

**Summary.** Article is determined by the objective necessity of systematic comprehensive approach to the development of theoretical, methodological and practical recommendations to improve functioning of the transport industry.

**Keywords:** management, division, transport, operational efficiency, railways, integrated transport system.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.2.001.73

### ОСНОВНІ УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Єлагін Ю.В., к.е.н. доцент,  
Лебецька В.С., магістр (УкрДАЗТ)*

*У статті розкрито досвід роботи реформованих залізниць та основні умови досягнення ефективних результатів реформування залізничного транспорту.*

**Ключові слова:** реформування, власність, тарифи, інфраструктура.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.** Останнім часом процеси реформування залізничного транспорту загального користування, які в Україні обговорюються, передбачаються вже більше 10 років. За цей період різними авторами пропонувались різні підходи та форми реорганізації, насамперед організаційно-правової і форми власності та управління, серед яких акціонерне товариство, єдине державне підприємство, об'єднання у формі концерну та інше. Крім цього, існує багаторічний досвід реформування залізничного транспорту в інших країнах з різними історико-еволюційними та організаційно-технологічними особливостями, у тому числі і країни колишнього СНД, які мали такі ж як і Україна особливості розвитку. На теперішній час, починаючи реформування залізничного транспорту в Україні, з'являється можливість проаналізувати накопичений досвід реформування та врахувати основні його результати, та уникнути основних помилок.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Дослідження за останній період у цьому напрямку здійснювали багато вчених з досвідом теоретичних та практичних розробок у галузі економіки залізничного транспорту. Найбільше досліджень пов'язаних з розв'язанням даної проблеми зробили такі вчені як Бараш Ю. С.[3], Дикань В. Л.[1], Ейтутіс Г. Д [5], Макаренко М. В. [2], Цветов Ю. М. [2], та інші. Цими та іншими авторами розглянуто масу проблем і аспектів

реформування, але до теперішнього часу не існує ефективної моделі реформування залізничної галузі, однозначно ефективної для суспільства, власників та користувачів транспортних послуг.

**Метою** даної статті є аналіз взаємозв'язку цілей, завдань та вивчення досвіду реформування залізничного транспорту і визначення основних умов досягнення ефективних результатів процесів реформування галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Аналіз зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту показав такі особливості.

*По-перше*, при реформуванні залізниць використовуються різноманітні форми: приватизація, зміна статусу, укрупнення, розукрупнення, створення спільних компаній та ін. Стержень всіх перетворень - лібералізація залізниць в кожній країні.

*По-друге*, в усіх країнах, де ведеться реструктуризація з залізниць, не заперечуються (а точніше, визнаються) три форми власності:

- державна (муніципальна);
- дольова з участю держави (колективна);
- приватна.

Світовий досвід експлуатації залізничного транспорту показує, що діяльність залізниць, (державних і приватних) не може бути ефективною без створення державою умов нормальної конкуренції з іншими видами транспорту. Це положення дуже актуальне особливо для пасажирських, суспільно значимих перевезень, які неможливі без державного,

регіонального та муніципального субсидування.

У зв'язку з посиленням конкурентної боротьби серед різних видів транспорту, спостерігається розвиток і поглиблення процесу партнерства між залізницями, залізницями і автомобільним транспортом та процес партнерства з клієнтами. Поглиблення партнерства призводить до перегляду технології перевізного процесу і необхідності структурних перетворень.

Серед вчених і практиків немає єдиної думки відносно доцільності вибору тієї чи іншої моделі управління на залізницях.

Сучасний стан розвитку залізниць України характеризується нарощуванням ряду негативних факторів, зокрема:

- прогресуючим старінням основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів становить 56%, у тому числі рухомого складу 68%. Потребує істотної модернізації інфраструктура залізниць. Протяжність колій, ремонт яких не проведено своєчасно, досягла 30% загальної протяжності. Внаслідок цього, обмежується швидкість руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення техногенних катастроф;

- відсутністю державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалістю законодавчої бази у частині залучення інвестицій;

- низькими тарифами на перевезення пасажирів і відсутністю дієвого механізму компенсації збитків під час надання суспільних послуг, що призводить до перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Також, потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС та Росії, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але при цьому істотно випереджають залізницю України.

Проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті сприятиме прискоренню темпів Європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне гео- політичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг [2].

