процес

дерегулювання в системі залізничного транспорту з розподілом функцій експлуатації та утримання інфраструктури. Цей шлях розглядається як єдино можливий для залучення нових операторів перевезень, скорочення витрат та зростання перевезень.

Внаслідок цієї політики сьогодні у Швеції вантажні перевезення повністю дерегульовані, пасажирські місцеві та регіональні перевезення виконуються у рамках франшиз, дальні міжнародні пасажирські перевезення є монополією державних залізниць SJ. Адміністрація інфраструктури Banverket практично в повному обсязі фінансується державою, а отримана нею плата за користування являє собою незначну частку доходів. Можливість виконання перевезень "від дверей до дверей", спроможність надавати логістичні послуги перетворює SJ Cargo в загальнотранспортну компанію.

Державні залізниці Данії (DSB) з 1 січня 2000 року отримали статус незалежної корпорації. Компанія Banestyrelsen, яка володіє інфраструктурою, одержала більше 40 пропозицій від різних операторів перевезень на виділення їм пропускнуої спроможності залізничної мережі.

Обсяг пасажирообігу на залізничному транспорті Данії за останні роки збільшився на 10,7%. Значна частка обсягу пасажирських перевезень виконується у рамках франшиз, розподіл яких здійснюється на конкурсній основі.

Реструктуризація державних залізниць Фінляндії на принципах розподілу функцій

експлуатації та утримання інфраструктури дозволила одержати кошти на придбання сучасного рухомого складу та модернізацію колії.

Після реструктуризації залізниць Фінляндії РНК (залізнична адміністрація, що займається утриманням та розвитком інфраструктури) і VR (компанія з експлуатації) досягли більших темпів розвитку, ніж у попередні роки. Спостерігалось відчутне збільшення перевезень, продовжується переведення рухомого складу на електричну тягу, на всіх магістральних лініях експлуатуються нові лінії зв'язку та сигналізації.

РНК щорічно одержує біля 330 млн.фін. марок як плату за пропускну спроможність залізничної мережі, у той же час витрачає до 1 млрд. марок тільки на модернізацію колії. При цьому кошти, яких не вистачає, надає держава. Починаючи з 1995 року VR працює прибутково. VR інвестує біля 1,2 млрд. марок на оновлення рухомого складу [18].

Процес структурної реорганізації залізниць Норвегії (NSB), що тривав кілька років, завершено у 1999 році розподілом функцій експлуатації та утримання інфраструктури. При цьому експлуатаційні компанії – міжміські, приміські, регіональні – діють як самостійні. Маркетинг окремих сполучень (дальніх, приміських, регіональних) провадиться незалежно та спрямований на створення сучасного іміджу, що орієнтований на споживача.

Сучасний імідж залізниць спонукає мешканців Норвегії розглядати залізничний транспорт як альтернативу повітряним сполученням і навіть власному автомобілю. Пасажирів приваблюють поїздки нічним поїздом із вагонів з кузовами, які нахилиються, що дає підвищення швидкості, значне скорочення терміну поїздки та комфортні умови. Обсяг пасажирських перевезень за останні роки стабільно зростає і досяг близько 50 млн. пасажирів за рік, що забезпечує прибутковість пасажирських перевезень. NSB розраховує, що доходи від пасажирських перевезень підвищаться на 20% після завершення програми запровадження нового рухомого складу.

На фоні прибуткових пасажирських перевезень вантажні перевезення менш прибуткові. Частка NSB на ринку вантажних перевезень із Осло в Берген, Ставангер та Тронхейм складає 30%, а в північному напрямку досягає 50%. Перевезення контейнерів є пріоритетними, бо міжнародні сполучення представляють оптимальні можливості з точки зору збільшення перевезень. Вантажні перевезення в змішаному сполученні (починаючи з 1998 року) не обкладаються платою за користування інфраструктурою. Розвиток та утримання інфраструктури фінансується урядом. Основна увага приділяється підвищенню пропускну

спроможності в регіонах Осло, Ставангера, Тронхейма і Бергена.

*Реструктуризація залізничного транспорту країн Центральної і Східної Європи (СЄЕ).*

Реструктуризація залізничного транспорту країн СЄЕ почалася ще на початку 90-х років в умовах глибокої економічної, соціальної і політичної кризи в регіоні. Особливо наслідки кризи виявилися на рівні інвестиційної активності, а також рівні споживчого попиту населення.

