

1081. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.

**Аннотація.** В статті уточнена сутність логістики городських пасажирських перевозок, працюючих в режимі регулярних перевозок на автобусних маршрутах загального користування, розглянуто і проаналізовано значення логістичної системи городського пасажирського транспорту і запропоновано основи побудови єдиної логістичної системи городського пасажирського транспорту.

**Ключевые слова:** городской пассажирский транспорт (ГПТ), городские пассажирские перевозки (ГПП), логистика, единая логистическая системы (ЕЛС), автотранспортное предприятие (АТП).

**Summary.** The article presents the essence of city public transportation logistic. Significance of the logistic system of city public transportation is examined and analyzed. Bases of construction of the united logistic system for city public transportation are shown.

**Keywords:** city public transportation (CPT), city public transportation services (CPTS), logistic, united logistic system (ULS), motor transport enterprise (MTE).

*Рецензент д.э.н., доцент ДГТУ Фесенко И.А.  
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.*

УДК 330.341.1:656.2

### АКЦІОНУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ: ДОЦІЛЬНІСТЬ ВРАХУВАННЯ ПОМИЛОК ВАТ «РЖД»

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*В статті проаналізовані негативні наслідки реформування російських залізниць; зроблені висновки про доцільність їх врахування та розроблені рекомендації з недопущення аналогічних в процесі реформування Укрзалізниці.*

**Ключові слова:** акціонування залізничного транспорту, негативні наслідки; ВАТ «РЖД».

**Постановка проблеми.** Після багаторічних науково-практичних дискусій, підготовчої роботи, обґрунтування необхідності реформування залізничного транспорту України, 23 лютого 2012, нарешті, був прийнятий Закон України "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" № 4442-VI [1], 15 травня він був підписаний Президентом України.

Ним передбачається створення до кінця 2012 року єдиного господарюючого суб'єкту - публічного акціонерного товариства (АТ "Укрзалізниця"), до якого увійдуть всі шість залізниць, а також підприємства, установи та організації згідно з переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України.

Метою прийняття закону є врегулювання відносин, пов'язаних з особливостями створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, а також створення умов щодо підвищення ефективності його функціонування для задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях [2].

У Пояснювальній записці до законопроекту [2] (пункт 10 «прогноз результатів») вказано, що його реалізація дозволить створити вертикально інтегровану структуру - державне

акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування, здатне ефективно функціонувати в умовах загострення міжнародної технологічної конкуренції, підвищити ефективність функціонування галузі та, як наслідок, призведе до підвищення конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, збільшення зайнятості населення у всіх регіонах України та відрахування податків, зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів усіх рівнів. Також зазначено (пункт 6 «регіональний аспект»), що прийняття проекту акта дозволить в подальшому створити конкурентне середовище на ринку приміських пасажирських перевезень, що призведе до підвищення інвестиційної привабливості галузі, сприятиме покращенню рівня обслуговування пасажирів в приміському сполученні та загальному розвитку транспортної системи регіонів.

Але ці формулювання враховують лише очікувані позитивні наслідки, тоді як можливі й негативні – наприклад, як вказується у багатьох інтернет-матеріалах, підвищення тарифів на пасажирські перевезення, скорочення соціально значущих приміських перевезень, скорочення чисельності працівників залізничного транспорту тощо.

Тому актуальним є дослідження

негативних наслідків реформування залізничного транспорту Російської Федерації, де воно вже майже здійснено, з метою недопущення їх в процесі реформування Укрзалізниці.

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

Теоретичним, методологічним і практичним проблемам підвищення ефективності функціонування залізничної галузі України, а також пошуку шляхів його ефективного реформування та реструктуризації присвячені праці багатьох вітчизняних учених: І.М. Аксьонова, Ю.С. Бараша, О.Г. Дейнеки, В.Л. Диканя, Г.Д. Ейтутіса, Ю.Ф. Кулаєва, М.В. Макаренка, В.І. Пасічника, Є.М. Сича, О.М. Череватенко та ін. [3 - 6 та ін.], Еволюційні методи вирішення проблем реформування залізниць представлено в роботах російських авторів: А.П. Абрамова, І.В. Белова, В.Г. Галабурди, Б.М. Лапідуса, Л.А. Мазо, Д.А. Мачерета, М.М. Толкачової та ін.

