

збірник наукових праць. – 2002. – Вип. 565. – С. 79 – 87.

7. Лapidус Б. М. Базис и ожидаемый результат / Б. М. Лapidус // Мир транспорта. – 2003. – № 1. – С. 56 – 63.

8. Макаренко М. Вид діяльності на залізничному транспорті України / М. Макаренко, Ю. Труханов // Економіст. – 2011. – № 2. – С. 55 – 56.

9. Оцінка економічної доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті : навчальний посібник / Є. І. Балака, О. І. Зоріна, Н.М. Колесникова, І. М. Писаревський. – Харків : УкрДАЗТ, 2005. – 210 с.

10. Лук'янова О. М. Методика оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту / О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту та промисловості (збірник науково-практичних статей). Українська державна академія залізничного транспорту. – 2010. – № 30. – с. 45 – 50.

11. Стадник В. В. Менеджмент : посібник / В. В. Стадник, М. А. Йохна. – К. : Академвидав, 2003. – 464 с.

12. Хміль Ф. І. Основи менеджменту : підручник / Ф. І. Хміль. – вид. 2-ге, випр., доп. – К. : Академвидав, 2007. – 576 с.

Аннотация. В статье определены показатели экономической эффективности функционирования организационно-экономического механизма коммерциализации железнодорожного транспорта, основанного на государственно-частном партнерстве.

Ключевые слова: коммерциализация железнодорожного транспорта, государственно-частное партнерство, организационно-экономический механизм, экономическая эффективность, оператор перевозок.

Summary. The article identified indicators of economic efficiency of the organizational-economic mechanism of commercialization of railway transport, based on public-private partnership.

Keywords: commercialization of railway transport, public-private partnership, the organizational-economic mechanism, economic efficiency, operator services.

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

УДК 338.47:656.073

РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ВИКОРИСТАННЯ ВАНТАЖНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ «УКРЗАЛІЗНИЦІ» В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто проблемні питання реформування системи організації вантажних залізничних перевезень та використання вантажного рухомого складу «Укрзалізниця» в сучасних умовах, вивчено досвід закордонних країн в цьому напрямку, надано рекомендації щодо уникнення передумов до нанесення економічної шкоди галузі в ході впровадження нового механізму використання вантажного рухомого складу.

Ключові слова: реформування, вантажні залізничні перевезення, рухомий склад, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми у загальному вигляді. «Укрзалізниця» як найбільша державна транспортна монополія, практично єдина адміністрація на пострадянському просторі, що не пройшла через процес перетворень у нових умовах господарювання втрачає долю на транспортних

ринках та позбавляє державу доходів від транзиту, плануючи утриматись за рахунок підвищених тарифів, що суперечить принципам ринкової економіки. Для виправлення ситуації Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. N 651 була схвалена та Постановою

Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 затверджена Концепція Програми реформування залізничного транспорту. Доповнення внесені Постановою Кабінету Міністрів України № 1106 від 26 жовтня 2011 р. [5]

Одним із основних чинників, що стали підставою для втілення на залізницях заходів з реформування є низький обсяг інвестицій у галузь, а також дефіцит вантажного вагонного парку загального користування (так званій «інвентарний парк»). Кількість придатного у технічному відношенні парку різко зменшується, не дивлячись на зусилля по продовженню його ресурсу за допомогою ремонту-відновлювальних робіт, а побудова нового рухомого складу потребує значного часу і капіталовкладень. [9]

Великі вантажовідправники - промислові підприємства почали створювати власні операторські компанії для уникнення збоїв у вивезенні продукції, викликаних як об'єктивними причинами так і суб'єктивними. Підприємства йшли на це вимушено, хоча використання інвентарного парку є більш вигідним, оскільки в такій ситуації відсутній зворотній порожній пробіг вагону, тоді як при використанні «приватного парку» виникає потреба в поверненні порожнього вагону і за нього потрібно платити. На даний момент 32 тис. піввагонів належать вітчизняним підприємствам. Наразі в інвентарному парку «Укрзалізниці» перебуває 47,7 тис. напіввагонів, з яких близько 7 тис. постійно знаходяться в країнах СНД, зокрема 3 тис. — в Російській Федерації. [9] Той факт, що середній термін перебування українського вагона за кордоном в 2011 році становив понад 38 діб, спонукало «Укрзалізницю» періодично проводити процедури термінового повернення вагонів з країн СНД, яка визначена правилами їх користування. [12]

Аналіз останніх досліджень та наукових праць. Дослідженнями проблемних питань на ринку вантажних перевезень, міжнародним відносинам в транспортній сфері, організації діяльності системи міжнародних транспортних коридорів, вдосконалення тарифної політики займалися такі вчені, як В.Л. Дикань, Г.М. Кірпа, Ю.М. Федюшн, Є.М. Сич, Н.М. Колеснікова та інші.