У наступні роки в країнах СЄЕ спостерігалось економічне зростання в середньому на 4-6% за рік (з деяким коливанням за окремими країнами та роками). Відносно високі темпи економічного зростання були в Угорщині, Польщі і Чехії. Вони супроводжувалися поживленням інвестиційної діяльності, експорту та споживчого попиту. Більшість країн СЄЕ поставили за мету увійти до ЄС, тому вони суворо додержуються усіх директив ЄС, у тому числі і в галузі залізничного транспорту. Нижче розглядаються особливості реструктуризації залізничного транспорту в окремих країнах СЄЕ [10,15,19].

*Реструктуризація залізничного транспорту Угорщини.*

В Угорщині, сектор послуг, у тому числі транспортних, у перехідний період зазнав значного зниження попиту. У період з 1991 до 2000 року частка залізниць в обсязі пасажирських перевезень в Угорщині зменшилася до 10% при тому, що частка автомобільного транспорту, особливо приватного, збільшилася до 87%. У вантажних перевезеннях частка залізниць знизилася до 30%, автомобільного транспорту збільшилася до 51%. Основною причиною цього стала зміна структури перевезень із різким зменшенням обсягу перевезень масових вантажів і переходом більш цінних і, як правило, легких вантажів, таких як споживчі товари, на автомобільний транспорт. Нагальною потребою стало перетворення державних залізниць Угорщини (МАУ) у конкурентоспроможне ринково-орієнтоване підприємство. У зв'язку з цим були запропоновані такі заходи:

- списання старих боргів;
- скасування фіксованих субсидій і їхня заміна зобов'язаннями повної компенсації витрат на обслуговування соціально необхідних перевезень;
- дозвіл третім сторонам доступу до користування інфраструктурою;
- збереження інфраструктури під державним контролем при забезпеченні універсальності її використання, у тому числі іноземними операторами;
- фінансовий розподіл інфраструктури й експлуатаційної діяльності;
- перехід експлуатаційної діяльності на

комерційну основу;

– уведення принципу самофінансування.

На основі цих рекомендацій МАУ так само, як і залізниці Польщі, Чехії, Словенії і Словаччини, досягли помітних успіхів в області лібералізації, дерегулювання своєї діяльності і приватизації майна. Сьогодні МАУ є найбільшим власником акцій у 55 компаніях, володіє основним пакетом акцій у 18 і має частку акцій ще в 41 компанії. Разом з тим МАУ здає в оренду компаніям інших секторів економіки частину фондів основної діяльності.

Разом із тим реструктуризація МАУ не цілком відповідає основним положенням директиви ЄС 91/440, а саме: вимога про розподіл експлуатації, інфраструктури і створення для цих секторів незалежних адміністрацій виконана практично повністю, але старі борги списані частково, а відкритий доступ до інфраструктури ще не введено [21].

### *Реструктуризація залізничного транспорту Польщі.*

Відносно швидкий, порівняно з іншими країнами Східної Європи, перехід економіки Польщі до ринкових відносин та сприятливе географічне положення на транспортних шляхах між Сходом і Заходом обумовили більш швидкий вихід країни з кризи та початок прискореного економічного розвитку.

Реструктуризація державних залізниць Польщі (РКР) почалася в 1991 році. Метою її першого етапу, що завершився у 1996 році, були зміни, які стосуються самих основ діяльності залізниць, методів керівництва, підходу до персоналу та технічних засобів, управління фінансами.

На другому етапі, що продовжувався до 1998 року, РКР вже в новому статусі були розділені на чотири бізнес-сектори діяльності: пасажирські, вантажні перевезення, інфраструктура і рухомий склад.

Реструктуризація державних залізниць Польщі (РКР) завершилася у 2001 році, коли почали самостійно працювати компанії регіональних пасажирських перевезень, вантажних перевезень, компанії тяги, далекого зв'язку та інформаційних технологій. Крім того, були створені компанії у секторі логістики та виробництва і монтажу систем сигналізації та зв'язку. РКР володіє у кожній компанії часткою акцій у 51%. Було створено також чотири компанії, які отримали концесії на право експлуатації ліній.

З 1 жовтня 2001 року почали діяти компанії з інфраструктури та два оператори перевезень: РКР Regional Passenger Traffic та PRP Gargo. У ближній перспективі всі компанії повинні орієнтуватися на досягнення фінансової незалежності [20].

### *Реструктуризація залізничного транспорту Румунії.*

За період з 1991-2001 р.р. обсяг перевезень на залізницях Румунії (SNCFR) зменшився на 65%. Після реструктуризації залізничного транспорту тенденція спаду перевезень була припинена.

