

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Димченко В.В. Соціально-орієнтоване управління організаційно-економічною стійкістю підприємств міського електричного транспорту в умовах формування ринкових відносин: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.10.01. «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / В.В. Димченко. – Харків, 2003. – 20с.
2. Єремчук Р.А. Формування механізму управління стійким розвитком підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01. «Економіка, організація і управління підприємствами»/ Р.А. Єремчук. – Харків, 2005. – 20с.
3. Порядок денний на XXI століття, прийнятий конференцією ООН по навколишньому

середовищу та розвитку [Електронний ресурс]. – Ріо-де-Жанейро. – 3-14 червня 1992р. – Режим доступу: <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/agenda21/>

4. Програма дій по подальшому здійсненню Порядку денного на XXI століття, прийнята Генеральною Асамблеєю ООН - [Електронний ресурс]. – 23-28 червня 1997р. - Режим доступу:

<http://www.un.org/russian/conferen/summit5/age21.htm>

5. К.Р. Макконел, С.Л. Брю. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2т.: Т.1. – Пер.с англ.. – Таллин: 1995. – 399с. – ISBN 5-87408-001-5

6. Ю.С. Бараш, И.П. Корженевич, П.А. Лихопек. Сравнение видов транспорта с учетом устойчивого развития общества/ Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В.Лазаряна. – 2008. – Вип.28. – 302с. – С.210-214. – ISBN 1993-9175

Аннотация. В статье рассмотрена сущность концепции устойчивого развития, подход к определению внешних общественных расходов транспорта и принцип создания механизмов мотивации устойчивого развития общественного транспорта, на макро- и микроуровнях.

Ключевые слова: устойчивое развитие, общественный транспорт, общественные транспортные расходы.

Summary. In the article essence of conception of steady development, going near determination of external public charges of transport and principle of creation of mechanisms of motivation of steady development of public transport, is considered on makro- and microlevels.

Keywords: steady development, public transport, public transport charges.

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

УДК 658.5.012.1

ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕОРЕТИЧНИХ ПІДХОДІВ ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ СВІТУ

Ковалевіч Л.С., заст. нач. фін.-екон. служби Донецької залізниці, здобувач (УкрДАЗТ)

У статті, з метою отримання теоретичного та практичного досвіду, розглядається основні етапи та світові тенденції проведення реформування залізничного транспорту.

Ключові слова: реформування залізничного транспорту, конкурентоспроможність залізниць, оперативне керування рухомим складом, акціонерне товариство, концерн, інфраструктура.

Постановка проблеми. Використання світового досвіду реформування у загальному виді викликано тим, що реформування залізничного транспорту це складний, багато етапний процес пов'язаний із здійсненням

організаційно-економічних, правових, технічних заходів, здатних привести залізниці до фінансового оздоровлення, збільшення обсягів перевезень вантажів та пасажирів, підвищення ефективності їх діяльності. На сучасному етапі

залізничний транспорт України знаходиться на шляху реорганізації. Саме тому для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України слід дослідити досвід проведення реформування залізниць світу з метою виявлення переваг та недоліків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми, показує, що такий підхід допомагає знайти ефективні шляхи виходу вітчизняного залізничного транспорту з кризи. Свій значний внесок у розв'язання вищевказаних питань здійснили відомі вчені, такі як Г. Ейтутіс [2], Т.Андреева [5], А.Шугаєв [7], У. Дрейблатс [9], І. Баскаков [10] та інші.

Однак, **невирішеними раніше частинами** загальної проблеми, не дивлячись на різницю в методах проведення, залишаються способи обґрунтування і особливості реформування залізничного транспорту, як в державах з ринковою економікою, так і в країнах з трансформаційною економікою. Отже, виходячи з актуальності, ступеня наукової розробки і необхідності вирішення вказаних завдань **метою дослідження є**: обґрунтування вибору шляху проведення реформування залізничного транспорту і визначення його особливостей.

Виклад основного матеріалу дослідження. Реформуванням залізничного транспорту займалися уряди багатьох держав, більшість яких досить успішно вирішили проблеми галузі. У цьому плані накопичено багатий досвід, причому як негативний, так і позитивний. До теперішнього часу немає, і очевидно не може бути спільного підходу до проведення реформування залізничного транспорту, проте при розробці планів реформування залізничної галузі України вивчення міжнародного досвіду може стати досить корисним.

По суті не існує порівняльного аналізу практичної реалізації різних форм і методів реформування залізничного транспорту, і підсумком найчастіше є констатація тих чи інших результатів, отриманих у певній країні. Характер проведення реформ та їх особливостей залежить від багатьох факторів: загального стану галузі, особливостей національної економіки і рівня її розвитку, ступеня впливу на соціальні процеси і т.п. Успіх реформ залежить від їх підготовки, вибору послідовності і темпу проведення.

На наш погляд доцільно розглянути основні принципи реформування залізничного транспорту Росії, так як ця країна за економічним розвитком дуже схожа з Україною. Найвагоміша зміна, у першому етапі, процесу реформування галузі є передача функцій господарської діяльності із ведення МПС Росії у відкрите акціонерне товариство «РЖД». Ця компанія

отримала 987 підприємств (95% за вартістю активів відомства) з 2046 і функціонально замінила Міністерство шляхів сполучення [3,4]. Єдиним акціонером товариства є Уряд Російської Федерації. На другому етапі були створені чотири приміських пасажирських компанії спільно з органами влади Москви та Приморського краю, а також дев'ять дочірніх товариств ВАТ "РЖД" у сфері виробництва та ремонту колійної техніки. Затверджено концепцію реформування заводів з ремонту вантажних вагонів і створення на їх основі дочірніх товариств. Третій етап реформи полягає у створенні в галузі залізничних перевезень розвиненого конкурентного ринку. ВАТ "РЖД" повинна являти собою ефективний холдинг, діяльність якого буде забезпечуватися на основі фінансової прозорості, поділу обліку з відособлених видів діяльності і налагоджених корпоративних процедур управління. Також забезпечено реалізацію стратегічних завдань з підвищення конкурентоспроможності та капіталізації холдингу, ефективного виводу акцій дочірніх компаній на фондовий ринок та їх продажу інвесторам.

Протягом останніх років проведення реформування залізниць Росії були створені: приміська пасажирська компанія "Дон-Пригород" спільно з адміністрацією Ростовської області; дочірнє товариство в сфері торгівлі, громадського харчування та робітничого постачання ВАТ "Железнодорожная торговая компания"; спільно з німецькими, польськими та білоруськими партнерами створено підприємства ЗАТ "Евразия Рейл Логистик"; два дочірніх товариства в галузі науково-дослідних робіт - ВАТ "ВНИИЖТ" і ВАТ "НИИАС"; вантажна компанія в сфері оперативного керування рухомим складом - ВАТ "Первая грузовая компания"; спільно з німецькими партнерами підприємство "Trans-Eurasia Logistics GmbH" в галузі перевезень та логістики. Однак реформа залізничного транспорту в Росії - процес не швидкий. Урядом РФ була затверджена стратегія розвитку залізничного транспорту Російської Федерації до 2030 року.

Підбиваючи підсумки з проведення реформування залізничного транспорту Росії, хоча воно ще не закінчено, слід зазначити, що галузь все ж досягла деяких позитивних результатів. З'явилися виразні ознаки конкурентних відносин в тих сферах діяльності, де для становлення конкуренції були об'єктивні передумови (оперативного керування рухомим складом, виконання допоміжних операцій, надання експедиторських послуг). Спостерігаються позитивні зміни кількісних та якісних показників (пасажирообіг зріс на 20%, вантажообіг на - 52%, продуктивність локомотива на - 38%, середня дальність перевезення на - 26%,

швидкість доставки 1 т вантажу на - 34% і т.д.). Реформою створені умови для залучення інвестицій у приватний рухомий склад. За роки реформи були створені 55 дочірніх товариства (52 володіє контрольним пакетом акцій) в галузі оперативного керування складом, логістики, будівництва і проектування, приміських пасажирських перевезень, ремонту рухомого складу, промислового виробництва, науки та інших. Однак в концепції реформи Російських залізниць не обґрунтована необхідність впровадження конкуренції, а також відсутні чіткі розрахунки, що показують наскільки впровадження конкуренції доцільно в тих чи інших сегментах залізничних перевезень. Адже прийняті в рамках реформи заходи можуть привести не до зростання ефективності роботи галузі, а навпаки, до її дестабілізації. Вчасності, реорганізація ВАТ "РЖД" значно ускладнила вирішення низки виробничих питань, пов'язаних із залізничними перевезеннями, і замість спрощення та оперативного їх вирішення з'явилася схема тривалих, багатоступеневих погоджень. Так, за думкою Андреевої Т. впровадження в галузь конкуренції заради самої конкуренції може призвести до негативних наслідків. Тому проміжні результати реформ вказують на необхідність їх серйозного аналізу з метою більш ретельного прогнозування наслідків запланованих заходів, прорахунку їх економічної ефективності та можливості коригування їх курсу [5].