**Виділення недосліджених аспектів проблеми.** Але, незважаючи на наявність великої кількості публікацій щодо способів і методів реформування та реструктуризації залізничного транспорту, треба зазначити, що визначення можливих наслідків акціонування залізничного транспорту для всіх учасників економічних взаємовідносин, згідно з новими законодавчими актами [1, 13], з урахуванням російського досвіду, не знайшли достатнього висвітлення.

Тому **метою даної статті** є дослідження негативних наслідків реформування російських залізниць, з метою вироблення рекомендацій з їх попередження в процесі реформування Укрзалізниці.

**Основний матеріал статті.** Основи реформування залізничного транспорту були закладені в "Концепції державної програми реформування залізничного транспорту", схваленій Кабінетом Міністрів України ще в грудні 2006 року. У жовтні 2011 року Уряд України затвердив Державну цільову програму реформування галузі, розраховану на 10 років. Крім того, реформування залізничного транспорту здійснюється на підставі рекомендацій та вимог Світового банку, Європейського банку реконструкції та розвитку і під їх постійним моніторингом.

Законом [1] передбачено, що Товариство утворюється у формі публічного акціонерного товариства, 100 відсотків акцій якого закріплюються у державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття.

Очікуваний термін, за який буде створено та зареєстровано Товариство, складає шість-вісім місяців. Засновником Товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України. Управління

корпоративними правами держави стосовно Товариства здійснює Кабінет Міністрів України.

На другому етапі (2013 - 2015 роки) передбачається формування вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності шляхом створення відповідних філій та структурних підрозділів, які належатимуть товариству на правах власності.

На третьому етапі (2016 - 2019 роки) передбачається утворення господарського товариства у сфері пасажирських перевезень у дальньому та місцевому сполученнях, корпоративні права щодо якого належатимуть товариству, а також утворення місцевих залізниць, що володіють об'єктами інфраструктури та рухомим складом, на базі підрозділів промислового залізничного транспорту, малодіяльних та вузькоколіїних дільниць, в тому числі, із залученням недержавних (приватних) інвестицій.

Спробуємо дослідити деякі негативні наслідки реформування російських залізниць, з метою їх урахування в процесі реформи українських.

Наявність проблем в галузі транспорту визнав президент РФ Д. Медведев (2011). За його словами, реформа залізниць не виправдала очікувань і створила тільки більше проблем. Параліч залізниць призвів до того, що підприємці почали звертатися до голови держави з проханням знайти вагони для вивозу продукції. Перші особи держави почали вручну керувати галуззю [8].

Представники ВАТ "РЖД" витоки кризи вбачають у зниженні інвестицій у галузь. За словами керівника ВНИИЖТ Б. Лапідуса, з 2004 по 2010 рр. в загальному обсязі інвестицій у російську економіку питома вага ВАТ «РЖД» скоротилася з 4,9% до 3,5%. Він упевнений, що провину за це падіння несе держава, яка не дозволяє компанії встановити вільні ціни за свої послуги [8].

Президент ВАТ «РЖД» В. Якунін під час зустрічі з Прем'єр-міністром України М. Азаровим 7 червня 2012 року поділився досвідом реформування галузі; зокрема акцентував увагу на виникненні можливих проблем, пов'язаних з використанням рухомого складу, а саме – ризиках при його приватизації. Він повідомив, що внаслідок реформування сьогодні у ВАТ «РЖД» немає свого вагонного парку – всі вагонні парки є приватними, і це знизило відповідальність за нормативний оборот рухомого складу. Разом з тим він указав, що приватизація зняла навантаження з бюджету, і дала можливість залучити приватні інвестиції в утримання та оновлення рухомого складу [9].

Необхідно відмітити, що від передачі вагонів у приватну власність очікували не тільки

інвестицій у їх оновлення, але і розвитку конкуренції на ринку операторів вагонів, яка призведе до зниження плати за користування вагонами. Але 1850 власників вагонів «виступають єдиним фронтом, створивши різні об'єднувальні структури, практично кожний працює у своїй ниші, не торкаючись інтересів інших (...). А оскільки конкуренція відсутня і зниження цін на використання вагонів не передбачається, це означає, що виникла ще одна колективна приватна вагонна монополія, яку, на відміну від державної природної, можна назвати неприродною» [10].