У жовтні 1998 року SNCFR були поділені на п'ять незалежних компаній: SFR SA (інфраструктура); SFR Calatori (пасажирські перевезення); SFR Mazfa (вантажні перевезення); SAAF (управління зайвими ресурсами); адміністративно-фінансова компанія. Усі п'ять компаній залишилися державними, але до 2009 р. намічено приватизувати компанію SFR Mazfa. Розроблена інвестиційна програма вартістю 30 млн. дол., що передбачає переведення мережі залізниць на сучасні інформаційні технології [13,16,21,22].

Узагальнюючи досвід реструктуризації залізниць європейських країн, слід визначити наступне:

- реструктуризація проводиться у більшості країн Європи;
- процес реструктуризації починається зі створення законодавчої бази реформування залізниць;
- реформування залізничного транспорту розгортається повільно, але послідовно, із розробкою спеціальних проектів і техніко-економічних обґрунтувань;
- усі країни, які планують інтегруватися в загальноєвропейську мережу залізниць, проводять реструктуризацію в повній відповідності з директивами ЄС 91/440, 95/18 та 95/19;
- процес реструктуризації в усіх європейських країнах завершується розподілом функцій експлуатації та утримання інфраструктури;
- з метою комерційної експлуатації створюються окремі компанії з дальніх пасажирських перевезень, приміських, регіональних, вантажних перевезень та інші компанії-оператори;
- компанії, що володіють інфраструктурою, надають вільний доступ до інфраструктури всім операторам перевезень, як вітчизняним, так і з інших країн;
- надання інфраструктури здійснюється шляхом продажу франшиз на пропускну спроможність або на нитки графіка на контрактній або конкурсній основі;
- створюються спеціальні державні структури, які регулюють доступ компаній-операторів до інфраструктури;
- найбільш поширеною формою об'єднання залізничних компаній у країнах Європи є холдинг, при цьому державні структури володіють контрольним пакетом акцій;

- реструктуризація в усіх країнах супроводжується виконанням цілого ряду інвестиційних проектів розвитку залізниць;

- інвестором розвитку інфраструктури виступають в основному держава та приватні компанії, що володіють франшизами;

- європейські країни, що завершили реструктуризацію залізниць, в останні роки значно підвищили обсяги перевезень, покращили фінансові показники роботи та забезпечили конкурентоспроможність своїх залізниць на загальноєвропейському ринку транспортних послуг.

Аналіз розвитку залізничного транспорту в економічно розвинутих країнах показав, що починаючи з другої половини минулого століття спостерігається загальна для всіх країн тенденція послаблення ролі залізничного транспорту на ринку перевезень і різке посилення конкурентної боротьби між різними видами транспорту. У країнах Заходу ця тенденція здебільшого обумовлена особливостями постіндустріального розвитку і має об'єктивний характер, тому що більшу частину валового внутрішнього продукту складає високотехнологічна продукція, що перевозиться переважно автомобільним транспортом відносно невеликими партіями на невеликі відстані.

З метою забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в усіх розвинутих країнах здійснюється комплекс заходів, націлених на вдосконалення організаційно-виробничої структури, поглиблення комерційних відносин між підприємствами залізничної галузі, застосування економічних методів управління, створення внутрішнього конкурентного середовища серед операторів перевезень.

**Висновки.** Всі основні проблеми, які притаманні залізницям у розвинутих європейських країнах, властиві і для українського залізничного транспорту і, здебільшого, мають більш гострий характер, тому що кризові явища в національній економіці, що поглиблювалися протягом десятиріччя, у повній мірі торкнулися залізничного транспорту України.

Проблема конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень має багатогранний характер. Успішне її вирішення залежить від розв'язання таких взаємопов'язаних задач, як: оптимізація структури залізничного транспорту; вдосконалення системи управління галуззю на основі впровадження переважно економічних методів управління; введення гнучкої тарифної політики, що пристосована до конкурентного середовища; припинення перехресного фінансування вантажних і пасажирських перевезень, створення умов для самофінансування пасажирських перевезень і

забезпечення їх прибутковості; організаційно-фінансове відокремлення інфраструктури залізниць від експлуатаційної роботи, забезпечення вільного доступу до інфраструктури операторам перевезень на конкурентній основі.