Таким чином, **метою статті є** дослідження необхідності впровадження ретельно виваженої моделі реформування системи організації вантажних залізничних перевезень, вивчення та впровадження досвіду зарубіжних країн щодо ефективного використання вантажного рухомого складу, надання рекомендацій щодо уникнення нанесення економічної шкоди галузі залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Реформи залізничного транспорту за кордоном органічно вписуються в глобальну тенденцію лібералізації економіки. Для окремих регіонів і країн існує і свій конкретний набір причин, які спонукали проводити відповідні реформи. Влада і бізнес в розвинених

країнах постійно мотивують розвиток високоефективної термінально-транспортної інфраструктури і рухомого складу на користь оптимальних логістичних технологій закінченого транспортного циклу, який може організувати перевізник і вантажовласник тільки в поєднанні з експедиторськими технологіями головним чином через те, що частка транспортних витрат складає значну частину структури собівартості будь-якого товару, точність за часом і доставок є одним з основних критеріїв, що забезпечують конкурентоспроможність товарів на ринку, а рівень ефективності технологій, що забезпечують товарні потоки, є одним з головних критеріїв, що впливають на рентабельність транспортних систем і інфляційні процеси в країні.

Вихід із ситуації що склалася «Укрзалізниця» бачить в зміні статусу інвентарного парку рухомого складу. Для цього з початку 2012 року інвентарний парк залізниць передали на баланс державним підприємствам, які підпорядковані «Укрзалізниці» та утворено Держпідприємство «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) для організації вантажних залізничних перевезень (діє на підставі довіреності від імені «Укрзалізниці» №134 від 30.11.11 р.). Вважається, що УТЛЦ зможе акумулювати вагонні парки операторських компаній, також рухомий склад приватних операторів, а новий порядок унеможливить використання вагонів залізничними адміністраціями інших країн без дозволу власника. [12]

На 2012 рік держпідприємство «Український транспортно-логістичний центр» уклало договори з ДП «Дарницький вагоноремонтний завод», ДП «Укрспецвагон», яким «Укрзалізницею» у власність передаються напіввагони і, які змінять статус з «інвентарного» на «власний». Схема, при якій за кожним типом вагонів буде закріплені власник в особі державного підприємства, поширена й на інші види вантажного рухомого складу. Зокрема, криті вагони передаються на баланс ДП «Український державний центр рефрижераторних перевезень «Укррефтранс», платформи і транспортери - на баланс Українського державного центру транспортного сервісу «Ліски», спеціальний рухомий склад - на баланс ДП «Стрийський вагоноремонтний завод». Таким чином, в Україні з грудня 2011 року де-факто пересте існувати інвентарний парк залізничного транспорту, де-юре, згідно існуючої правової бази – він ще залишається парком загального користування.

В свою чергу утворення Держпідприємства «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) в складі «Укрзалізниці», без дієвого механізму нормативно-правового функціонування, спричинило виникнення комерційних компаній – посередників з організації роботи вантажних перевезень на шести залізницях (агент №1 СТГО «Південна залізниця» - Юніон Транс Сервіс (ТОВ

«ЮТС»); агент №2 ДТГО «Південно-Західна залізниця – «Рейл Карго Транс» (ТОВ «РКТ»); агент №3 ДП «Донецька залізниця» - «Транс систем Лоджистік» (ТОВ «ТСЛ»); агент №4 ДТГО «Львівська залізниця» - «Юніверсал Карго Транс» (ТОВ «ЮКТ»); агент №5 ДП «Придніпровська залізниця» - «Карготранс» (ТОВ «Карготранс»); агент №6 ДП «Одеська залізниця» - «Юніон Ком Транс» (ТОВ «ЮКГ»); агенти «Укррефтранс» «Транс Рейл Україна», «Квадро Центр», «Тринити Інвест»).

Таким чином, фактичний стан справ в питанні реформування системи управління залізничного транспорту в частині вантажних перевезень, як показує аналіз ситуації, свідчить про можливу певну передчасність дій адміністрації «Укрзалізниці», що несе в собі загрозу ефективного функціонування залізничного комплексу України, а саме дії «Укрзалізниці» в напрямку зміни статусу рухомого складу з «інвентарного» на «власний» та передчасна передача його конкретним підприємствам до юридичного створення державного акціонерного товариства (ДАТ), незважаючи на норми проектів ЗУ «Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт", та Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», де зазначено що майно залізничного транспорту загального користування АТ «Укрзалізниця» не можна відчужувати, передавати в користування, в оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання, ...проводити списання, продаж, безоплатну передачу, надання в користування, оренду, обмін, а також виведення з експлуатації рухомого складу, у тому числі контейнерів, а повинно здійснюватися лише відповідно до законодавства та Статуту АТ «Укрзалізниця». [7-8]

Не відрегульований новий порядок дій вніс певний хаос в договірну кампанію 2012р. Крім того, він посилює механізм централізації порядку отримання та розподілу фінансових коштів, що отримуються за вантажні перевезення (в теперішній час лише через ланки УГЛЦ на залізниці та власникам рухомого складу), а діяльність посередників стимулює ріст тарифів на залізничні перевезення в середньому по експорту – імпорту - до 30%, по транзиту- до 40-50% [12]. Також, гальмується діяльність вітчизняних транспортно-експедиторських та термінальних компаній, а також вітчизняних експортерів у напрямку конкуренції на ринку міжнародних залізничних перевезень, комплексного обслуговування експортних, транзитних вантажопотоків, виконання передбаченими контрактами строків відправлення, доставки і переробки вантажів.