Отже, 15-відсоткова вагонна складова тарифу, замість зниження, зростає, подекуди у 1,5 - 2 рази перевищуючи іншу (85-відсоткову) частину тарифу, адже її величина не регулюється державою.

Крім того, кожен з операторів вагонів планує їх використання самостійно. Зустрічний пробіг порожніх вагонів, стихійні їх скупчення, які призводять до заторів у русі поїздів, перевантаження станцій маневровою роботою, бросання поїздів на шляху прямування стало нормою перевізної роботи. Постійно мають місце випадки, коли прибувши під навантаження вагони переадресовуються і спрямовуються в інші місце. Все це призводить до неефективного використання як самих вагонів (зростання обороту вагона), так і інфраструктури і локомотивного парка [10].

Причини низького обертання вагонів можуть критися також у неефективній роботі апарату управління ВАТ «РЖД». Як відмічено у [8], до реформи всі питання по доставці вантажів вирішував начальник станції, максимум – начальник залізниці. В ході реформи російських залізниць було створено 7 вертикально-інтегрованих дирекцій, які займаються різними питаннями: реконструкцією залізниць, локомотивами, фірмовим транспортним обслуговуванням тощо. Вони працюють кожна сама по собі і за своїми критеріями. Всі їх підрозділи на місцях підпорядковуються безпосередньо апарату «РЖД», слабо координуються між собою. Наприклад, начальник станції переадресує замовника до центру управління перевезеннями, той – до Дирекції управління бюджетом, яка, у свою чергу, - до Центру фірмового транспортного обслуговування, який знову переадресує замовника до начальника станції. Коло замикається, вагони простоюють, економіка несе збитки.

Внаслідок всього вищесказаного, має місце не тільки нестача вагонів і неефективне їх використання (негативні наслідки для ВАТ «РЖД»), а і встановлення непосильних для виробників цін, в результаті яких вантажі (зерно, риба тощо) не вивозяться, псуються, скупчується велика маса невивезеного вугілля, що призводить до збоїв у роботі електростанцій і знеструмленню

цілих районів. Позитивні наслідки – лише для операторів вагонів (надприбутки) і для їх виробників, які отримують замовлення [8, 11].

Іншою великою проблемою ВАТ «РЖД», як зазначив президент ВАТ «РЖД» В. Якунін [12], є перманентний дефіцит інвестиційних засобів. Компанія вимушена звертатися до держави за дотаціями на утримання інфраструктури у нормальному стані. Причиною є стримування Міністерствами фінансів та економіки інфраструктурної складової тарифу. На фоні надприбутків вагонних операторів, ціни яких на надання вагонів не регулюються, ця невідповідність протирічить громадським інтересам.

Як відмітив В.Якунін, прямим наслідком такого становища є зниження рівня безпеки на залізничному транспорті. Почастішали аварії по причині браків залізничної техніки. В умовах загальної лібералізації галузевих правил відповідальність за ці випадки виявилася розмитою, немає системи жорсткого технічного контролю. А відповідальність за форс-мажори, які трапляються на залізницях, як несла, так і несе «РЖД».

У графічному вигляді негативні наслідки реформування залізничної галузі РФ наведені на рис. 1.

З огляду на виключну важливість ефективного використання вагонного парка, треба відмітити зміни статусу вагонного парка Укрзалізниці: в рамках реформи створений ДП "Український логістичний транспортний центр", а вагони передані на баланс кількох державних компаній. Зокрема, криті вагони - ДП "Укррефтранс", платформи та транспортери - ДП УДЦТС "Ліски", а спеціалізований рухомий склад - ДП "Стрийський вагоноремонтний завод". Піввагони, яких в Україні більшість, передані до двох держкомпаній – "Укрспецвагон" (Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів) та "Дарницький вагоноремонтний завод". Разом з тим, створено 6 посередницьких фірм у формі ТОВ: "Юніон Транс Сервіс" (на Південній залізниці) та ін., з якими будуть заключати договори експедиторські фірми та вантажовідправники.

Планувалося, що ДП "Український логістичний транспортний центр" буде виконувати функції єдиного центру з організації перевезень замість шести залізниць - філій держадміністрації. А передача вагонів, завдяки зміні їх статусу з інвентарного на власний, повинна вирішити проблему дефіциту рухомого складу, який виникає через безконтрольне використання вагонів залізничними адміністраціями інших країн СНД. При цьому, як підкреслює гендиректор Укрзалізниці В. Козак [13], всі вагони залишаться в державній власності.