Вказаний досвід реструктуризації залізничного транспорту закордонних країн набуває значення насамперед в період фінансово-економічної кризи та повинен використовуватися в ході розробки і реалізації заходів щодо подолання наслідків світової фінансової кризи. Запропоновані заходи дозволять підвищити ефективність використання міжнародних транспортних коридорів, що буде сприяти створенню умов для збільшення доходів як держави в цілому, так і залізничної галузі.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про залізничний транспорт».
2. Матеріали колегії Мінтрансв'язку за підсумками роботи галузі за 2009 рік.
3. Балака Є.І., Зоріна О.І., Колесникова Н.М., Погасій С.О., Мукмінова Т.А. Тенденції розвитку залізничних перевезень у провідних країнах світу//Залізничний транспорт України. – 2000. - №1. - С.22-23.
4. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9. – С.208-213.
5. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г.Д., Кривопішин О.М., Мукмінова Т.А. //Залізничний транспорт України. – 2007. - №2. – С.31-35.
6. Концепція реструктуризації на залізничному транспорті України // Магістраль. - 1997. - №5. - С. 1-12.
7. Проблемы грузовых перевозок на железных дорогах Европы // Железные дороги мира. - 2000. - №8. - С. 5-9.
8. По странам мира // Железные дороги мира. - 2000. - №8. - С.73.
9. Батисс Ф. Смешанные перевозки на железных дорогах мира // Железные дороги мира. - 1997. - №7. -С. 3-10.
10. Либерализация европейского транспортного рынка. Перспективы и проблемы на примере перевозок в сообщении Восток-Запад // Железные дороги мира.-2001.-№6.-С. 9-13.
11. Батисс Ф. Транспортные проблемы периферийных регионов Европы //Железные дороги мира. - 2000. - №1. - С. 5-14.
12. Высокоскоростные железнодорожные сообщения - достижения и проблемы // Железные

дороги мира. - 2001. - №2. - С. 5-9.

13. Пакет директив ЕС по инфраструктуре // Железные дороги мира. - 2001. - №6. - С. 14-15.

14. Условия допуска электроподвижного состава на сеть железных дорог Германии // Железные дороги мира. - 2001. - №2. - С. 41-42.

15. Объединение грузовых перевозчиков возмещает конец национальных железнодорожных структур в Европе // Залізничний транспорт України. - 2000. - №11. - С. 40-42.

16. Некоторые оценки британской модели приватизации // Железные дороги мира. - 2000. - №12. - С. 5-11.

17. Реструктуризация федеральных железных дорог Швейцарии // Железные дороги

мира. - 2000. - №4. - С. 9-11.

18. Реструктуризация федеральных железных дорог Скандинавии // Железные дороги мира. - 2000. - №1. - С. 14-20.

19. Проблемы развития железных дорог стран Восточной Европы // Железные дороги мира. - 2000. - №2. - С. 2-16.

20. Начало процесса приватизации железных дорог Польши // Железные дороги мира. - 2001. - №10. - С. 9-10.

21. Железные дороги Румынии в современных условиях // Железные дороги мира. - 2001. - №10. - С. 10-15.

22. Инвестиции железной дороги Union Pacific // Железные дороги мира. - 2001. - №1. - С. 5-6.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 519.872:656.073.235

## МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ ІНТЕГРАЦІЇ СУДНОПЛАВНИХ ТА СТИВДОРНИХ КОМПАНІЙ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ

*Щербина В.В., к.е.н. (ОНМУ)*

*Визначено поняття “виділений контейнерний термінал”, використаний апарат системи масового обслуговування для оцінки переваг інтеграції судноплавних та стивідорних компаній шляхом створення виділеного контейнерного терміналу.*

**Постановка проблеми.** В умовах глобалізації, прагнучи управляти усіма стадіями транспортного процесу, щоб зміцнити свої конкурентні позиції, великі судноплавні компанії створюють вертикально інтегровані об'єднання з метою одержання контролю над контейнерними терміналами.

Судноплавні компанії створюють консорціуми або спільні підприємства зі стивідорними компаніями або іншими зацікавленими транспортними підприємствами з управління та експлуатації контейнерних терміналів, вкладаючи значні кошти в їхнє будівництво або модернізацію. Такі термінали одержали назву “виділені” контейнерні термінали (dedicated container terminals – DCT).

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питанням виникнення і розвитку виділених контейнерних терміналів у Європі, США й інших

країнах присвячені роботи іноземних авторів [1-4]. Такі автори як Cariou P. [3] та Noteboom T. [4] зазначають, що поява виділених терміналів стала наслідком горизонтальної інтеграції судноплавних компаній у формі консорціумів та стратегічних альянсів. Benacchio M. та Ferrari C. [2] вважають, що виділені термінали виникли у відповідь на зростаючі вимоги вантажовласників щодо якості обслуговування.

**Невирішені складові загальної проблеми.** У сучасній науці не існує методик, що дозволяють оцінити переваги співробітництва судноплавних та стивідорних компаній в рамках вертикальної інтеграції. Хоча в роботі закордонних вчених Benacchio M., Cariou P., Naralambides H. [1] наведений розрахунок ціни доступу до виділеного терміналу для передачі його в управління, але даний підхід не