

яких забезпечить зростання рівня технологічного оновлення бази Укрзалізниці та стане основою інноваційного розвитку залізничного транспорту.

УДК 338.246.025.2..656.072

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО ТА ВИСОКОШВИДКІСНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ

Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями. Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання функціонування пасажирських перевезень.

Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України загального користування.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України, що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу, з кожним наступним роком збільшується. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень, доцільність яких обумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень щодо реалізації Державної Концепції реформування залізничного транспорту України.

Визначено об'єктивні передумови державного регулювання ринку пасажирських залізничних перевезень. В процесі розроблення

теоретичних підходів до проблем впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху запропоновано нове бачення концептуальних підходів до удосконалення пасажирського транспорту залізниць.

Проаналізовано методологічні підходи до оцінювання передумов та розвитку швидкісного та високошвидкісного залізничного руху у світі, обґрунтовано доцільність організації управління та регулювання процесом впровадження цього залізничного руху на залізницях України, визначено, що досвід проектування та експлуатації високошвидкісних мереж у Європі Скандинавських країнах та СНД є цінним джерелом для започаткування в залізничній галузі України. Розроблено та запропоновано модель економіки та управління національним господарством пасажирських перевезень залізничного транспорту з метою підвищення ефективності його функціонування.

УДК 625.18.27

ЗАРУБЕЖНИЙ ПОДХОД ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

*Котик В.В., к.э.н., ст. преподаватель,
Моцная И.В., аспирант (УкрГАЗТ)*

Осуществляя структурные преобразования на железнодорожном транспорте Украины возникает острая необходимость их разделения на функциональные подразделения. Изучен и обобщен зарубежный опыт осуществления структурных реформ железных дорог таких стран как Финляндии, Швейцарии, Португалии, и других. Реструктуризация государственных железных дорог Финляндии, производилась с разделением функций эксплуатации и содержания инфраструктуры, позволила выделить средства на приобретение современного подвижного состава и модернизацию изношенного пути (старше 30 лет).

Реформы на Федеральных железных дорогах в Швейцарии начаты несколько позднее, чем в других европейских странах, но более быстрыми темпами. Новая администрация наделена большими правами в области принятия решений. Государственная компания разделена на три: пассажирских, грузовых перевозок и инфраструктуры. Принцип свободного доступа к национальной сети реализован на концессионной или конкурентной основе.

Спустя три года после получения статуса государственной компании с ограниченной ответственностью Федеральные железные дороги Швейцарии представляют одну из самых стабильных в мире железнодорожных систем в

техническом и эксплуатационном аспектах. Такая ситуация порождает высокие ожидания клиентуры, удовлетворение которых требует, соответственно, значительных инвестиций. Открытый доступ к инфраструктуре уже действует в региональных сообщениях, но администрация не рассматривает приватизацию или отделение функций эксплуатации от управления инфраструктурой как путь дальнейшего развития железных дорог.

Практика Португальских железных дорог свидетельствует, что целесообразно осуществить разделение на четыре функциональных подразделения: дальних и региональных, пригородных пассажирских сообщений, грузовых перевозок и логистики. Каждое из этих подразделений управляется собственным директором, отвечающим за экономические результаты деятельности. Эта сфера деятельности нуждается в проведении конкретных исследований, поскольку, дальние пассажирские сообщения приносят прибыль, а региональные являются нерентабельными. Прогнозируется небольшой рост объемов перевозок в дальних пассажирских сообщениях, в то время как в региональных они постоянно уменьшаются. Поэтому возникает необходимость и далее развивать дальние сообщения с одновременным снижением эксплуатационных расходов в региональных. Железные дороги Португалии освобождены от функций содержания и обслуживания инфраструктуры. Эти обязанности перешли к вновь созданной администрации Refer. Двумя основными причинами разделения функций эксплуатационной деятельности и владения инфраструктурой были, во-первых, подготовка к ожидаемой либерализации рынка транспортных услуг с созданием условий для свободной конкуренции и, во-вторых, распространение более современных методов менеджмента, базирующихся на контрактных отношениях между провайдером инфраструктуры и операторами-перевозчиками с необходимым качеством обслуживания пассажиров и грузовладельцев.

Накопленный мировой опыт в основном подтвердил правильность выбранного решения по пути осуществления реструктуризации железнодорожного транспорта Украины. Хотя цели, поставленные на первом этапе реструктуризации железных дорог, достигнуты не полностью, ситуация в целом внушает оптимизм, несмотря на ряд имеющихся проблем, главным образом финансового характера.

УДК 625.015:613.1

КОНЦЕПЦІЯ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ РЕФОРМУВАННЯ

Кравченко Ю.М., аспірант (УкрДАЗТ)

Усвідомлення необхідності проведення структурних змін на залізничному транспорті у більшості країн світу прийшло наприкінці 1970-х років, коли невідповідність пропозиції послуг залізниць потребам клієнтури викликало як глибоко виражену неефективність, так і серйозні фінансові проблеми. Загальна тенденція зниження частки залізничних перевезень на ринку транспортних послуг, зростання дефіциту коштів і збільшення потреби у державних дотаціях сприяли зростанню тиску на уряд з метою фундаментальної реорганізації залізниць та їх взаємовідносин з державою.

Світовий досвід функціонування транспортних систем показав, що основною проблемою розвитку транспорту в умовах ринкової економіки є співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур і ступеню їх самостійності. Тому перед фахівцями країн світу постало питання реорганізації залізничних структур, спрямоване на ліквідацію бюрократії, занадто роздутих штатів, зміни системи управління, посилення конкуренції у максимально можливій сфері діяльності залізниць, що повинно привести до зниження собівартості та тарифів, а потім і витрат підприємств, які користуються послугами залізничного транспорту.

Приватизаційні експерименти з залізницями продовжуються, але з впевненістю можна констатувати той факт, що при проведенні реформи, особливо на першому етапі, не враховувалося багато загальноновизначених стандартів та практики корпоративного управління. Приклади таких стандартів включають:

- залучання компетентного менеджменту;
- схему компенсації менеджменту, яка направлена на досягнення довгострокових цілей, а не тільки короткострокових показників фінансової ефективності;
- ефективну комунікацію між менеджментом, акціонерами та регуляторними органами;
- реалізацію принципу незалежності органів нагляду з боку акціонерів (ради директорів);
- регулярний моніторинг роботи компанії (внутрішній аудит, аудит фінансової звітності);
- побудову ефективної системи управління ризиками;
- чітку роль та узгоджену позицію