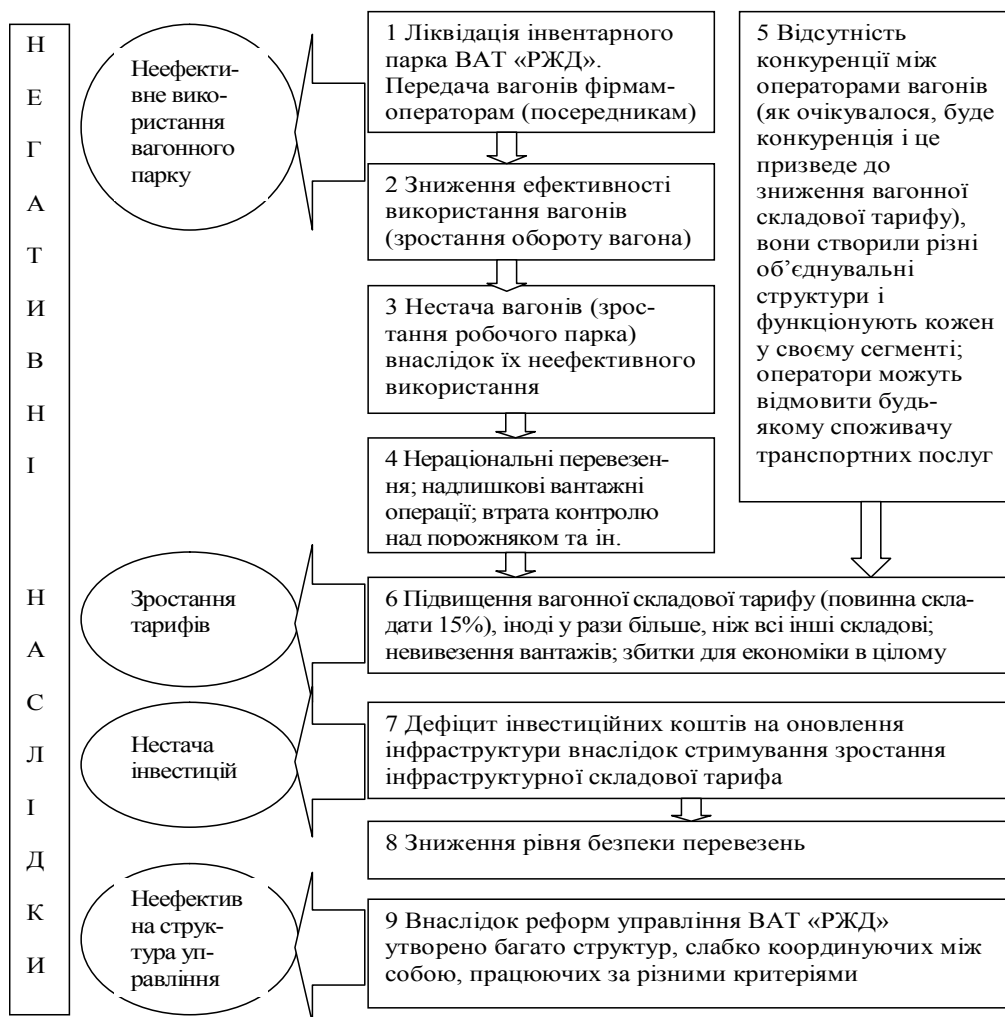


Рис. 1. Негативні наслідки реформування залізничної галузі Російської Федерації (за [9 - 12])

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Отже, в статті проаналізовані негативні наслідки реформування залізничного транспорту Російської Федерації, їх основні причини. Це дає можливість зробити наступні висновки і рекомендації для реформування Укрзалізниці.

По-перше, не можна допустити приватизації вагонного парку, коли кожен з операторів самостійно планує їх оборот; не можна допустити погіршення експлуатаційної роботи Укрзалізниці, зростання зустрічних перевезень та порожнього пробігу. Поки що вагони УЗ знаходяться у державній власності, це є позитивним фактом.

