

стійкий соціально-економічний розвиток регіонів України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гальчинський А. Економічне розвиток: методологія оновлення парадигми / А. Гальчинський // Економіка України. – № 5. – 2012. – С. 4-17.

2. Ейтутіс Г.Д. Реструктуризація залізниць України на основі галузево-регіональної моделі управління / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – № 2. – 2011. – С. 41-45.

3. Калетник Г. Устойчивость экономики как фактор безопасности и устойчивости государства / Г. Калетник, С. Козловский, В. Козловский // Экономика Украины. – № 7. – 2012. – С. 16-25.

4. Кислый В. Развитие транспортно-логистических кластеров в Украине / В. Кислый, Т.

Жарик // Экономика Украины. – № 12. – 2010. – С. 28-37.

5. Савчук И. Влияние экспортной ориентации железнодорожного транспорта Украины на его развитие в годы независимости / И. Савчук // Экономика Украины. – № 7. – 2012. – С. 36-44.

6. Сиденко В. Модификация мировой экономики под влиянием новейших факторов глобального трансформационного кризиса / В. Сиденко // Экономика Украины. – № 5. – 2012. – С. 18-31.

7. Хвесик М. Парадигмальный взгляд на концепт устойчивого развития Украины / М. Хвесик, И. Быстряков // Экономика Украины. – № 6. – 2012. – С. 4-12.

8. Ходаківський О.М. Гносеологія підвищення ефективності залізничного транспорту на основі теорії систем / О.М. Ходаківський // Залізничний транспорт України. – № 2. – 2012. – С. 19-20.

*Рецензент д.е.н., професор ДонІЗТ Фінагіна О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 656.2

ХАРАКТЕР ТА ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ СИСТЕМИ СУБ'ЄКТІВ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

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

У статті надається характеристика суб'єктам сучасного вітчизняного ринку залізничних перевезень, пропонується, для покращення взаємодії між ними, створення в галузі інституту саморегульованих організацій.

Ключові слова: залізничний транспорт, ринок залізничних перевезень, саморегульовані організації.

ХАРАКТЕР И ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОЙ СИСТЕМЫ СУБЪЕКТОВ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Чеховская М.Н., к.э.н., доцент (ГЭТУТ)

В статье дается характеристика субъектам современного рынка железнодорожных перевозок в Украине. Для улучшения степени взаимодействия между ними предлагается создание в отрасли института саморегулируемых организаций.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, рынок железнодорожных перевозок, саморегулируемые организации.

CHARACTER AND FEATURES OF THE MODERN SYSTEM OF SUBJECTS OF MARKET OF RAILWAY TRANSPORTATIONS

Chekhovska M.N.

In the article description is given to the subjects of modern market of railway transportations in Ukraine. For the improvement of degree of co-operation between them creation in industry of institute of the selfmanaged organizations is offered.

Keywords: railway transport, market of railway transportations, selfmanaged organizations.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. транспорту, в нашій країні поступово формується ринок залізничних перевезень. Зокрема, саме таке завдання було визначено у Державній цільовій Відповідно до напрямів реформування залізничного

програмі реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [1]. Безумовно, зважаючи на деякі особливості перевізного процесу, зокрема собівартість перевезень, відсутність фінансових гарантій, практично нерозвиненим залишається ринок пасажирських залізничних перевезень. Необхідно зауважити, що діаметрально протилежною є ситуація на ринку вантажних залізничних перевезень. Таким чином, на сьогоднішній день актуальним буде визначення сучасного стану на ринку залізничних перевезень, а також окреслення перспектив його подальшого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження у сфері формування та розвитку ринку залізничних перевезень здійснювалися такими вітчизняними науковцями, як, зокрема, М. Демченко, О. Зоріна, Н. Колесникова, В. Чорний [2-5]. В той же час увага практично не приділялася порядку взаємодії між суб'єктами ринку залізничних перевезень, напрямам його оптимізації тощо.

Таким чином, **метою нашого дослідження** є визначення характеру та особливостей сучасної системи суб'єктів ринку залізничних перевезень, а також визначення механізму покращення взаємодії між зазначеними суб'єктами.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основною умовою демонополізації будь-якого ринку, у тому числі й ринку перевезень залізничної галузі, є його лібералізація, або вільний доступ на нього інших учасників ринкових відносин. Саме поява останніх у сфері перевезень залізничним транспортом буде свідченням становлення конкурентних відносин.