Останнім часом, в Україні активізувалась робота з підготовкою та проведення акціонування «Укрзалізниця». В парламенті зареєстровані та прийняті в першому читанні законопроекти «Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Про внесення змін до Закону України про залізничний транспорт».

В рамках реформи «Укрзалізниця»

створила ДП «Український логістичний транспортний центр», а також почався процес передачі вагонів, експлуатація яких приносить основну долю доходів і прибутків на баланс кількох державних компаній. Зокрема, криті вагони пішли до ДП «Укррефтранс», платформи та транспортери до ДП УДЦТС «Ліски», а спеціалізований рухомий склад - до ДП «Стрийський вагоноремонтний завод». Піввагони, яких в Україні більшість, передали до двох держкомпаній - «Укрспецвагон» (Український спеціалізований центр з експлуатації спеціалізованих вагонів) та «Дарницький вагоноремонтний завод». Нагадаємо, що ДП «УЛПЦ» 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 і, як підкреслювалося, всі вагони залишаться у держвласності. В свою чергу, користування вагонами передано ряду агентам посередникам комерційних вантажних перевезень. Однак, слід враховувати, що при цьому вагони виведені з інвентарного парку і зростають витрати на повернення і порожній пробіг вагонів, експортно-імпорتنі перевезення.

Основними цілями реформування вважаються:

- підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування і доступності ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання;

- створення умов для рівного доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та додатковими послугами;

- удосконалення системи управління залізничним транспортом;

- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць;

- інтеграцію залізничного транспорту України до Європейської і світової транспортної системи;

- забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту.

Проводячи будь-які дії з реалізації реформування для досягнення вищеозначених цілей, необхідно, додержуватись наступних умов:

- збереження залізниць у державній власності;

- забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту, як єдиного виробничо-технологічного комплексу з високим рівнем централізації управління та для можливості

концентрацією матеріальних і фінансових ресурсів;

- системний підхід до проведення реформ.

**Висновки.** Аналіз функціонування реформованих залізниць різних країн свідчить: практично у всіх країнах залізничний транспорт відіграє соціально важливу роль не тільки у секторі пасажирських перевезень, а і у вантажних, які забезпечують обмін товарами, і експлуатаційні витрати, які входять до собівартості продукції практично всіх галузей економіки.

Сама по собі зміна форми власності не тільки не є гарантією досягнення поставлених цілей реформування, а і, навпаки, може призвести до втрати частки майна, доходів і прибутків. При визначенні шляхів і заходів реформування необхідно змінювати засоби не тільки у частині форми власності, а, обов'язково, і удосконалення експлуатаційної роботи, використання інвестиційно-інноваційних підходів розвитку техніки та технології перевезень та обслуговування клієнтів на основі збалансування інтересів та задач розвитку залізничної галузі і суспільства на основі системного підходу.

**Анотація.** В статье раскрыт опыт работы реформированных железных дорог и основные условия достижения эффективных результатов реформирования железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** : реформирование, собственность тарифы, инфраструктура.

**Summary.** The article explores the experience of reformed railway and the main requirements to achieve effective results of reforming railway transport.

**Keywords:** reformation, property fares, infrastructure.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В. Л. Особливості реформування національної транспортної системи, Дикань В. Л., Слагіна О. М., // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2002. - № 1. - С. 17-21.

2. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України/ Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. К. КУЕТТ, 2007. – 222 с.

3. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9 – С. 208-213.

4. Слагін Ю. В. Реформування залізничної галузі: визначення організаційної структури управління та її вплив на конкурентоспроможність // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2009. - №26 - с.22-25.

5. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г. Д. Кривошипін О. М., Мукмінова Т. А. //Залізничний транспорт України. – 2007. №2 – С. 31-35.

*Рецензент д.е.н., доцент УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*

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

УДК 330.34.014:656.2

## МОДЕЛЬ СТІЙКОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Зоріна О.І., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*В статті наведені основні проблеми розвитку залізничного транспорту, визначені стратегічні пріоритети формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного комплексу України, на основі яких було сформовано модель.*

**Ключові слова:** модель, соціально-економічний розвиток, залізничний транспорт, рівень розвитку.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Залізничний транспорт України є однією з найважливіших галузей економіки країни, яка покликана забезпечувати внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки й потреби населення в перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи