

УДК 656.225.078:33.021.8

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}^{1*} Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, м. Дніпропетровськ, Україна, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта rwinform1@rambler.ru**ОГЛЯД ДОСВІДУ РЕФОРМУВАННЯ ПРОВІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ СВІТУ**

Мета. Оцінити можливість застосування досвіду зарубіжних країн при реформуванні залізничного транспорту України. **Методика.** На основі порівняльного аналізу оцінюється можливість застосування зарубіжного досвіду реформування галузей інфраструктури з розділенням кола проблем на питання ідеологічного, методичного характеру і, безумовно, врахування особливостей стану справ в Україні. Що стосується першого кола проблем, то це, перш за все, вибір форм власності. **Результати.** Як показує досвід, у обох видів власності є як позитивні, так і негативні сторони. З одного боку, саме на державних залізницях є умови для створення та впровадження нових технологій, таких як високошвидкісні поїзди, розробка яких, як і будівництво спеціалізованих ліній, були б неможливі без наявності відповідної науково-дослідної бази, а також без державного фінансування. З іншого, – приватні підприємства, що працюють на концесійній основі, як правило, надають послуги більш високого рівня за прийнятними тарифами. **Наукова новизна.** Встановлено відсутність безумовної прямої залежності між формою власності залізниць й економічними або якісними показниками їх роботи. Доведено необхідність здійснення різних форм технічних та економічних взаємозв'язків, існування відокремлених залізниць на регіональному та місцевому рівнях, що відкриває великі можливості в подоланні одноманітності в експлуатації, у розвитку залізниць по шляху більшої диференціації рівнів обслуговування. Це, однак не означає що єдиною альтернативою є продаж концесій приватним підприємствам, особливо, якщо передача власності не супроводжується зобов'язаннями щодо підтримки громадського транспорту на певному рівні. **Практична значимість.** Прикладам позитивного державного управління протиставлено рівнозначні приклади приватного управління і навпаки. Грунтовний аналіз досвіду реформування провідних залізниць світу дозволить запобігти помилок при реформуванні «Укрзалізниці».

Ключові слова: вантажні перевезення; інфраструктура; реформування; державне управління; форма власності

Вступ

Історія залізничного транспорту є прямим відображенням її економічної історії. Рідко, коли в ході реформування економіки уряди не робили експериментів із залізницями. Протягом останніх двох століть їх приватизували, націоналізували, здавали в оренду та у концесії. Але щоб не робили країни зі своїми залізницями, відповіді на питання – приватними або державними вони повинні бути – отримати не вдалося.

Вперше суперечки про власність на залізничному транспорті виникли на початку ХХ століття після бурхливого розвитку приватних залізниць у США. Ефективні механізми фінансування їх будівництва з залученням коштів приватного капіталу захопили в перше десятиліття століття весь світ: повторити досвід США намагалися країни Латинської Америки, Франція, Росія.

Ідеї здебільшого провалювалися, що ставало причиною грандіозних біржових скандалів, але

це не заважало черговому реформаторському уряду починати свою роботу з перетворень на залізниці. Наприклад, першою акцією уряду Беніто Муссоліні в Італії була загальнонаціональна кампанія по підтримці чистоти в поїздах загального користування (це одна з самих успішних акцій тоталітарного режиму). Найбільшою в Європі операцією із залізницями було видання у Франції в серпні 1937 року Декрету про націоналізацію залізниць і створення компанії SNCF, в якій держава контролювала 51 % акцій і мала право викупу інших 49 % до 1983 року. А найбільшим приватизаційним актом можна вважати продаж залізниць урядом Великобританії в 70-х [14].

Виклад основного матеріалу

Нинішня структура власності в залізничному господарстві країн світу дуже різноманітна. З цим зіткнулася в 1991 році комісія ЄС, коли спробувала реалізувати свою директиву № 91-440 про усунення монополізму в залізничному транспорті Європи. Зараз у Європі існують практично всі можливі схеми володіння залізничними активами. Рейки, депо, вагоноремонтні заводи, вокзали, вантажні станції і інша інфраструктура контролюються як держкомпаніями, так і безпосередньо державами через транспортні відомства (аналог російського МШС).

Що ж стосується продажу послуг та операторської діяльності, то варіантів три: або держмонополія на перевезення, або конкуренція приватних і державних компаній-операторів, або ринок, відданий на відкуп кільком конкуруючим держкомпаніям. Лише у Великобританії залізниці обслуговуються приватними компаніями.

У 1997 році французький учений Гі Гіон проаналізував ефективність перетворення SNCF в комерційну компанію RFF і прийшов до наступного висновку: прямої залежності якості роботи залізниць від форми власності не існує. А досвід Японії, де держкомпанії-оператори конкурують з приватними операторами на недержавних залізницях, показує, що робити які-небудь висновки про ефективність приватизації або націоналізації залізниць неможливо – все залежить від місцевих умов.

Зараз загальносвітова мережа магістральних залізниць по довжині ліній розподілена таким чином: країни зони вільної торгівлі NAFTA (США, Канада, Мексика) – 23 %, країни-члени ЄС – 15 %, країни зони економічного співробітництва Mercosur (Південна Америка) – 8 %, Індія й Китай – по 6 %, інші – 42 %. Загальні капітальні вкладення в розвиток залізничного транспорту оцінюються приблизно в 70 млрд дол. на рік, з яких 45 млрд припадає на інфраструктуру й 25 млрд – на рухомий склад.

За даними Всесвітнього банку, у вагонному парку залізниць усього світу налічується близько 3,8 млн вантажних вагонів. Частка країн Європи в загальносвітових капітальних вкладеннях до рухомого складу найбільша, а саме бли-

зько 60 %. За ними йдуть країни Азії й Тихоокеанського регіону – 20 %, Північної Америки – 18 % і Південної Америки – 2 %.

Залізничний транспорт у країнах Європи й Америки перебуває в стадії змін, які торкаються всіх сторін його діяльності – від управління інфраструктурою до організації перевезень. Реструктуруються залізничні компанії, змінюються взаємини між залізницями й користувачами їх послуг. Особливо яскраво це проявляється в секторі вантажних перевезень.

Лібералізація залізничних перевезень поклала кінець державній монополії й дозволила новим перевізникам одержати доступ до національної і європейської мереж залізниць. Результатом цих змін стало істотне збільшення числа компаній-операторів на залізницях.

На мережі залізниць **Німеччини** на сьогоднішній день обертаються близько 47 тисяч вантажних вагонів, що належать приватним компаніям. В основному, це вагони, що мають чітку спеціалізацію, призначені для перевезення специфічного виду вантажу. Деякі види перевезень, наприклад у цистернах, уже протягом декількох десятиліть виконуються тільки вагонами, що належать приватним фірмам. Тільки одній із приватних компаній належить 69 % парку цистерн. Ці приватні вагони передаються для виконання перевезень залізничним компаніям на основі договорів на доставку.

У тієї ж Німеччині, наприклад, поряд з відділенням вантажних перевезень DBAG – компанією Railion, на яку доводиться до 80 % внутрішнього ринку, існує порядку 280 інших компаній, які освоюють інші 20 % обсягу вантажних перевезень.

Нова виробнича концепція залізничної адміністрації Німеччини докорінно змінила політику відносно вагонів, що належать приватним фірмам. Відповідно до цієї політики, будь-які типи вагонів, у тому числі ті, які дотепер замовлялися тільки залізницею, можуть бути передані у власність приватним компаніям. Перевага в цьому випадку віддається вагонам, призначеним для обігу тільки в межах національної мережі залізниць. Використання одночасне вантажних вагонів залізниць і вагонів, що належать приватним компаніям, в інших зонах перевезень було б пов'язане з більшими експлуатаційними видатками через порожні пробіги.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Крім того, передбачається всі спеціалізовані вагони, призначені для перевезення тільки одного виду вантажів, передати у власність приватним компаніям.

Для стимулювання клієнтів на залізницях Німеччини вводиться нова система компенсації, яка враховує індивідуальні умови. При існуючій системі, яка непогано зарекомендувала себе й буде діяти поряд з новою, власник вагона одержує певний відсоток перевізної плати.

Якщо вести мову про Словенію, то там реструктуризація залізниць й адаптація їх до ділової активності на ринковій основі почалися в 1995 р. Першим результатом цих заходів стало збільшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень. В 2003 р. залізниці Словенії прийняли стратегічний план розвитку, що одержав назву New Way, і вже роком пізніше отримали позитивний комерційний результат.

Період з 2003 по 2004 р. характеризувався високими комерційними результатами й одержанням значного прибутку від вантажних перевезень. Завдяки зміні статусу компанії, модернізації рухомого складу й раціоналізації перевізного процесу залізниці Словенії створили всі умови для підвищення ділової активності на відкритому європейському ринку транспортних послуг.

З 1 липня 2004 р. залізниці Словенії перетворені в холдинг, у який увійшли три компанії: вантажна, пасажирська й інфраструктури. Крім того, у холдинг включено шість дочірніх компаній (центральні майстерні, будівельна компанія, залізничне підприємство мийки й прибирання вагонів, залізнична друкарня, транспортний інститут і оздоровчий центр для залізничників).

Розвиток перевезень відбувається в напрямку створення маршрутних поїздів для надання високоякісних конкурентоспроможних транспортних послуг. Мета в тому, щоб Любляна, як найвідоміший центр логістики в Центральній Європі, стала свого роду поворотним колом у розподілі транспортних потоків, а також пунктом відправлення маршрутів у Східну й Південну Європу, а також в Азію [14].

Якщо згадати **Узбекистан**, то оснащення сучасними технічними засобами, географічне розташування – фактори, що роблять узбецькі залізниці найважливішою ланкою в напрямку

Європа–Азія. Вони мають особливе значення в забезпеченні транспортних зв'язків Китаю, Японії із країнами СНД, Іраном, Туреччиною і Європою. Особливе місце належить Республіці Узбекистан та її сталевим магістралям у відродженні історичного Шовкового шляху або, як говорять залізничники, транспортного коридору ТРАСЕКА, що є найкоротшим і самим економічним маршрутом з Азії в Європу.

З метою подальшого розвитку й модернізації залізничної галузі республіки 18 березня 2009 року прийнято Постанову Президента Республіки Узбекистан № ПП-1074 «Комплексна програма розвитку й модернізації залізничної галузі на 2009-2013 роки», відповідно до якої передбачено: збільшення вантажо- і пасажирообороту відповідно на 35,1 і 23,6 відсотка; освоєння 1734,21 млн дол.; введення в експлуатацію двоколійної електрифікованої залізничної лінії Янгиер–Джиззак (127,4 км) і одноколійної електрифікованої лінії Янгиер–Фархад (23,1 км); електрифікація 358 км шляхів; придбання 38 локомотивів, 50 вантажних, 47 пасажирських вагонів, а також модернізація й оновлення 208 локомотивів, 6650 вантажних і 203 пасажирських вагонів і будівництво 2525 вантажних вагонів. Реалізація комплексної програми дозволить забезпечити повне задоволення потреб економіки й населення республіки в рухомому складі.

Відзначимо також **залізниці Китаю**, які зараз переживають період швидкого підйому, розширення мережі, поліпшення кількісних і якісних показників експлуатаційної діяльності, освоєння швидкісних пасажирських і великовагових вантажних перевезень. Розвиток залізниць здійснюється на основі довгострокових перспективних планів.

Залізниці Китаю виконують близько чверті загального наведеного вантажо- і пасажирообороту залізниць світу, хоча довжина мережі їх ліній становить лише 6 % світовий. Китай вийшов на перше місце у світі по пасажирообігу, вантажообігу й інтенсивності перевезень.

Залізнична галузь використовує потенційні можливості збільшення обсягів і поліпшення організації перевезень, підвищуючи пропускну здатність мережі за рахунок нових ліній, скориставшись перевагами магістральних залізниць після їхньої електрифікації, й раціонально ре-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

гулюючи маршрути руху поїздів. Усе це вплинуло на поліпшення транспортного обслуговування економіки й населення країни. Створено 240 стратегічних центрів навантаження вагонів і відкрито 300 напрямків руху маршрутних поїздів. Для підвищення ефективності вантажних перевезень введені в експлуатацію вагони нового типу 370.

Суттєво виріс обсяг капіталовкладень у придбання нового рухомого складу. При покупці рухомого складу перевага віддається моторвагонним потягам, що розвивають швидкість 200 км/год і більше, локомотивам великої потужності з тяговим приводом змінного струму, а також вантажним вагонам сучасних моделей вантажопідйомністю 70 т [16].

Російська Федерація здійснює більш як 20 % вантажообігу й 10 % пасажирообороту всіх залізниць світу. При цьому залізничний транспорт є провідним елементом транспортної системи, його частка в забезпеченні пасажирських і вантажних перевезень становить більше 40 % від усього транспорту країни.

До 2015 року планується оновити рухомий склад з виключенням парків із терміном служби, що закінчився. На основі оцінки перспектив розвитку російської економіки й з урахуванням розвитку інших видів транспорту спрогнозовано основні об'ємні показники роботи залізничного транспорту – навантаження вантажів, вантажообіг, пасажирооборот.

Реалізація Стратегії вимагає забезпечення залізничного транспорту промисловою продукцією, у першу чергу, рухомим складом. Основна проблема виражається у необхідності зниження вартості життєвого циклу продукції за рахунок збільшення надійності вузлів і вдосконалення конструкції вагонів. Заплановане оновлення вантажних вагонів: 2015 рік – 485,5 тис. вагонів, 2030 рік – 291,8. За період 2008-2030 роки – 21854 тис. вагонів. Навантаження вантажів в 2015 році заплановано на рівні 1758 тисяч вагонів, в 2030 році – 1970 тис. Вантажообіг планується в 2015 році – 2677 тис. вагонів, в 2030 році – 3050 тис.

Інвестиції в розвиток залізничного транспорту загального користування й промислового транспорту: в 2015 році – 4201 млрд рублів, в 2030 році – 5296,5, у тому числі за рахунок коштів приватних інвесторів – 4035,7. Для онов-

лення парку рухомого складу потрібно щорічно закуповувати близько 50 тис. вагонів.

У цей час послуги з надання вагонів під перевезення виконують більш як 2200 власників, у тому числі дочірні підприємства ВАТ «Російські залізниці». Після створення ВАТ «Друга вантажна компанія» з інвентарного парку, що залишився ВАТ «Російські залізниці», практично весь парк російських вантажних вагонів стане приватним. В «Російських залізницях» залишиться близько 30 тис. вагонів для власних господарських потреб. У зв'язку з цим ВАТ «Російські залізниці» веде активну роботу, спрямовану на формування набору технологічних інструментів, необхідних для здійснення управління рухом в умовах повністю приватного парку вантажних вагонів (їх близько 1 мільйона) [17].

Моделі реформування та управління залізничним транспортом, незважаючи на все їхнє різноманіття, можна розділити на два основних типи. Це, по-перше, **«американська модель»**, що припускає наявність декількох вертикально інтегрованих компаній, що оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень і управління інфраструктурою, виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури винятково тісний. У країні йде процес укрупнення залізничних компаній в результаті злиття і поглинання дрібних компаній.

По-друге, **«європейська модель»**, що припускає відділення інфраструктури від операторів або перевізників. Європейську модель, у свою чергу, можна розділити на чотири різновиди, позначивши їх умовно, як французьку, шведську, німецьку та англійську.

У 1997 році у Франції прийнято закон, що стосується реформування французьких залізниць. Закон передбачає реалізацію двох основних елементів реформи: по-перше, новостворене відомство Réseau Ferre de France (RFF) стає власником залізничної мережі і несе відповідальність за її інфраструктуру, хоча функції управління залишаються у віданні державної залізничної компанії – Національного товариства залізниць Франції (SNCF); по-друге, відпо-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

відальність за регіональні пасажирські повідомлення в порядку експерименту передається на рівень місцевих властей шести провінцій з правом розпоряджатися наданими державою відповідними фінансовими ресурсами.

Реформа передбачає збереження цілісності державної компанії SNCF, її відповідальності за залізничні перевезення, керування рухом і поточне утримання інфраструктури мережі. SNCF виконує перевезення як єдиний користувач мережі RFF, здійснює технічне обслуговування транспортних засобів та пристроїв безпеки мережі. Таким чином, реформа зберігає традиційний образ національної залізничної системи Франції: статус SNCF як єдиного органу, що відповідає за експлуатацію транспортних сполучень та управління інфраструктурою; державний характер підприємств, що займаються експлуатацією і поточним утриманням мережі.

Національне товариство залізниць Франції (SNCF) займається тільки організаційною стороною вантажних і пасажирських перевезень і має платити RFF за користування інфраструктурою. У той же час частина цих коштів повертається SNCF, яке займається поточним утриманням мережі. Такий порядок зменшує ступінь поділу залізниці на інфраструктурну та експлуатаційну частини.

RFF здійснює вибір об'єктів інвестування та фінансування, оплачує послуги SNCF в частині управління інфраструктурою відповідно до умов угоди; визначає ступінь і форми відповідальності SNCF з управління інфраструктурою і розміри плати за користування інфраструктурою і займається зборами цих коштів. RFF несе відповідальність за модернізацію та розвиток інфраструктури національної залізничної мережі, є її власником; відповідає за пріоритетність інвестиційних проектів та їх фінансування.

Проблема, пов'язана з реалізацією у Франції даної моделі, полягає в тому, що SNCF залишається монополістом, а право допуску до мережі третіх сторін не передбачено. У цьому плані французька модель суперечить Директиві ЄС 91/440 і політиці Європейської Комісії з оздоровлення залізниць.

В рамках європейської моделі реформування, близькою до французької, та її різновидів звертає на себе увагу досвід Швеції, яка пер-

шою в Європі здійснила реформу залізниць. В основу реформи покладено поділ сфер інфраструктури та експлуатації. Державні залізниці Швеції (SJ) розділені на дві компанії. Одна з них відає питаннями розвитку та утримання інфраструктури (BV), інша (SJ) займається власне експлуатацією. Обидві компанії залишаються у державній власності, але працюють на комерційній основі.

BV несе відповідальність за управління інфраструктурою і поточне утримання її об'єктів, а також за реконструкцію та модернізацію мережі за рахунок державних дотацій. BV пропонує інфраструктуру в користування експлуатаційним підприємствам, у тому числі SJ, за певну плату.

Експлуатаційна компанія SJ формально не приватизована, але працює як самостійне підприємство з отриманням прибутку зі своєї діяльності. SJ має право встановлювати тарифи і визначати порядок використання ресурсів. SJ – монополіст на вантажні та пасажирські перевезення по основній мережі залізничних ліній, яка в 1978 р. була відокремлена від регіональної. Сторонні транспортні компанії можуть виконувати вантажні перевезення за фіксованими марш-шрутами і пасажирські – на регіональній мережі. Права експлуатації регіональних ліній належать організовані в 1978 р. адміністраціям пасажирських перевезень провінцій. Вони замовляють транспортне обслуговування SJ або залучають до місцевих і приміських перевезеннях інші компанії, причому в якості альтернативи залізничним повідомленням в разі доцільності можуть організовуватися автобусні. Таким чином, створюється конкуренція між транспортними підприємствами, які претендують на замовлення. Для фінансування транспортних витрат регіони отримують державну дотацію, яка раніше виділялася тільки SJ. Надалі витрати на утримання інфраструктури регіональних ліній будуть відшкодовуватися за рахунок плати за користування нею.

У результаті реформи фінансове становище залізниць Швеції значно покращилось. Експлуатаційні витрати і чисельність персоналу знижувалися щорічно. Значно підвищилася якість послуг, що надаються в пасажирських і вантажних перевезеннях, що дозволило SJ посилити

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

свої позиції на транспортному ринку, особливо в далеких пасажирських повідомленнях.

Таким чином, шведська модель реформи залізниць ґрунтується на двох принципах: комерціалізації діяльності державних залізниць і можливості виходу на ринок транспортних послуг нових підприємств (тобто створення елементів конкуренції).

Німецький варіант європейської моделі йде істотно далі французького та шведського. До реформи був тривалий період зниження частки залізниць у вантажних і пасажирських перевезеннях внаслідок, перш за все, конкуренції з боку автомобільного транспорту. У ФРН ця частка у вантажних перевезеннях з 1950 по 1990 р. знизилася з 60 до 29 %, в пасажирських – з 36 до 6 %. Держава після другої світової війни орієнтувалася на пріоритетний розвиток автомобільного транспорту. Так, з 1960 по 1992 р. на модернізацію автомобільних доріг з бюджету було виділено 450 млрд марок, у той час як на розвиток залізниць – 56 млрд, тобто приблизно 12,5 % від інвестицій в автомобільний транспорт.

Реструктуризація залізниць розпочата у січні 1994 року. У 1949–1990 рр. було зроблено 16 спроб реформувати залізничний транспорт, які в результаті не дали позитивних результатів. Цього разу ухвалено рішення про утворення акціонерного товариства, орієнтованого на отримання прибутку і має можливість здійснювати підприємницьку діяльність.

До початку реформи відбулося об'єднання Державних залізниць ФРН (DB) і колишньої НДР (DR) і утворення Державних залізниць Німеччини (DBAG).

1 січня 1994 у Франкфурті-на-Майні було засновано акціонерне товариство «Залізниця Німеччини» (DBAG). Єдиним акціонером є держава.

Реформа спрямована на перетворення державних залізниць Німеччини (DB і DR) в ринково орієнтоване підприємство і передбачає наступні напрямки: поділ завдань, що залишаються у віданні держави, і підприємницьких завдань для забезпечення фінансової незалежності та посилення конкурентоспроможності; об'єднання майна DB і DR в особливу структуру «Майно федеральних залізниць» (BEV); відокремлення з майна державних залізниць

складової, використовуваної для підприємницької діяльності, і її передача у самостійну діяльність, діє на ринку акціонерному товариству DBAG, яке тим самим звільнено від рішень, що обмежують конкуренцію, а також від регулюючих заходів політичного характеру, які не відповідають ринковим умовам; виділення в складі DBAG як мінімум чотирьох самостійно діючих на транспортному ринку секторів з власними балансами; виділення DBAG в холдингову компанію шляхом перетворення окремих секторів в самостійні акціонерні товариства не раніше ніж через 3 роки і не пізніше ніж через 5 років з моменту створення DBAG; можлива ліквідація холдингової компанії і створення самостійних акціонерних товариств інфраструктури, приміських пасажирських перевезень, пасажирських перевезень дальнього сполучення і вантажних; відкриття доступу до користування залізничною мережею для третіх осіб; передача відповідальності за виконання пасажирських перевезень у приміських повідомленнях і відповідних витрат у відання земель, регіоналізація приміських сполучень; звільнення DBAG від старих боргових зобов'язань і передача цих зобов'язань BEV; прийняття федеральною владою додаткових зобов'язань перед DBAG через менш високої продуктивності праці колишніх DR; прийняття федеральною владою додаткових інвестиційних зобов'язань щодо модернізації колишніх DR.

У найбільш послідовному, «радикальному» варіанті, «європейська модель» реалізується в ході реформи залізниць у Великобританії. Серед заявлених цілей реформи залізничного транспорту у Великобританії – зняти надмірне фінансове навантаження на держбюджет. Незважаючи на істотне зниження субсидій в результаті проведення реформи, їх обсяг на десятиліття з 2006 по 2016 рр. запланований у розмірі 10 млрд фунтів стерлінгів. Одночасно передбачено ліквідацію громіздкої структури управління галуззю.

Реформа здійснювалась за такими напрямками: відділення залізничної мережі від операцій шляхом створення компанії, яка б володіла всіма залізничними коліями і станціями, але не займалася їх експлуатацією; організація торгів за франшизу на пасажирські перевезення; продаж лізингових компаній – власників рухомого

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

складу пасажирських перевезень; продаж підприємств, зайнятих вантажними перевезеннями; продаж інших компаній залізничної галузі.

Незважаючи на підвищення ефективності роботи галузі та збільшення обсягів перевезень, відзначається ряд негативних явищ. Перш за все, це тенденція до перетворення державної монополії в приватну. В ході процесу концентрації власності і капіталу відбувається укрупнення організаційних структур. По-друге, в результаті конкурентної боротьби контроль над вантажними і поштовими перевезеннями перейшов до іноземних (американських) компаній. По-третє, приватизація галузі та її реструктуризація не дозволили вирішити проблему інвестування у розвиток інфраструктури залізниць.

Для ефективного реформування залізничної галузі України необхідно вивчити світовий досвід реструктуризації залізничного транспорту, зокрема в сфері вантажних перевезень. Оскільки рухомий склад Укрзалізниці працює на території колишнього СРСР, а в Україні працюють вагони залізничних адміністрацій та приватних компаній-операторів вказаних країн, необхідно, в першу чергу, вивчити досвід організації вантажних перевезень на пострадянському просторі, ознайомитися з позитивними та негативними наслідками процесу реформування. Залізничний транспорт цих країн має багато спільного з «Укрзалізницею», оскільки був частиною загальної транспортної системи Міністерства шляхів сполучення СРСР, яка існувала до 1992 року. Детальні дослідження негативних наслідків структурної реформи дозволять уникнути небажаних помилок або послабити їх дію.

Як приклад було вивчено досвід залізничних адміністрацій трьох країн пострадянського простору: Росії, Казахстану та Естонії, які порізному підходили до процесу реформування галузі [7, 8, 1, 11].

Процес управління вантажними перевезеннями в умовах реформування залізничної галузі в країнах пострадянського простору досліджувався, в основному, в Росії і лише епізодично в Україні та Казахстані. Росія має багатий практичний досвід управління парками вантажних вагонів.

В березні 2011 року ВАТ «Російські залізниці» проводила аналіз діяльності вантажних перевезень після 9 років реформування [7]. Ряд завдань реформи не виконані, а реалізація деяких заходів призвела до негативних результатів:

На початок 2010 р. 66 % вантажних вагонів належать приватним компаніям-операторам, яких налічується 2 500, і з яких тільки 12 мають парк, що перевищує 5 тис. вагонів. Велика кількість дрібних компаній у галузі, відсутність єдиного скоординованого управління вагонним парком призвели до збільшення зустрічних потоків порожніх вагонів, скупчення «кинутих» вагонів на станціях, що заважає нормальній роботі залізниць. В результаті сьогодні більшим за чисельністю парком перевозиться менший обсяг вантажу, у порівнянні з ефективністю роботи залізничного транспорту наприкінці 1980-х років.

Виникли диспропорції в обслуговуванні клієнтів і розподілі прибутку від перевезень: приватні оператори, як правило, перевозять високорентабельні й дохідні вантажі, водночас як ВАТ «Російські залізниці» – публічний перевізник, змушений перевозити малоприбуткові вантажі, що знижує рентабельність національної залізничної компанії.

Аналізуючи досвід реформування вантажних перевезень в Росії, можна вказати на низку помилок, які призвели до негативного наслідку. Про це зазначив у доповіді у квітні 2010 року завідувач лабораторії аналізу й прогнозування транспортно-логістичних систем Інституту народногосподарського прогнозування РАН професор, доктор економічних наук Ю. А. Щербанін, який висловив свої зауваження з приводу проміжних результатів реформування залізничної галузі [12].

Утворені операторські компанії (зараз 2,5 тисячі власників вагонів і майже сотня операторських компаній) володіють величезним вагонним парком, але реальні показники їхньої роботи гірші, ніж у ВАТ «Російські залізниці»; за основним інтегральним показником – оборот вагона: у ВАТ «Російські залізниці» – 8,5 доби, у приватних компаній – 13. На перший погляд, у Росії виник ринок абсолютної чистої конкуренції (що дуже добре з погляду ринкових теорій), а показники роботи погір-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

шуються порівняно з часами «монстра МШС». Оператори продають послуги, але продукції не створюють.

Протягом десятилітнього досвіду реформ, немає доказів і ілюстрацій того, що новостворена залізнична конструкція економічно більш вдала, ніж МШС – монополіст.

Залізнична галузь «приречена» на централізоване управління вагонним парком. В епоху «монополії МШС» порожні вагони після вивантаження йшли відповідно до заздалегідь розроблених планів у місця навантаження, і відхилення від плану усувалися шляхом оперативного регулювання. Таким чином, скорочувалися мінімальний порожній пробіг і час обороту вагонів. В умовах приватизації вагонного парку основний фактор управління його роботою – регулювання переміщення порожніх вагонів між залізницями й подачі їх під навантаження – не діє.

З наведеного вище аналізу реформування вантажних перевезень в Росії можна зробити наступний висновок про те, що модель управління парком вантажних вагонів за допомогою вантажних компаній №1 та №2 слід визнати неефективною, оскільки втрачені головні досягнення Радянського Союзу стосовно централізованого регулювання процесом перевезень. Врешті-решт погіршилися показники роботи залізниць Росії: оборот вагону зріс майже на 70 відсотків; більшість компанії-операторів не дозволяють завантажувати свої вагони іншим вантажем і потребують термінового повернення рухомого складу; термінове повернення, в свою чергу, призвело до необхідності експлуатації на мережі залізниць більшої кількості вантажних вагонів; потрібно залучити додаткові інвестиції на закупівлю рухомого складу, реконструкцію та розвиток залізничних станцій та головних колій; значна кількість малих компаній-операторів втратила клієнтів на перевезення вантажів та збанкрутіла, а вантажні вагони, які не можна швидко реалізувати, були кинуті на станціях, що суттєво вплинуло на пропускну спроможність станцій.

Реформа залізниць Росії проводиться відповідно до Програми структурної реформи на залізничному транспорті, затвердженої постановою Уряду РФ від 18 травня 2001 р. № 384. **Необхідність реформування залізничного**

транспорту була викликана рядом фактів [17]: постійно знижувалася ефективність залізничного транспорту; якість і асортименти послуг перестали задовольняти споживачів; високий ступінь зносу основних фондів (інфраструктури залізниць, локомотивів, пасажирських і вантажних вагонів) в умовах практично повної відсутності закупівель нової техніки в 90-х роках; Міністерство шляхів сполучення Росії було органом виконавчої влади, який за сумісництвом виконував функції державного регулювання й господарської діяльності; тарифна система була негнучкою й важкопрогнозованою, що знижувало конкурентоспроможність залізниць порівняно з іншими видами транспорту; використовувалося перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень прибутковими вантажними; кількість працівників на залізничному транспорті була значною, рівень оплати їхньої праці, мотивація була низькою, виникла загроза впливу кваліфікованих кадрів із залізниць.

Структурна реформа на залізничному транспорті мала своїми завданнями [17]: підвищення стійкості роботи залізничного транспорту, його доступності, безпеки та якості наданих ним послуг для забезпечення єдиного економічного простору країни й загальнонаціонального економічного розвитку; формування єдиної гармонічної транспортної системи країни; зниження сукупних народногосподарських витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом; задоволення зростаючого попиту на послуги залізниць.

Реформу залізничного транспорту, відповідно до Програми, передбачалося провести трьома етапами: 1-й етап – 2001-2002 рр.; 2-й етап – 2003-2005 рр.; 3-й етап – 2006-2010 рр.

У рамках першого етапу структурної реформи проведені наступні заходи [17]:

- виконано інвентаризацію майна залізничного транспорту.
- з 2004 року застосовано роздільний облік і формування фінансової й бухгалтерської звітності ВАТ «Російські залізниці» за видами діяльності (окремо за вантажними перевезеннями, пасажирськими перевезеннями в дальньому та приміському сполу-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

- ченні, з надання послуг інфраструктури, ремонту рухомого складу й ін.).
- у 2003 р. прийнятий новий преїскурант на перевезення вантажів і послуги інфраструктури, які надаються ВАТ «Російські залізниці».
 - з 2001 р. на залізничному транспорті активно розвивається «операторська діяльність» у сфері надання вагонів для перевезення вантажів, із кожним роком частка вантажів, перевезених у приватних вагонах, збільшується.

На другому етапі структурної реформи:

- активно створюються дочірні й залежні товариства ВАТ «Російські залізниці» за різними видами діяльності залізничного транспорту (з організації перевезень вантажів у спеціалізованому рухомому складі; капітального ремонту й модернізації локомотивів, пасажирських та вантажних вагонів, колійної техніки; капітального будівництва; телекомунікацій та ін.);

На третьому етапі структурної реформи:

- у 2007 р. створюється ВАТ «Перша вантажна компанія» (дочірнє підприємство), на баланс якого передається значний парк спеціалізованих і універсальних вантажних вагонів; таким чином, з 2008 р. більше 60 % вантажних вагонів перебувають у власності компаній-операторів.
- у 2010 р. створена «Друга вантажна компанія», якій передана решта парку вантажних вагонів власності ВАТ «Російські залізниці» (за винятком вагонів, необхідних для власних технологічних потреб ВАТ «Російські залізниці»).
- відбувається реорганізація системи управління ВАТ «Російські залізниці», перехід від регіонального принципу управління до функціонального.

Результати виконання Програми структурної реформи на сьогоднішній момент [17]. Ряд завдань реформи не виконані, а реалізація деяких заходів призвела до негативних результатів:

На початок 2010 р. 66 % вантажних вагонів належать приватним компаніям-операторам, яких налічується 2 500, і з яких тільки 12 мають парк, що перевищує 5 тис. вагонів. Велика кількість дрібних компаній у галузі, відсутність

єдиного скоординованого управління вагонним парком призвели до збільшення зустрічних потоків порожніх вагонів, скупчення «кинутих» вагонів на станціях, що заважає нормальній роботі залізниць. В результаті сьогодні більшим за чисельністю парком перевозиться менший обсяг вантажу, у порівнянні з ефективністю роботи залізничного транспорту наприкінці 1980-х років.

Виникли диспропорції в обслуговуванні клієнтів і розподілі прибутку від перевезень: приватні оператори, як правило, перевозять високорентабельні й дохідні вантажі, водночас як ВАТ «Російські залізниці» – публічний перевізник, змушений перевозити малоприбуткові вантажі, що знижує рентабельність національної залізничної компанії.

Істотного залучення приватних інвестицій у розвиток інфраструктури залізничного транспорту не відбулося. У 2009 р. 81,2 % від загального розміру інвестиційної програми ВАТ «Російські залізниці» було профінансовано за рахунок коштів самого ВАТ «Російські залізниці».

Виникло істотне відставання розвитку нормативно-правової бази від розвитку самого залізничного транспорту.

Закінчення третього етапу структурної реформи

Відповідно до Програми структурної реформи, мета третього етапу – «створення розвинутого конкурентного ринку залізничних перевезень». Для цього Програмою передбачено: оцінка доцільності й засобів повного організаційного відділення інфраструктури від перевізної діяльності; розвиток приватної власності на магістральні локомотиви; оцінка можливості створення декількох конкуруючих між собою вертикально інтегрованих залізничних компаній.

На сьогоднішній день залізничний транспорт об'єктивно не готовий до настільки глобальних перетворень. Більше того, експертами доцільність даних заходів ставиться під сумнів. Рішення про проведення цих перетворень не прийняті.

Оцінка результатів реформування залізничного транспорту державними органами й окремими фахівцями Росії [19].

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

У Раді Федерації відбулися парламентські слухання на тему: «Підсумки третього етапу реформування залізничного транспорту», на яких президент ВАТ «Російські залізниці» Володимир Якунін категорично заявив, що питання про доцільність виділення інфраструктури від вантажних перевезень мусить бути знято з порядку денного. І, як головний аргумент, він посилається на досвід реформування залізничного транспорту в інших країнах: «У США по одному напрямку іноді йдуть п'ять паралельних магістралей. А в нас існує одна ниточка, що називається «Транссиб». Тому створення конкуруючих на паралельних ходах вертикально-інтегрованих залізничних компаній неможливо». Він також назвав ряд причин, які не дозволяють реалізувати програму третього етапу реформи в тому вигляді, у якому це планувалося у 2003 році, а саме:

- 1) неможливість виділення послуг локомотивної тяги. На його думку, локомотивна тяга є технологічним елементом процесу перевезення й не може використовуватися як таксі;
- 2) недосконалість тарифної політики: немає методики розрахунку ефективності вкладення державних коштів у розвиток залізничного транспорту; не закріплено в нормативній практиці обов'язок держави компенсувати перевізникові доходи, що не отримані через державне регулювання тарифів;
- 3) ВАТ «Російські залізниці» пропонує прийняти «Цільову модель ринку вантажних залізничних перевезень», що була розроблена разом із консалтинговою компанією «McKinsey». За цією моделлю передбачалося створення «Другої вантажної компанії» на основі інвентарного парку вагонів ВАТ «Російські залізниці» із залученням рухомого складу інших операторів. Це дозволить сформувати рівні умови конкуренції. Модель припускає також появу локальних перевізників, які будуть конкурувати за маршрути.

За підсумками наради було доручено провести аналіз соціально-економічних результатів, досягнутих у ході структурної реформи. У принципі було визнано, що не вдалося завершити третій етап структурних реформ. Мінтранс має подати план заходів із завершення третього етапу реформування.

Реформа залізничного транспорту Республіки Казахстан. 8 квітня 2010 року Урядом Республіки Казахстан обговорювалося питання про результати реформування залізничного транспорту і про основні напрямки його розвитку до 2020 року [15].

Було відзначено, що за останні 10 років Урядом було прийнято дві програми реформування галузі. У цілому, проміжні результати структурно-інституціональної реформи галузі були позитивними.

У результаті реформ [1]: із складу Національної компанії «Казахстан теміржолі» (АТ НК «КТЖ») були виведені непрофільні види господарської діяльності й соціально-побутові активи; ремонтні компанії передані в конкурентний сектор; пасажирські перевезення відділені від вантажних; законодавчо визначена сфера природної монополії залізничного транспорту – послуги з надання магістральної інфраструктури; у бюджетний кодекс уведені норми, що передбачають державне фінансування залізничної інфраструктури; сформовано ринок оперування вагонами; впроваджений механізм фінансування й будівництва інфраструктурних об'єктів на концесійній основі.

Однак не всі заходи виконані в повному обсязі, й деякі цілі реформи поки не досягнуті. Діюча модель залізничного транспорту характеризується в такий спосіб: конкурентний ринок сформований тільки в сегменті оперування вагонами й пасажирськими перевезеннями (конкуренція за ринок); операційна модель сформована в результаті реструктуризації не за функціями, а за групами активів; основні сегменти – послуги інфраструктури й перевезення вантажів і пасажирів функціонують у монопольному режимі під твердим і неефективним державним регулюванням; тарифи на послуги залізничного транспорту на практиці є інструментом соціально-економічної політики.

У період з 1996 по 2008 рік середньорічний приріст тарифів склав усього 5 %. Через відставання зростання тарифів стосовно зростання цін в економіці галузь була не в змозі акумулювати інвестиції для відновлення основних засобів. У результаті зношування об'єктів залізничної інфраструктури на сьогодні становить 70 %, а рухомого складу 72 %.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Порівнюючи залізничні тарифи Казахстану, Росії й Білорусі, видно, що середній рівень тарифів у Росії у 2,3 рази вище за середній рівень тарифів Казахстану, а в Білорусі – у 1,7 разу. Відставання темпів розвитку залізниці від сучасних потреб економіки й населення зумовлено такими проблемами [1]: збереження перехресного субсидування соціально значущих послуг за рахунок рентабельних; рівень тарифів не забезпечує покриття операційних та інвестиційних витрат; нерівні умови ціноутворення для АТ «НК «КТЖ» (АТ «Казтеміртранс») і приватних операторів вантажних вагонів; за допомогою діючої тарифної політики здійснюється субсидування окремих галузей економіки (гірничодобувної, будівельної й агропромислової).

У період до 2020 року середньорічна потреба в державних субсидіях становить 41,8 млрд. тенге. З урахуванням динаміки вибуття за терміном служби основних засобів для забезпечення прогнозних обсягів перевезень до 2020 року необхідно здійснити: модернізацію й оновлення 12 тис. км верхньої будови колії; реконструкцію 236 об'єктів штучних споруд; придбання 1,5 тисяч локомотивів, 53 тисяч вантажних і близько 2 тисяч пасажирських вагонів.

Для забезпечення розвитку галузі, підвищення ефективності та якості послуг, залучення інвестицій у відновлення активів розроблені основні напрямки розвитку залізничного транспорту Республіки Казахстан до 2020 року. Передбачено реорганізацію АТ «НК «КТЖ» у холдингову структуру з корпоративним центром і дочірніми компаніями з перевезення вантажів, пасажирів і послуг магістральної залізничної мережі.

Реформа державного регулювання буде здійснюватися поетапно. У 2010 році передбачається виведення вагонної складової тарифу за перевезення вантажів з-під державного тарифного регулювання, а з 2013 року – дерегулювання перевізної діяльності. При цьому планується забезпечення 72 % необхідних обсягів інвестицій за рахунок власних коштів АТ НК «КТЖ», 4 % – за рахунок коштів республіканського й місцевого бюджету і 24 % – за рахунок приватних інвестицій. Таким чином, впровадження цільової моделі галузі припускає ухвалення основних рішень на урядовому рівні й на

рівні АТ «НК «КТЖ». *На рівні держави необхідно забезпечити [8]:*

- встановлення рівня залізничних тарифів, необхідного для оновлення парку вагонів і локомотивів і реабілітації магістральної залізничної мережі;

- скасування тарифного регулювання АТ "НК "КТЖ" стосовно операторської і перевізної діяльності незалежно від частки, що займе Національна компанія на відкритому ринку.

У свою чергу, АТ «НК «КТЖ» має здійснити:

- відділення перевізної діяльності від інфраструктури й створення технологічного механізму недискримінаційного доступу до інфраструктури незалежних перевізників;

- реалізацію інвестиційної програми й проведення модернізації й відновлення основних засобів у повному обсязі;

- досягнення конкурентоспроможного рівня якості транспортних послуг.

Для підвищення конкурентоспроможності КТЖ і збільшення його частки на ринку перевезень необхідно збільшення кількісного складу й зміна структури вагонного парку за рахунок збільшення частки вагонів для перевезення високоприбуткових вантажів. Протягом 3-4 років необхідно закупити більше 12 тисяч вагонів для заміщення іноземних операторів у дохідних сегментах ринку. Це дозволить збалансувати на ринку частку високоприбуткових і соціально значущих послуг.

Крім того, для доведення рівня зношування активів до нормативного, якісної їхньої модернізації й забезпечення адекватної транспортної основи зростання економіки в період до 2020 року компанія планує інвестувати порядку 3 трильйонів тенге. У тому числі: 1 трильйон 294 мільярда – у відновлення парку вантажних вагонів і тягового рухомого складу; 1 трильйон 424 мільярда – у модернізацію об'єктів магістральної інфраструктури; 241 мільярд – у телекомунікаційну інфраструктуру.

З метою забезпечення інвестиційної потреби залізничної галузі необхідно: підвищення тарифу з 2011 по 2014 роки – на 15 % щорічно з подальшим коректуванням на рівні інфляції.

Реформування й структурні перетворення залізничного транспорту Естонії. Реформування й структурні перетворення залізнично-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

го транспорту Естонії розпочалися відразу після утворення в січні 1992 року державного підприємства «Естонська залізниця» й проходили за чотири етапи [11]:

I етап – з 1992 року по 1996 рік проходив не безболісно, але результативно. Цей період був періодом виживання й становлення самостійної Естонської залізниці. Обсяги перевезень різко впали, доходи зменшилися. Усі доходи від перевезень ішли на виплату зарплати працівникам, придбання палива для поїзної й маневрової роботи й на покриття витрат за деякими іншими найважливішими для залізниці позиціями.

У цих умовах керівництво залізниці за згодою Уряду в особі Міністерства транспорту й зв'язку Естонської Республіки почали процес відділення від Державного підприємства «Естонська залізниця» (далі – ДП «Естонська залізниця») неосновних видів діяльності з подальшою передачею органам місцевого самоврядування дитячих садків, житлового фонду, водопостачання; державним інституціям – технікуму, профтехучилищ, лікарні, поліклініки і архіву.

Була започаткована реорганізація [11]: колійного господарства (створене спільне із ДП «Естонська залізниця» підприємство EVR Koehne AS у 1996 році); дирекції пасажирських перевезень; підприємства «Катон» (вантажно-розвантажувальна дистанція); колійної машинної станції; будівельних організацій; підприємств відділу робочого постачання; відділу воєнізованої охорони. Також розпочате роздержавлення залізничних під'їзних колій. Одночасно ДП «Естонська залізниця» починає розвивати міжнародні зв'язки й діяльність, а також встановлювати й розвивати двосторонні зв'язки з іншими залізничними адміністраціями.

II етап структурних змін – з 1996 по 1999 рік [11] – здійснювався на основі Програми Уряду Естонської Республіки, затвердженої розпорядженням Уряду № 442-ДО 1997 року «Про реорганізацію й приватизацію ДП «Естонська залізниця».

Одним із перших найбільших залізничних підприємств було приватизовано Державне акціонерне товариство «Валгаськое рефрижераторне депо» (VKD).

З 1998 року починає свою діяльність АТ «Естонська залізниця». Закінчено процес приватизації малодіяльної залізничної ділянки Рийзипере-Хаапсалу (52,5 км) з попереднім припиненням на ній у 1995 році пасажирського руху.

У 1999 році був повністю завершений поділ вантажних і пасажирських перевезень. На цьому ж етапі тривала реорганізація колійного господарства. Утворене в 1996 році підприємство «EVR АО EVR Koehne» повністю перейшло приватній фірмі й почало здійснювати як ремонт, так і поточне утримання колії.

III етап структурних змін – з 1999 по 2006 рік [11] триває підготовка до приватизації АТ «Естонська залізниця» й діяльність приватизованої залізниці.

У 1999 році Парламент Естонської Республіки прийняв нове рішення про реорганізацію й приватизацію АТ «Естонська залізниця». Скандальний процес приватизації був закінчений у 2001 році – переможцем визнаний «AS BRS», що став власником 66 % акцій «Естонської залізниці», 34 % акцій належало державі.

Із січня 2001 року почав утворюватися ринок перевезень вантажів.

Позитивні наслідки реформи:

1. підвищення безпеки руху поїздів з урахуванням стандартів ЄС;
2. зміна культури виробництва й ставлення до цього питання;
3. гарантування безпеки перевезень небезпечних вантажів;
4. відновлення техніки й рухомого складу; впровадження нового типу локомотивів серії «3» із навантаженням на вісь 30 т.; здійснення поточного утримання колії колійним господарством стало, в основному, технікою на автозалізничному ходу (HR). Рятувальна техніка одержала серйозне відновлення.

5. постійний процес відновлення технології роботи залізниці з відповідними змінами структури.

До негативних наслідків реформи варто віднести:

- 1) перешкоджання процесу реформування галузі з боку Державних контрольних органів;
- 2) порушення цілісності колійного господарства (окремі підрозділи його були передані в інші підрозділи інфраструктури);

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

3) структурні зміни і скорочення працівників, які необхідні для забезпечення ефективної роботи підприємства.;

4) відставання підготовчих процесів до проведення змін (технологія, навчання, зміни нормативних документів) від процесів реформування.

У цілому цей етап дав багато позитивного в зміні мислення працівників. Він підготував залізницю до гірших часів, коли відбувся різкий спад вантажної роботи.

IV етап структурних змін – 2006-2009 рік [11]. У 2006 році Уряд Естонської Республіки ухвалив рішення щодо викупу державою назад 66 % акцій АТ «Естонська залізниця», а з січня 2007 року держава стала єдиним його власником.

У 2009 році був утворений концерн АТ «Естонська залізниця» в складі трьох акціонерних товариств: АТ «Естонська залізниця» й дочірні фірми АО EVR Infra, АО EVR Cargo.

На цьому майже повністю виконані вимоги директиви ЄС про відділення інфраструктури від перевізної діяльності й задіяна європейська модель реформування залізниць. Для повного виконання вимог директив ЄС потрібно повністю відокремити вантажних перевізників від інфраструктури.

В Україні питанням управління парками вантажних вагонів займався небагато фахівців. Серед цих наукових праць слід виділити роботи Пашенка Ю. Є. [13], Ейтутіса Д. Г. [7], Бараша Ю. С. [2].

В роботі [2] автори вперше запропонували новий теоретико-методологічний підхід до управління парками вантажних вагонів. Було запропоновано нову класифікацію парків, виділено чотири державні залізничні оператори, які були названі управлінськими компаніями. Управлінські компанії виконували функції одночасно комерційного та вагонного Головного управління. Для реалізації запропонованих функцій управлінські компанії об'єднували основні засоби комерційного та вагонного господарства, а також вагоноремонтні депо та заводи. Концентрація в руках управлінської компанії навантажувально-розвантажувальних устроїв, пунктів для ремонту вагонів з відчепленням (експлуатаційних депо) та технічної бази для деповського та капітального ремонту вагонів

(КР-1), дозволить впливати на простой рухомого складу на технічних станціях, під вантажними операціями, і тим самим суттєво скоротить термін обороту вагонів.

В цих наукових працях автори не передбачали появу в «Укрзалізниці» транспортно-логістичного центру (УТЛЦ), але запропонована ними концепція управління рухомим складом інших компаній-операторів за допомогою управлінських компаній являється логічним доповненням до ТЛЦ за умови, що останній не буде виконувати комерційну роботу, а буде тільки управляти перевезеннями вантажів та порожніми вагонами з застосуванням принципів логістики.

На замовлення «Укрзалізниці» закордонна компанія АТКЕРНЕУ в липні 2010 року виконала науково-дослідну роботу «Розробка цільової моделі ринку залізничних послуг України». В цій роботі багато уваги приділяється управлінню парками вантажних вагонів та організації державних залізничних операторів.

В цій роботі «...реформа вантажних перевезень залізничним транспортом спрямована на вирішення ключових проблем, до яких віднесені: дефіцит активів залізничного транспорту в сфері здійснення вантажних перевезень, у першу чергу, рухомого складу, у тому числі, тягового. Дефіцит активів пов'язаний із недостатністю коштів для оновлення й розвитку наявних основних фондів. Поточні надходження від вантажних перевезень покривають близько 65 % від необхідних інвестицій у даний сегмент. Дефіцит активів залізничного транспорту приводить до неможливості забезпечення вивозу вантажів у повному обсязі, що негативно позначилося не тільки на фінансових результатах окремих компаній, але й на макроекономічних показниках України; перекручування економічних умов господарювання через наявність перекресного субсидування між видами діяльності «Укрзалізниці», у рамках якого прибуток від вантажних перевезень направляється на фінансування збитків від операційної діяльності інших видів перевезень, а не на фінансування розвитку вантажних перевезень.

Ефективність розглянутих моделей оцінюється на основі їхньої можливості досягнення ключових цілей реформування. Основними цілями реформи вантажних перевезень є: забез-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

печення вивозу продукції в повному обсязі, у тому числі за рахунок залучення капіталу; надання якісних послуг у вантажних перевезеннях для підвищення привабливості й конкурентоспроможності залізничного транспорту; мінімізація зростання транспортних витрат для відправників вантажу, в тому числі за рахунок підвищення операційної ефективності; забезпечення умов для безпечного й стійкого технологічного розвитку вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні».

Далі автори пропонують: «...Для досягнення зазначених цілей цільова модель ринку вантажних перевезень повинна мати такі характеристики: збереження інтеграції управління інфраструктурою й локомотивами в умовах високої завантаженості інфраструктури. Крім того, планування послуг тяги нерозривно пов'язане з плануванням завантаження інфраструктури, оскільки вантажні перевезення здійснюються відповідно до плану формування, і суттєві їх зміни впливають на рух у цілому на мережі залізниць. Інтеграція управління інфраструктурою й тягою поїздів дозволяє зекономити до 7 % вартості тарифу; виділення інвентарного парку в ДЗП (Дочірні залежні підприємства) в найкоротший термін для рішення проблеми взаємодії на просторі 1520. В теперішній час у силу різних моделей ринку й тарифних систем, значна частина парку УЗ перебуває за кордоном, тим самим обмежуючи можливості «Укрзалізниці» по досягненню мети – забезпечення вивозу продукції в повному обсязі. У середньостроковій перспективі потрібен перегляд взаємодії залізниць на просторі 1520. Для рішення проблеми в найкоротший термін потрібна передача парку в дочірнє підприємство «Укрзалізниці». Оскільки створення нової юридичної особи потребує не менш 6 місяців, доцільна передача парку у вже існуюче ДЗП. У цьому зв'язку передача парку вагоноремонтному заводу обґрунтована; зберігається єдиний центр управління парком, тягою й інфраструктурою в рамках «Укрзалізниці». Така інтеграція відповідає світовим практикам, а також дозволить якнайкраще реалізувати цілі реформи в частині забезпечення безпечного й стійкого технологічного розвитку залізничного транспорту. Для цього доцільно створення єдиного центра координації перевезень у рамках

Укрзалізниці (єдиного транспортно-логістичного центра – ТЛЦ) із передачею в управління цього центра універсального парку дочірніх компаній УЗ; єдність плати за використання вагонів неінвентарного парку для всіх власників рухомого складу, парк яких передається в управління центра (по типах вагонів). Плата за вагон для відправників вантажу визначається ТЛЦ із урахуванням додаткових витрат на його функціонування й, у силу домінуючого положення ТЛЦ, може вимагати узгодження з регулятором. Механізм визначення плати підлягає закріпленню в нормативно-правових документах, що регулюють діяльність центра; відсутність допуску приватного капіталу в управління локомотивами на мережі залізниць; можливий допуск приватного капіталу на умовах володіння локомотивів (реалізація схеми лізингу). У середньостроковій перспективі можлива оцінка допуску приватних перевізників на окремих маршрутах, однак така модель вимагає детального пророблення на подальших етапах реформи з урахуванням потенційних ризиків; обмеження допуску приватного капіталу в управління універсальним парком вагонів. Обмеження може бути реалізоване через вимоги: допуску незалежних операторів універсальних вантажних вагонів тільки на умовах маршрутного відправлення для мінімізації навантаження на інфраструктуру залізниць; допуску до управління універсальним вантажним парком тільки операторів певного розміру для обмеження кількості операторів на мережі».

Крім того, автори науково-дослідної роботи констатують: «...можлива передача вагонів приватних компаній у керування єдиного центра в рамках «Укрзалізниці». Допуск приватного капіталу з обмеженнями дозволить реалізувати переваги залучення приватного капіталу у вигляді негайного оновлення парку, водночас обмеження кількості й масштабу гравців дозволить мінімізувати операційні ризики. Допуск приватного капіталу в керування спеціалізованим парком принципово відрізняється від принципів управління універсальним парком, то допуск приватних операторів до управління спеціалізованим парком несе в собі мінімальні операційні й комерційні ризи-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ки. У зв'язку із чим, наведені вище обмеження не поширюються на операторів спеціалізованих вантажних вагонів. Необхідними умовами для реалізації цільової моделі ринку є: законодавче закріплення й моніторинг реалізації обмежень керування універсальним рухомим складом для приватних операторів; індексація тарифу на рівень не нижче 27-28 % для реалізації необхідного обсягу інвестицій; ініціація перегляду умов діючих Міжнародних Угод на рівні країн простору 1520, що регулюють експлуатацію інвентарних вантажних вагонів; розробка тарифної політики й принципів визначення плати за використання інфраструктури й локомотивів УЗ під час перевезення у власному парку на умовах маршрутного відправлення».

Слід зазначити, що компанія АТКЕРНЕУ вже багато років працює на транспортному ринку і допомагає залізницям інших країн реформувати свою діяльність для виконання умов ЄС стосовно входження в єдиний транспортний простір Європи. Дискусійними, на наш погляд, слід вважати підтримку транспортно-логістичного центру України, який має такі функції, які регламентуються антимонопольним законодавством. Якщо транспортно-логістичний центр буде брати рухомий склад в оренду, то він мусить, за антимонопольним законодавством, бути поділений не менш, ніж на чотири частини, і, таким чином, втратить свій найбільший позитив – централізоване управління процесом вантажних перевезень.

Якщо коментувати факт створення транспортно-логістичного центру, виникає багато питань. З одного боку, слід відзначити необхідність створення такого підприємства, з іншого – навіщо центру займатися комерційною діяльністю, оскільки при реформуванні залізничної галузі ця діяльність мусить бути виділена в окремі юридичні особи згідно антимонопольного законодавства? На основі сказаного вище, можна констатувати: організація УТЛЦ в Україні необхідна для координації процесу перевезень вантажів у окремих вагонах, групі вагонів, окремих маршрутах, подачі вагонів після розвантаження під нову вантажну операцію та регулювання порожніх маршрутів з мінімальними витратами часу та коштів для вантажовідправника. Ця діяльність мусить знаходитися в

державній організації, яка після реформування повинна залишатися під повним контролем Уряду; комерційна діяльність, що пов'язана з орендою приватного рухомого складу, торгівлею та іншою статутною діяльністю УТЛЦ, яка не пов'язана з транспортно-логістичним процесом, мусить бути виділена, оскільки підлягає розподілу на кілька підприємств для утворення між ними конкуренції; дану організаційну структуру ТЛЦ можна вважати лише як перехідну на період проведення структурної реформи в залізничній галузі.

Проблема управління парками вантажних вагонів дуже актуальна, оскільки пов'язана з вантажними перевезеннями, які з усіх видів залізничної діяльності є дуже прибутковими. «Укрзалізниця» мусить вирішити проблему передачі вантажних перевезень у приватні руки з максимальною вигодою для себе. Потрібна така структура управління процесами перевезень, щоб після передачі частини інвентарного парку у іншу власність, «Укрзалізниця» не опинилася на межі банкрутства.

Це питання дебатуються у Інтернет-виданнях. Наприклад, Олександр Рязанов висловлює занепокоєння групи підприємців стосовно розподілу парків вантажних вагонів між дочірніми залежними підприємствами (ДЗП – російська аббревіатура), оскільки це привело до збільшення вартості перевезень.

На наш погляд, такі ДЗП в Україні необхідно організувати з метою підвищення ефективності вантажних перевезень, не допущення помилок, які були отримані в Росії та зменшення терміну обороту рухомого складу, що суттєво впливає на величину робочого парку вагонів та додатковий нераціональний розвиток потужностей залізничної галузі.

Висновки

Оцінюючи можливість застосування зарубіжного досвіду реформування галузей інфраструктури, слід розділити коло проблем на питання ідеологічного, методичного характеру і, нарешті, приймати до уваги особливості стану справ в Україні.

Що стосується першого кола проблем, то це, перш за все, вибір форм власності. Як показує досвід, у обох видів власності є як позитивні, так і негативні сторони. Складність полягає в

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

тому, що методи порівняльних розрахунків недосконалі і не дозволяють достовірно порівняти роботу залізниць у різних країнах. Так, з одного боку, економічні результати роботи державних залізниць, за рідкісними винятками, гірше, ніж приватних компаній. Про це говорять, зокрема, хороші результати, досягнуті вантажними залізницями США, – їх частка в загальному обсязі перевезень вище, ніж автомобільного транспорту, чого не змогла добитися жодна європейська державна залізнична мережа. Разом з тим, державні залізниці європейських країн змушені виконувати значні обсяги менш вигідних пасажирських перевезень, від яких позбавлені приватні залізниці США.

З одного боку, саме на державних залізницях є умови для створення та впровадження нових технологій, таких як високошвидкісні поїзди, розробка яких, як і будівництво спеціалізованих ліній, були б неможливі без наявності відповідної науково-дослідної бази, а також без державного фінансування. З іншого, – приватні підприємства, що працюють на концесійній основі, як правило, надають послуги більш високого рівня за прийнятними тарифами.

Таким чином, прикладам позитивного державного управління можна протиставити рівнозначні приклади приватного управління і навпаки: можна зробити висновок про відсутність безумовної прямої залежності між формою власності залізниць і економічними або якісними показниками їх роботи.

Другий висновок, що випливає з аналізу зарубіжної практики функціонування та реформування залізниць, складається у здійсненності різних форм технічних і економічних взаємозв'язків, існування відокремлених залізниць на регіональному та місцевому рівнях. Це відкриває великі можливості в подоланні одноманітності в експлуатації, у розвитку залізниць по шляху більшої диференціації рівнів обслуговування. Це, однак не означає що єдиною альтернативою є продаж концесій приватним підприємствам, особливо, якщо передача власності не супроводжується зобов'язаннями щодо підтримки громадського транспорту на певному рівні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Атамкулов, Е. Д. Железнодорожный транспорт Казахстана: перевозочный процесс : монография : в 2 т. / Е. Д. Атамкулов, К. К. Жангаскин ; под общ. ред. Б. К. Алиярова. – Алматы : МТИА, 2004. – Т. 2. – 642 с.
2. Бараш, Ю. С. Удосконалення механізму управління вантажними залізничними перевезеннями / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : ДНУЗТ, 2011. – Вип. 40. – С. 211–215.
3. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>. – Назва з екрану.
4. Дикань, В. Л. Трансформація діяльності транспортно-логістичних центрів в умовах міжнародних транспортних коридорів та їх роль в інформаційному забезпеченні інтелектуалізації вітчизняного промислового комплексу / В. Л. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – № 30. – С. 172–173.
5. Про розвиток залізниць Співтовариства [Електронний ресурс] : директива Ради № 91/440/ЕС від 29 лип. 1991 року. – Режим доступу: http://ci.uz.gov.ua/org/ec/ec91_440e.html – Назва з екрану.
6. Європейський досвід реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/rail/index.html>. – Назва з екрану.
7. Ейтутіс, Г. Д. Основні моделі управління залізницями / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 6 (65). – С. 24–25.
8. «Казахстан темиржолы» по итогам 2008 года ожидает увеличения грузооборота на 7 %, 2008. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.railways.kz/index.php?option=com_content&task=view&id=62&Itemid=20. – Загл. с екрана.
9. Кірпа, Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему : монографія / Г. М. Кірпа. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.
10. Макаренко, М. В. Системний підхід до реформування залізничного транспорту України / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов // Проблемы экономики и упр. на ж.-д. трансп. : материалы II Международной научн.-практической конф. – К. : КУЭТТ, 2007. – С. 5–18.
11. О реформировании железнодорожного транспорта в государствах Содружества. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rian.ru/politics/20011022/2820.html>. – Загл. с екрана.
12. Петренко, Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины : состояние и перс-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

- пективы / Е. А. Петренко // Вагонный парк. – 2010. – № 1. – С. 41–43.
13. Пашенко, Ю. Є. Досвід реформування залізничного транспорту в Німеччині / Ю. Є. Пашенко // Проблеми економіки транспорту : тези доп. 7-ої міжнар. наук. конф. (22-23 квітня 2010 р.). – Д., 2010. – С. 139.
 14. Проблемы грузовых перевозок на железных дорогах Европы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.css-mps.ru/zdm/08-2000/>. – Загл. с экрана.
 15. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Казахстан. – Астана, 2004. – 26 с.
 16. Реформування залізниць Китаю [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.china-window.com/china_market/china_industry_reports/the-reform-of-chinas-rail.shtml. – Назва з екрану.
 17. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. – Режим доступа: <http://www.protown.ru/information/doc/4308.html>. – Загл. с экрана.
 18. Французькі залізниці: проблеми реформування. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/23/france-general-strike-pension-reforms>. – Назва з екрану.
 19. Якунин, В. И. Доклад президента ОАО «РЖД» / В. И. Якунин // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 1. – С. 2–17.

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}

^{1*} Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, г. Днепропетровск, Украина, тел. +38 (093) 934 18 03, эл. почта rwinform1@rambler.ru

ОБЗОР ОПЫТА РЕФОРМИРОВАНИЯ ВЕДУЩИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА

Цель. Оценить возможность применения опыта зарубежных стран при реформировании железнодорожного транспорта Украины. **Методика.** На основе сравнительного анализа оценивается возможность применения зарубежного опыта реформирования отраслей инфраструктуры с разделением круга проблем на вопросы идеологического, методического характера и, безусловно, учета особенностей состояния дел в Украине. Что касается первого круга проблем, то это, прежде всего, выбор форм собственности. **Результаты.** Как показывает опыт, у обоих видов собственности как положительные, так и отрицательные стороны. С одной стороны, именно на государственных железных дорогах есть условия для создания и внедрения новых технологий, таких как высокоскоростные поезда, разработка которых, как и строительство специализированных линий, были бы невозможны без наличия соответствующей научно-исследовательской базы, а также без государственного финансирования. С другой – частные предприятия, работающие на концессионной основе, как правило, предоставляют услуги более высокого уровня по приемлемым тарифам. **Научная новизна.** Установлено отсутствие безусловной прямой зависимости между формой собственности железных дорог и экономическими или качественными показателями их работы. Доказана необходимость осуществления различных форм технических и экономических взаимосвязей, существование обособленных железных дорог на региональном и местном уровнях, что открывает большие возможности в преодолении единообразия в эксплуатации, в развитии железных дорог по пути большей дифференциации уровней обслуживания. Это, однако, не означает, что единственной альтернативой является продажа концессий частным предприятиям, особенно, если передача собственности не сопровождается обязательствами по поддержанию общественного транспорта на определенном уровне. **Практическая значимость.** Примерам положительного государственного управления противопоставлены равнозначные примеры частного управления и, наоборот. обстоятельный анализ опыта реформирования ведущих железных дорог мира позволит предотвратить ошибки при реформировании «Укрзалізниця».

Ключевые слова: грузовые перевозки; инфраструктура; реформирование, структура государственное управление; форма собственности

L. V. MARTSENYUK^{1*}

^{1*} Department of Accounting, Audit, Intellectual property. The Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan Str., 2, 49010, Dnepropetrovsk, Ukraine, tel. +38 (093) 934 18 03, e-mail rwinform1@rambler.ru

REVIEW OF EXPERIENCE OF MAJOR REFORM OF RAILWAYS OF THE WORLD

Purpose. To evaluate the possibility of the foreign countries experience in the reforming of railway transport of Ukraine. **Methodology.** On the basis of comparative analysis the suitability of foreign experience of infrastructure branches reformation, dividing the range of problems to the questions of ideological and methodological character, and of course, taking into account the peculiarities of the situation in Ukraine is estimated. As for the first range of problems, it is, first of all, the choice of the form of ownership. **Findings.** Experience shows that both types of property have not only the beneficial but also the negative impacts. On the one hand, it is the state railways have the conditions for development and implementation of the new technologies such as high-speed trains, construction of which, as well as construction of specialized lines would be impossible without appropriate research base, and without public funding. On the other – private companies, operating on a concession basis, usually provide a higher level of services at affordable rates. **Originality.** It can be concluded that there is no direct correlation between the ownership form of railroads and economic or qualitative characteristics of their work. The necessity of various forms of technical and economic relationships, the existence of separate railways at the regional and local levels, which offers a great opportunity to overcome the monotony of operation, in the development of railways towards greater differentiation of service levels is proved. This however does not mean that the only alternative is to sell concessions to private enterprises, especially if the transfer of ownership is not supplemented by commitments to support public transport at a certain level. **Practical value.** Examples of positive governance are opposed to the equal examples of private management and vice versa. Deep analysis of reforming experience of world leading railways will prevent from mistakes during "UZ" reforming.

Keywords: cargo transportation; infrastructure; reforming; government; form of property

REFERENCES

1. Atamkulov E.D. *Zheleznodorozhnyi transport Kazakhstana*. [Railways of Kazakhstan]. Almatu Publ, 2004. 642 p.
2. Barash Ju.S., Martseniuk L.V. *Udoskonalennia mekhanizmu upravlinnia vantazhnymy zaliznychnymy perevezenniamy* [Improving management mechanism freight rail transportation]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universitetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazaryana* [Bulletin of Dniepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2011, issue 40, pp. 211-215
3. *Derzhavna tsilova programa reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010 – 2015 roky* (State program of reforming rail transport in 2010-2015 years) Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p> (accessed 4 February 2013).
4. Dikan V.L. *Transformatsiia diialnosti transportno-lohistychnykh tsestriv v umovakh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv ta yikh rol v informatsiinomu zabezpechenni intelektualizatsii vitchyznianoho promysloвого kompleksu*. (Transformation of transport and logistics centers in international transport corridors and their role in information security intellectualization of domestic industrial complex). *Visnyk Ukrainiskoi derzhavnoi akademii zaliznychnoho transportu* [Bulletin of Ukrainian State Academy of Railway Transport], 2010, no. 30, pp. 172-173
5. *Pro rozvytok zaliznyts Spivtovarystva: direktyva Rady*. (On Development of Railway Community: Council Directive) Available at: http://ci.uz.gov.ua/org/ec/ec91_440e.html (accessed 5 February 2013).
6. *Yevropeyskyi dosvid reformuvannia zaliznychnoho transportu* (The European experience of railway reform). Available at: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/rail/index.html> (accessed 5 February 2013).
7. Eitutis H.D. *Osnovni modeli upravlinnia zaliznytsiamy* [Key management models of railways]. *Zaliznychnyi transport Ukrainy - Railway Transport of Ukraine*, 2007, no. 6 (65), pp. 24-25

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

8. «Kazakhstan temirzholy» po itogam 2008 goda ozhidaet uvelicheniya gruzooborota na 7 % («JSC “NC”KTZ») expects 7% increase of turnover in 2008) Available at: http://www.railways.kz/index.php?option=com_content&task=view&id=62&Itemid=20 (accessed 5 February 2013).
9. Kirpa G.M. *Intehratsiia zaliznychnoho transportu Ukrainy u yevropeisku transportnu systemu* [Integration of Railway Transport of Ukraine in the European transport system]. Dnipropetrovsk, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan Publ., 2004, 248 p.
10. Makarenko M.V., Tsvetov Yu.M. Systemnyi pidkhid do reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy [Systematic approach to reforming the railway transport of Ukraine]. *Materialy II Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii "Problemy ekonomiki i upravleniya na zheleznodorozhnom transporte"* [Proc. of the 2nd Int. Scientific and Practical Conf.] Kiev, 2007, pp. 5-18.
11. *O reformirovanii zheleznodorozhnogo transporta v gosudarstvakh Sodruzhestva* [On Reforming the railways in the state of Commonwealth] Available at: <http://rian.ru/politics/20011022/2820.html> (accessed 5 February 2013).
12. Petrenko Ye.A. Reformirovaniye zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy: sostoyaniye i perspektivy. [Reforming the railway transport of Ukraine: condition and prospects]. *Vagonnyy park - Wagon Park*, 2010, no.1, pp. 41-43
13. Pashchenko Yu.Ye. Dosvid reformuvannia zaliznychnoho transportu v Nimechchyni. (Experience of railway reform in Germany). *Tezy dop. 7-oi mizhnarodnoi naukovoї Konferentsii «Problemy ekonomiki transportu»* [Abstracts of Papers of the 7th Int. Scientific Conf. «Problems of Transport Economics»]. Dnipropetrovsk, 2010, 139 p.
14. *Problemy gruzovykh perevozok na zheleznykh dorogakh Yevropy* (Problems of railways freight traffic in Europe) Available at: <http://www.css-mps.ru/zdm/08-2000/> (accessed 5 February 2013).
15. *Programma restrukturizatsii zheleznodorozhnogo transporta Respubliki Kazakhstan* [Program of Railway Transport Restructuring of the Republic of Kazakhstan], Astana Publ., 2004, 26 p.
16. *Reformuvannia zaliznyts Kytaiu*. (Reforming of China's railways) Available at: http://www.chinawindow.com/china_market/china_industry_reports/the-reform-of-chinas-rail.shtml (accessed 5 February 2013).
17. *Strategiya razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda: rasporyazhenie Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii* (The strategy of development of railway transport in the Russian Federation up to 2030: The order of the Government of the Russian Federation) Available at: <http://www.protown.ru/information/doc/4308.html> (Accessed 5 February 2013).
18. *Frantsuzki zaliznytsi: problemy reformuvannia* (French railways: Problems of Reforming) Available at: <http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/23/france-general-strike-pension-reforms> (accessed 5 February 2013).
19. Yakunin V.Y. Doklad prezidenta OAO «Rzhd» [Report of the President of JSC «Russian Railways»]. *Zheleznodorozhnyy Transport. –Railway Ttransport*, 2010, no. 1, pp. 2-17.

Стаття рекомендована до публікації д.е.н., проф. Ю. С. Барашем (Україна); д.е.н., проф. Н. І. Верхоглядовою (Україна).

Надійшла до редколегії 24.12.2012

Прийнята до друку 21.02.2013