В цілому, на сьогодні учасниками ринку залізничних вантажних перевезень є:

- вантажовідправники;
- вантажоотримувачі;
- перевізники;
- власники інфраструктури;
- оператори рухомого складу;
- експедитори, або логістичні компанії.

На цьому тлі варто зупинитися на тих операторах вантажних залізничних перевезень, що вже тривалий час існують в Україні.

Законодавчо визначено, що оператором є «самостійний суб'єкт господарювання, який на підставі договорів із залізницею і вантажовідправниками бере участь у процесі перевезення вантажів з використанням власного рухомого складу або орендованого в іншого власника або яким він володіє на підставі сумісної діяльності, договору управління майном тощо» [6].

Зазначимо, що на сьогодні є практично відсутнім визначення правового статусу операторів всіх видів залізничних перевезень, а також умов щодо здійснення ними діяльності по наданню вагонів для перевезень. Зокрема, регулювання діяльності операторів залізничних перевезень має полягати у

встановленні граничних норм стосовно кількості вагонного парку, наявного в оператора. Вказана умова, на нашу думку, буде лише сприяти розвитку ринку операторських послуг та підвищенню якості операторських послуг. Наголосимо, що неконтрольована кількість операторів може вплинути на виникнення загрози перенавантаження залізничної інфраструктури. Це, перш за все, пов'язано із намаганням операторів отримати максимальний прибуток, нерозумінням необхідності підтримання технологічної ефективності у використанні інфраструктури тощо.

Крім того, необхідним є запровадження й інших стандартів для здійснення операторської діяльності, зокрема обов'язковий резерв вагонів, надання вагонів для загальнодержавних потреб, наприклад, військових та спеціальних перевезень. Також дієвим механізмом у регулюванні транспортної діяльності має бути законодавче закріплення за операторами обов'язковості надання ними власних вагонів клієнтам за умови надходження відповідного запиту на залізничне перевезення.

На сьогоднішній день в системі залізничного транспорту вже створені державні підприємства, у віданні яких знаходився парк спеціалізованих вагонів, який у лютому 2012 року було передано безпосередньо у власність державних підприємств «Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс» (криті вагони), «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски» (транспортери, лісовози, хітінгові вагони), «Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів», «Дарницький вагоноремонтний завод» (піввагони), «Стрийський вагоноремонтний завод» (мінераловози, цементовози, платформи, цистерни). Право розпорядження вагонами, що знаходяться у власності зазначених підприємств, надано державному підприємству «Український транспортно-логістичний центр».

Необхідно наголосити, що регіональними представниками державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр», або операторами вантажних перевезень, було визначено наступні комерційні структури: ТОВ «Рейл Карго Транс» (м. Київ), ТОВ «Юніверсал Карго Транс» (м. Львів), ТОВ «Юніон Ком Транс» (м. Одеса), ТОВ «Юніон Транс Сервіс» (м. Харків), ТОВ «Карготранс» (м. Дніпропетровськ), «Транс Систем Лоджистік» (м. Донецьк).

Аналіз ринку залізничних вантажних перевезень, представлений приватними та іноземними, зокрема російськими, операторами, було детально досліджено нами у минулих публікаціях [7].

Таким чином, кількісна та якісна характеристика суб'єктів сучасного ринку вантажних залізничних перевезень дає змогу зробити висновок, що існують державні та приватні компанії-

Проблеми транспортного комплексу України

оператори (рис. 1). Зокрема, до останніх відносяться обслуговуючі, що належать великим промисловим підприємствам, та незалежні приватні оператори. На окрему увагу також заслуговує конкретна спеціалізація операторів вантажних перевезень, тобто наявність в них певного типу вагонів.

Стосовно пасажирських перевезень залізничним транспортом, то вони здійснюються залізницями України. Виключення становить

утворене на початку 2012 року, в рамках проведення футбольного чемпіонату Євро-2012, підприємство із здійснення пасажирських перевезень «Українська залізнична швидкісна компанія», у віданні якої знаходяться швидкісні потяги «Hyundai». Зазначені потяги мають забезпечувати швидкісне сполучення між містами Києвом, Дніпропетровськом, Харковом, Львовом.

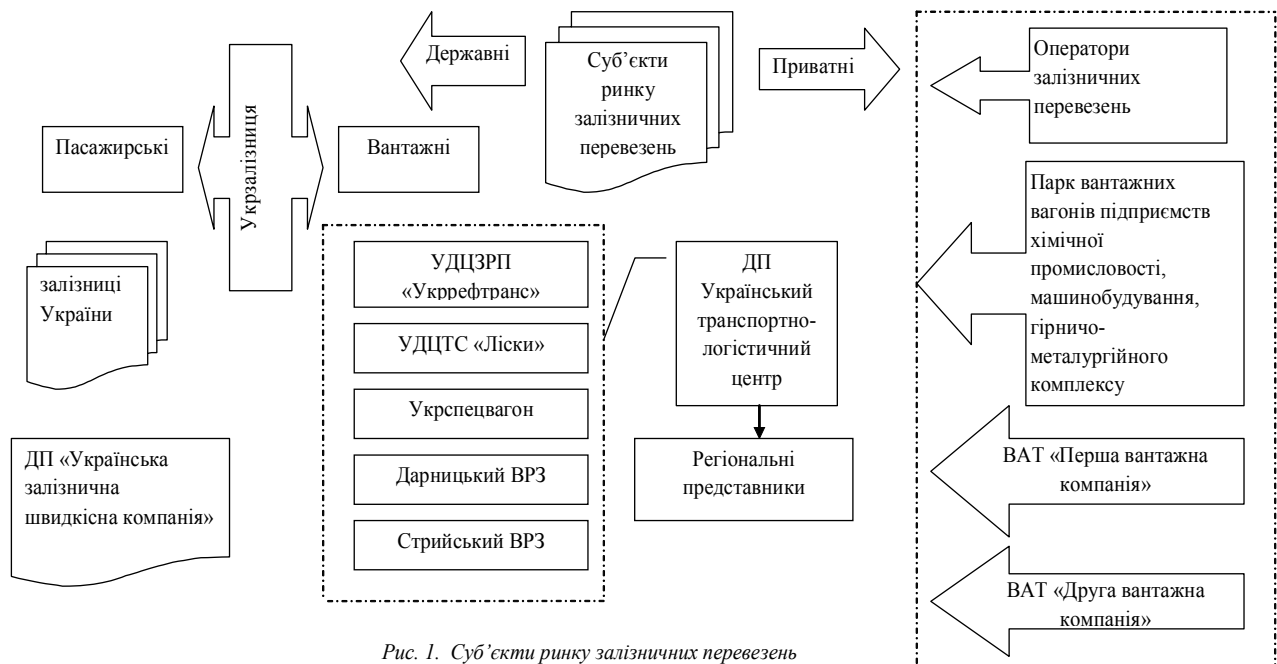


Рис. 1. Суб'єкти ринку залізничних перевезень

Безумовно, в подальшому має відбуватися розділення парку пасажирських вагонів відповідно до профілю діяльності новоутворених суб'єктів господарської діяльності, тобто пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні, а також приміському та регіональному. Стосовно приватних операторських компаній залізничних пасажирських перевезень, то на сьогоднішній день, за умов збитковості даного виду перевезень та відсутності компенсаційного механізму з боку регіональних державних органів, їх поява та функціонування затримуються.

Наголосимо на тому, що враховуючи специфіку залізничних пасажирських перевезень, на державному рівні повинна бути передбачена можливість укладання довгострокових угод із перевізниками.

Так, відповідно до Регламенту ЄС № 1370/2007 по наданню послуг залізничним та автомобільним суспільним пасажирським транспортом передбачається, що державні угоди на залізничні перевезення укладаються строком до 15 років, що надає перевізникам відчуття стабільності, можливість планування своєї подальшої діяльності. В той же час,

на сьогодні обсяг коштів на відшкодування залізницям пільгового проїзду громадянами залізничним транспортом, відповідно до вітчизняної бюджетної політики, затверджується щорічно та у повній мірі не виплачується. Зазначене не сприяє створенню умов для зацікавленості у приватного бізнесу здійснювати залізничні пасажирські перевезення.

Необхідно підкреслити невирішеність на сьогоднішній день протиріччя, яке закладено на законодавчому рівні, а саме питання відшкодування збитків за здійснені залізницями пасажирські перевезення. На цьому етапі виникає законодавча та логічна колізія, адже Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки спочатку передбачається ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень вантажними, а вже потім, – створення механізму компенсації.

У подальшому, на нашу думку, розвиток ринку залізничних пасажирських перевезень має отримати законодавчу підтримку. Зокрема, доцільним є прийняття закону про регулярні пасажирські перевезення, який збалансує інтереси клієнтів,

держави та перевізників, дозволить визначати в подальшому рівень дохідності перевезень.

Зважаючи на вищевказане, особливостями ринку залізничних перевезень є:

- вплив розвитку залізничного транспорту на діяльність компаній, що є вантажовласниками;
- посилення ролі клієнтів в організації перевізного процесу;
- збалансування інтересів між групами вантажовласників, операторів, вантажоотримувачів, а також державою і залізницями;
- орієнтація на сучасний стан та перспективи експортно-імпортних операцій;
- розвиток логістичних комплексів, а також транспортної інфраструктури, у тому числі морських портів;
- необхідність удосконалення технології управління вагонними парками;
- необхідність поповнення рухомого складу, а також проблема необхідності оновлення існуючих парків вантажних та пасажирських вагонів, тягового складу.

Для покращення взаємодії в межах сучасного ринку залізничних перевезень та логістичних послуг в подальшому може бути використаний такий механізм, як впровадження дії саморегулювних організацій. Дієвість зазначеного механізму підтверджується позитивними результатами діяльності вітчизняних саморегулювних організацій у сфері автомобільного транспорту, саморегулювних організацій ринку цінних паперів тощо та досвідом російських залізничних перевізників.

Нормативно-правову основу для створення саморегулювних організацій на сьогоднішній день складають нормативні акти профільних відомств. Крім того, у Верховній Раді України розглядається проект Закону України «Про саморегулювну організацію». В цілому передбачається, що саморегулювною організацією є неприбуткова організація, яка об'єднує фізичних або юридичних осіб за відповідним напрямом господарської чи професійної діяльності [8]. Саморегулювна організація здійснює свою діяльність з метою вирішення спільних питань такої діяльності, представництва і захисту їх прав та інтересів.

Зважаючи на зазначене, саморегулювна організація на залізничному транспорті, на нашу думку, має бути неприбутковим об'єднанням підприємств та організацій галузі, що створене з метою захисту інтересів своїх членів та інших учасників ринку залізничних перевезень, якому делегуються відповідними державними органами повноваження щодо розроблення і впровадження правил поведінки на ринку перевезень.

Метою створення саморегулювних організацій на залізничному транспорті, до яких увійдуть, зокрема, учасники ринку залізничних перевезень, має бути впровадження ефективної системи регулювання та контролю на зазначеному ринку, координація

роботи операторів залізничних перевезень та забезпечення балансу інтересів всіх учасників ринку залізничних перевезень.

Серед функцій саморегулювних організацій у сфері залізничного транспорту виокремимо наступні:

- розробка і затвердження правил та стандартів провадження професійної діяльності;
- організація професійної підготовки та підвищення кваліфікації працівників-членів саморегулювних організацій;
- інформування державних органів влади, суб'єктів підприємницької діяльності та громадськості щодо здійснюваної діяльності;
- впровадження ефективних механізмів розв'язання спорів між членами саморегулювних організацій, між саморегулювними організаціями та іншими суб'єктами господарювання;
- здійснення роботи із вдосконалення вітчизняного транспортного законодавства;
- здійснення діяльності із захисту інтересів саморегулювних організацій та їх членів, а також представлення зазначених інтересів в органах державної влади;
- сприяння захисту прав акціонерів та інвесторів підприємств, що є членами саморегулювних організацій.

Окремо можна наголосити на законодавчому визначенні необхідності членства операторів рухомого складу у відповідних саморегулювних організаціях.

Також, на нашу думку, державні інституції мають здійснювати послідовну та врівноважену політику щодо підходів до створення та функціонування саморегулювних організацій на залізничному транспорті, передати їм частину регуляторних повноважень, зокрема на ринках залізничних перевезень. Вказане буде сприяти забезпеченню стабільності розвитку ринку залізничних перевезень, встановленні безпечних алгоритмів роботи для всіх учасників, посиленні контролю за дотриманням учасниками вимог до здійснюваної ними діяльності, а також покращенню взаємодії із державними органами влади.

Висновки. Підсумовуючи, зазначимо, що на сьогодні ринок залізничних перевезень, по суті, представлений лише ринком вантажних перевезень. Суб'єктами останнього є державні та приватні перевізники, оператори залізничних перевезень тощо.

Розподіл операторів залізничних перевезень здійснюється в залежності від обсягів вагонного парку та їх спеціалізації. Крім того, операторів можна класифікувати як мережевих, регіональних, спеціалізованих та корпоративних.

У майбутньому варто приділити увагу створенню й затвердженню стандартів якості послуг, що надаються суб'єктами ринку залізничних перевезень, стандартів взаємодії операторів із власниками залізничної інфраструктури тощо.

Умовою для подальшого розвитку ринку залізничних перевезень має стати надання клієнтам комплексних послуг, що надаються одним оператором. Важливо вивчати тенденції виробничої сфери для подальшої координації діяльності суб'єктів ринку, зокрема зростання контейнерних перевезень або зменшення обсягів виробництва металургійної промисловості. На окрему увагу заслуговує необхідність удосконалення технологій перевезення вантажів.

Подальшого дослідження потребує, у тому числі зважаючи на досвід інших галузей та країн, впровадження інституту саморегулювальних організацій, який є дієвим інструментом в упорядкуванні специфічних ресурсів, зокрема ефективного використання рухомого складу та об'єктів залізничної інфраструктури.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390 в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 року № 1106 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Назва з екрану.
2. Демченко М.А. Підходи до регулювання ринку вантажних залізничних перевезень / Сич Є. М., Демченко М. А., Кислий В. М. // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2009. – Вип. 13. – С. 42-47.
3. Зоріна О.І. Оцінка рівня монополізації залізничного транспорту в сфері вантажних перевезень / О.І. Зоріна // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2009. – Вип. 13. – С. 117-121.
4. Колесникова Н.М. Запровадження паритетних умов функціонування суб'єктів господарювання на ринку вантажних залізничних перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості Укр. держ. акад. заліз. трансп. – 2005. – № 9 – 10. – С. 146 – 155.
5. Чорний В.В. Сутність і зміст конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень / В.В. Чорний // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 200-208.
6. Наказ «Про затвердження Правил реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» Міністерства транспорту і зв'язку України від 28 вересня 2004 р. № 856 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/TM023408.html. – Назва з екрану.
7. Чеховська М.М. Створення операторської мультимодальної компанії перевізника «Укрзалізниця» як складова розвитку конкурентного ринку транспортних послуг України / М.М. Чеховська // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. – 2009. – Серія «Економіка і управління». – Вип. 14. – С. 49-56.
8. Проект Закону України «Про саморегулювну організацію» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=187865&cat_id=3286. – Назва з екрану.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕГУТ Підлісний П.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 339.137.2

ОРИЕНТИРИ РОЗВИТКУ ШВИДКІСНИХ МАГІСТРАЛЕЙ В УКРАЇНІ

Чупир О.М., к.е.н., доцент (ХНТУБА)

Розглянуто світовий досвід упровадження швидкісного залізничного руху. Визначено ефекти від реалізації проектів розвитку високошвидкісної залізничної магістралі.

Ключові слова: швидкісний рух, ефект, залізниця, інфраструктура.

ОРИЕНТИРЫ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ В УКРАИНЕ

Чупырь Е.Н., к.э.н., доцент (ХНУБА)

Рассмотрен мировой опыт внедрения скоростного железнодорожного движения. Определены эффекты от реализации проектов развития высокоскоростной железнодорожной магистрали.

Ключевые слова: скоростное движение, эффект, железная дорога, инфраструктура.