По-друге, в процесі реформування організаційної структури треба зберегти принцип єдиноначальності, не допустити «розмивання» зон відповідальності, що призведе до погіршення

технологічної дисципліни і безпеки перевезень. Зауважимо, що, згідно з теорією систем, чим складнішою є система, тим більш складним повинний бути управлінський вплив на неї. А система залізничного транспорту через реформування, відділення розмежування функцій державного та господарського управління галуззю, створення компаній та посередників стає більш складною. На зміну жорстким зв'язкам адміністративно-командного типу приходять набагато складніші зв'язки ринкового типу, засновані на максимізації вигоди конкретних суб'єктів (операторів, компаній тощо), а не на максимізації ефекту від діяльності системи в цілому. Тому управління і регулювання такою системою повинне бути набагато складнішим, щоб досягти позитивного синергетичного ефекту, потребує виважених, продуманих рішень. Треба пам'ятати, що не можна відноситися до залізничної

галузі як до звичайного бізнесу, це – стратегічно важлива галузь.

По-третє, з другого пункту випливає необхідність підготовки і перепідготовки кваліфікованих менеджерів, здатних приймати оптимальні, обґрунтовані управлінські рішення в короткий термін часу в умовах невизначеності і ризику. Необхідно також зберегти штат кваліфікованих працівників, здійснюючи відбір виключно за критеріями професійної компетентності, корисності їх праці для підприємства (а не за іншими критеріями).

Перспективами подальших досліджень у даному напрямку є визначення ефективності заходів з подальшого реформування Укрзалізниці.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс]: закон України від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.

2. Пояснювальна записка до законопроекту „Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GF77D00A.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GF77D00A.html).

3. Бараш Ю.С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.00.04 [Текст] / Ю.С. Бараш; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2008. — 37 с.

4. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг [Текст] / Н.Т. Примачев, В.Л. Дикань, Е.Ю. Павленко и др.; под. общ. ред. д.е.н., проф. Примачева Н.Т. Одесса: «ИздатИнформ», 2008. — 268 с.

5. Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 [Електронний ресурс] / Г.

Д. Ейтутіс; НАН України, Рада по вивч. продукт. сил України. — К., 2010. — 38 с.

6. Череватенко О.М. Економічний механізм трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 [Електронний ресурс] / О.М. Череватенко; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2008. — 20 с.

7. Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт" [Електронний ресурс]: закон України від 23 лютого 2012 року №4443-VI. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4443-17>.

8. Реформа ОАО "Российские железные дороги" привела к транспортному коллапсу, подрывающему основы экономики страны. 10.11.11. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.wood.ru/ru/lonewsid-39693.html>

9. Президент ОАО "РЖД" поделился с Николаем Азаровым опытом реформирования отрасли. 07.06.2012. Департамент информации и коммуникаций с общественностью Секретариата КМУ. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=245283825](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=245283825)

10. Кудрявцев В.А. В тупике. Альтернативный взгляд на итоги реформирования железнодорожного транспорта [Електронний ресурс] 15.3.2012/ В.А. Кудрявцев. – Режим доступу: <http://railway.kanaries.ru/index.php?showtopic=8751>

11. Реформа ОАО «РЖД» - промежуточный результат. 14-06-2012 <http://ugrastroyinfo.ru/news/news/reforma-oao-rzhd-promezhutochnii-rezultat.html>

12. В Якунин. [Електронний ресурс]. 9 Апр, 2012.– Режим доступу: <http://v-yakunin.livejournal.com/50560.html>.

13. Володимир Козак: "Укрзалізниця" не приватизується. 29.02.2012. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://uz.gov.ua/press\\_center/ukrainian\\_railways\\_in\\_mass\\_media/298539/](http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/298539/)

**Аннотація.** В статье проанализированы негативные последствия реформы российских железных дорог; сделаны выводы о целесообразности их учета и разработаны рекомендации по предотвращению аналогичных в процессе реформирования Укрзалізниці

**Ключевые слова:** акционирования железнодорожного транспорта, негативные последствия, ОАО «РЖД».

**Summary.** The negative effects of the Russian Railways" reform are analyzed; the conclusions about the necessity of its consideration and recommendations for its prevention in the process of Ukrainian Railways" reforming are made in the article.

**Keywords:** Making Joint-stock company of Railway Transport, The negative effects, Joint-stock company of Russian Railways.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Компанієць В.В..  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*