Ще однією пострадянською країною, найближчою за економічним станом до України, в якій проходило реформування залізничного транспорту, є Казахстан. Три залізниці Казахстану були об'єднані в складі Республіканського державного підприємства "Казахстанська залізниця" («Казахстан Темір Жоли», КТЖ). Реформування галузі проходило в чотири етапи. На першому - республіканське державне підприємство КТЖ було перетворено в Закрите акціонерне товариство "Національна Компанія «Казахстан Темір Жоли», НК КТЖ зі 100% участю держави в статутному капіталі. На цьому ж етапі відбувся поділ управління інфраструктурою, вантажоперевезеннями, пасажирськими перевезеннями, допоміжними видами діяльності та іншими активами. На другому етапі почалася лібералізація ринку вантажних перевезень, відкриття його для конкуренції. Знизився вплив держави на тарифну політику [6]. Потім акції ЗАТ "Казахстан Темір Жоли" були передані в Холдинг "Самрук". Причиною цього стала збитковість компанії, пов'язана з її ціновою політикою і відсутністю пріоритетів в інвестиційній політиці. З ініціативи Холдингу, при Уряді Республіки Казахстан була створена міжвідомча робоча група з питань

удосконалення тарифної та інвестиційної політики в залізничній галузі. В результаті Урядом було схвалено основні напрями інвестиційної програми АТ "НК" "Казахстан Темір Жоли", АТ "Локомотив" і АТ "Казтемиртранс", спрямованої на оновлення та модернізацію рухомого складу. На третьому етапі програми, приватним компаніям був відкритий доступ на ринок пасажирських залізничних перевезень і тим самим було запроваджено механізм конкуренції. При цьому, тарифи на перевезення регулюються державою, а приватні компанії мають рівний доступ до бюджетних субсидій та залізничної інфраструктури. На четвертому етапі, передбачається проаналізувати, впорядкувати, законодавчо і нормативно закріпити все що зроблено на залізничній галузі Казахстану за перші етапи реформування. В даний час ведеться робота над впровадженням та вдосконаленням практики корпоративного управління в АТ "НК" "КТЖ", основним завданням якої є зростання активів і збільшення ринкової вартості національної компанії [3,7].

Позитивним аспектом у розвитку залізниць Казахстану можна вважати нову інвестиційну політику, яка спрямована на розробку комплексу заходів щодо забезпечення стабільного зростання обсягів перевезень, довгострокового функціонування залізничного транспорту та підвищення якості надаваних послуг, вдосконалення перевізного процесу, технологічного переоснащення основних фондів залізничної галузі. Звичайно, реалізація перспективних проектів можлива при фінансуванні з державного бюджету або у формі державно-приватного партнерства. Однак, залізниці Казахстану, як і раніше, потребують модернізації, що є негативним фактором при реалізації реформи.

На думку А. Шугаєва, майбутнє казахстанської залізниці досить перспективно. Існуюче розміщення виробничих баз, сировинна спрямованість, масові однорідні перевезення вантажів, значний транзитний потенціал є факторами того, що підприємства залізничного транспорту будуть розвиватися поступово, продовжуючи грати важливу роль у транспортно-комунікаційному комплексі та в цілому у економіці країни [7].

Зовсім іншим шляхом реформування залізничної галузі, з Росією і Казахстаном, йде Латвія. Після розпаду СРСР на базі підприємств Балтійської залізниці було утворено державне акціонерне товариство концерн "Латвійська залізниця" (Latvijas dzelzceļš LDz), яка є одним з великих підприємств в країні. Державне акціонерне товариство концерн "Латвійська залізниця" активно бере участь в роботі Організації співробітництва залізниць, є членом

Міжнародного союзу залізниць, в якості спостерігача бере участь у роботі Ради із залізничного транспорту, і є асоційованим учасником цієї Ради. Провідними партнерами державного акціонерного товариства концерну "Латвійські залізниці" у сфері міжнародного співробітництва є залізничні адміністрації Російської Федерації, Білорусії, Литви, Естонії, України, Казахстану, Німеччини та Польщі.

Щоб успішно вирішувати питання безпеки залізничних перевезень та використати європейський досвід, державне акціонерне товариство концерн "Латвійська залізниця" в 1999 році вступило до Міжнародної організації залізничних поліцій і служб безпеки, і в цьому ж році почався процес реформування, який проходив у кілька етапів. Для збереження своїх позицій на ринку транзиту, правління LDz неодноразово переглядало тарифну політику, зважившись на необхідну міру - збільшення тарифів.

У липні 2007 року вступив у дію Договір про реорганізацію, в результаті якого зі складу LDz були виведені незалежні дочірні суспільства: TOB LDz Cargo - формування тарифної політики; TOB LDz Infrastruktura - капітальне будівництво залізничної інфраструктури; TOB LDz Ritosa sastava serviss - обслуговування та ремонт рухомого складу; TOB LDz Apsardze - вантажні перевезення [8]. Державне акціонерне товариство концерн "Латвійська залізниця" продовжило свою роботу в якості керуючого інфраструктурою та органу нагляду за діяльністю залежних дочірніх товариств, щоб їх господарська діяльність та фінансові потоки були повністю прозорі і контрольовані.

У співпраці з аудиторською фірмою TOB Emst& Young Baltic процес реформування був проведений за короткий час, який був ретельно підготовлений, як у господарському, так й в технологічному та в кадровому аспектах, і тому пройшов без соціальної напруженості і виявився успішним. Це є дуже позитивним фактором як при проведенні реформування так і для подальшого розвитку залізниць Латвії. З його проведенням LDz повністю виконало вимоги Європейського союзу щодо створення лібералізованого ринку залізничних перевезень. Треба відмітити що, всі проекти компанії фінансуються на 52% з фондів Євросоюзу та на 48% - з національного бюджету країни [8].

Схожий напрямок реформування з Росією та Казахстаном обрала Литва. Для того щоб у литовських залізниць відкрилися двері міжнародних фінансових інституцій та фондів, Lietuvos Gelezinkeliai, як і Латвійська залізниця, вступила в міжнародну Організацію співробітництва залізниць і тим самим стала її членом. Після цього державне підприємство

"Литовські залізниці" було реорганізовано та отримало статус акціонерного товариства спеціального призначення. АТ "Литовські залізниці" і в даний час є єдиною національною компанією, що управляє залізничною структурою і надає послуги з перевезення вантажів та пасажирів.

Процес реформування залізничної галузі Литви почався у 1999 році. Відповідно до закону про акціонерні товариства спеціального призначення, на першому етапі передбачалося приватизувати лише 30% майна акціонерного товариства Lietuvos gelezinkeliai (LG). Були приватизовані фірми операторів вантажних перевезень, а пасажирські перевезення (оскільки вони збиткові і дотуються з бюджету) залишалися в державному віданні. Проте в той же час, уряд скоротив частину дотацій на пасажирські перевезення і віддав деякі сегменти в приватні руки [9]. Це призвело до того, що вартість квитків на місцевих маршрутах зросла в чотири рази, а на міжнародних - в два, що є негативним соціальним чинником реформи.

В результаті реформування галузі, Литовський уряд зайнявся приватизацією деяких видів діяльності. Уряд Литви вважає можливою приватизацію вантажних служб Lietuvos gelezinkeliai [10]. Пропонує також приватизувати одинадцять компаній з ремонту залізничних шляхів. Уряд прагне збільшити конкурентоспроможність Литви як транзитної держави, а також заохочувати конкуренцію в галузі вантажних залізничних перевезень. Для цього передбачається переглянути принципи управління галуззю.

В даний час АТ "Литовські залізниці" розділені на три дирекції: Дирекцію з управління інфраструктурою, Дирекцію з перевезення вантажів та Дирекцію з пасажирських перевезень. Загальні і стратегічні питання функціонування залізниць покладені на центральну адміністрацію.

Висновки дослідження. Таким чином слід відмітити, що проведення реформування у найближчих за розвитком країнах мають свої позитивні та негативні наслідки. У якості позитивних елементів реформування, можна відзначити зростання участі приватного сектора на залізничному транспорті, підвищення якості послуг у загальносистемових і приватних перевізників, зростання інвестицій у деякі види залізничної діяльності. Крім того, процес реформування не супроводжувався системними збоями в роботі залізничного транспорту, обсяги перевезень у докризовий період збільшувалися, а залізничний транспорт у цілому задовольняв потреби вантажовласників. До негативних підсумків реформи необхідно віднести те, що залізниці, як і раніше, потребують модернізації, деяким країнам не вистачає фінансування на

створення його резервів. Крім цього, при реформі не враховувалося співвідношення між динамікою тарифів, доходами економіки й об'єктивними потребами залізничного транспорту в частині ремонтів і розвитку інфраструктури. Як наслідок - загальний стан інфраструктури не поліпшується, незважаючи навіть на деяке збільшення державних субсидій на компенсацію збитків від пасажирських перевезень і змісту інфраструктури.

Що ж стосується залізничної галузі України, то вона потребує нової загальної ідеології свого реформування, основою якого є економіка. Стосовно Програми в Україні визначився свій шлях пристосування залізниць до роботи в ринкових умовах – через корпорацію і реструктуризацію, що на думку фахівців, призведе до створення розвиненого конкурентного ринку залізничних перевезень країни. Однак, доцільно було б урахувати при плануванні подальших дій у реформуванні українських залізниць світові тенденції реформ. На нашу думку необхідно рухатись по шляху Російського уряду, забезпечити українським залізницям реалізацію стратегічних завдань з підвищення конкурентоспроможності, що в цілому призведе до підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція Державної Програми реформування залізничного транспорту: Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. за № 651-р // Офіц. Вісник України. № 1. – 2007. – 250 с.

2. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту. Залізничний транспорт України / Г.Д. Ейтутіс,

О.М. Кривопішин, Т.А. Мукмінова. – Київ 2007,- №2, -С. 31-35.

3. Библиотека і доступність інформації у сучасному світі: електронні ресурси в науці, культурі та освіті: (підсумки 10-ї Між нар. конф. «Львів-2008» [Електронний ресурс] / Д.О. Тарасенко// . – Режим доступу: <http://top.rbc.ru/economics/21/09/2010/469581.shtml>

4. Стратегия развития транспорта Российской федерации на период до 2010 года /Ассоциация железнодорожных перевозчиков «Союз транспортных компаний». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.soyuz-tk.ru/dokuments/doc09-6.shtml>.

5. Андреева Т. Реформа – плод компромисса // Ежедневная информационно-аналитическая газета «Транспорт России». – 2008. -№49 (545), С. 3-4.

6. Кубичов М.Т. Железнодорожный транспорт в Казахстане. //Железные дороги мира. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org>.

7. Шугаев А. Руководство «Казахстан темир жолы» (КТЖ, Железные дороги Казахстан) // Гудок.-2007. – С.1-2.

8. Мирный Я.С. Латвийская железная дорога. // Железные дороги мира. [Електронний ресурс]– Режим доступу: http://www.Idz.lv/object_id-1037.

9. Улдис Дрейблатс. От эйфории до обсуждения// Международный журнал для деловых людей «Балтийский курс». – 2002. - №1. – С. 65-68.

10. Баскаков. И. Литва ожидает приватизации: (частной может стать грузовая служба железной дороги) //Железные дороги мира/ Гудок.-2008. - С.3.

Аннотация. В статье, в целях получения теоретического и практического опыта, рассматриваются основные этапы и мировые тенденции проведения реформирования железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: реформирование железнодорожного транспорта, конкурентоспособность железных дорог, оперативное управление подвижным составом, акционерное общество, концерн, инфраструктура.

Summary.The article, in order to obtain theoretical and practical experience, is considered the main stages and global trends of reform of rail transport.

Keywords: reform of rail transport, the competitiveness of railways, rolling stock operational management, joint stock company, group, infrastructure.

*Рецензент.к.е.н.,доцент УкрДАЗТ Гриценко Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*