При цьому фахівці «Укрзалізниці» невпевнені, що Україна спроможна уникнути

неефективного використання вагонного парку, як це відбулось в Росії, де при збільшенні парку універсальних піввагонів за останніх три—п'ять років погіршилися показники його експлуатації. Це сталося тому, що кожен власник бажав працювати лише на певних дохідних напрямках з високорентабельним вантажем. [14]

Висновки та пропозиції. Виходячи з вищевикладеного, з метою уникнення значних втрат сегменту ринку вантажних залізничних перевезень, запобігання нанесення економічної шкоди державі, вважається доцільним, на першому етапі проведення реформування залізничного комплексу України додатково доопрацювати питання доцільності передачі недержавним структурам функцій організації перевезень на залізниці права управління залізничним рухомим складом.

Запропонувати учасникам перевізного процесу юридично відпрацьований механізм використання рухомого складу «Укрзалізниці», що ґрунтується на чітко визначених законодавчо-правових засадах, забезпечити розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень та рівні умови доступу підприємств різних форм власності до роботи на ньому.

В цьому контексті, з урахуванням особливостей соціально-економічного розвитку України, а також, підсумовуючи світовий досвід, слід зазначити, що існує ряд особливостей, які специфічно виділяють «Укрзалізницю» серед інших залізничних адміністрацій, хоча багато в чому її теперішня організаційна структура схожа із структурою РЖД на початку стадії її не зовсім вдалої, як на сьогодні виявилось, реорганізації.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про транспорт» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
2. Закон України «Про захист економічної конкуренції» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
3. Закон України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
4. Рішення Ради національної безпеки і оборони України «Про ситуацію в сфері залізничного транспорту України» (Рішення введено в дію Указом Президента України N 714/2009 від 04.09.2009) [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
5. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту схваленої розпорядженням КМУ від 27 грудня 2006 р. №651-р. [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://www.pz.gov.ua>
6. Паспорт Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-

2019 роки [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

7. Проект ЗУ «Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт" [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>

8. Проект ЗУ «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>

9. Чередниченко О.Ю. Причини браку вантажного рухомого складу «Укрзалізниці», як передумова до втрати українськими перевізниками позицій на ринку вантажних залізничних перевезень на прикладі Південної залізниці // О.Ю. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 34.

10. Законопроект про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» №9377 в частині надання ДАЗТУ «Укрзалізняця» статусу

акціонерного товариства [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>

11. Стаття «Реформа Укрзалізниці : загнаних лошадей пристреливают?» 27 липня 2011, [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://bi3on.info>

12. Стаття ««Укрзалізняця» перебрала вперед паровоза» / Тижневик «Коментарі», 4 (296) 27 січня 2012р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://bi3on.info>

13. Стаття ««Укрзалізняця» змінює правила гри» / Тижневик «Коментарі», 21 (265) 27 травня 2011р. [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://bi3on.info>

14. Стаття «Путин окажет вагонную помощь Украине» / Тижневик «Коментарі», 39 (282) 14 жовтня 2011р. [Електронний ресурс]//Режим доступу: <http://world.comments.ua>.

Аннотація. В статті розглянуті проблемні питання реформування системи організації вантажних залізничних перевезень та використання вантажного подвижного складу "Укрзалізняця" в сучасних умовах, вивчено досвід зарубіжних країн в цьому напрямку, дані рекомендації по усунуванню передумов до нанесення економічного збитку галузі в ході впровадження нового механізму використання вантажного подвижного складу.

Ключові слова: реформування, вантажні залізничні перевезення, подвижний склад, транспортна інфраструктура.

Summary. The article considers the issues of reforming the system of freight rail prevezen and use of freight rolling stock "UZ" in modern terms, studied the experience of foreign countries in this direction, and recommendations for the elimination of conditions causing economic damage to industry in the implementation of a new mechanism of freight rolling stock

Keywords: reformation, freight transportation, rolling stock, transport infrastructure.

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

УДК 330.131.5 : 656.2

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОСИЛЕННЯ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Чеховська М.М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

В статті розглядаються основні методи оцінки ефективності розвитку системи залізничного транспорту України в умовах посилення глобалізації. Зокрема, пропонується застосування таких методів, як PEST- та SWOT-аналіз.

Ключові слова: залізничний транспорт, глобалізація, ефективність, PEST-аналіз, SWOT-аналіз.