

УДК 656.2.003.1

## ОСНОВНІ МОДЕЛІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЄВРОПІ

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,  
Чаркіна Т. Ю., к.е.н., доцент (ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна)*

*В роботі досліджені різні моделі реформування залізничного транспорту в умовах сучасного ринку. Розглянуто можливість збереження природної монополії на залізничному транспорті та фактори, що перешкоджають її збереженню. Проаналізовані три основні європейські моделі реформування залізничного транспорту, визначені їх основні переваги та недоліки при реалізації їх в Україні. Розглянуто можливість впровадження двох перехідних моделей реформування: акціонування та французької. Зроблено висновок, що в даний час в Україні доцільно впровадити інтеграційну модель реформування залізничного транспорту*

*Ключові слова: модель реформування, природна монополія, олігополія, модель акціонування, інтеграційна модель, модель розділення, холдингова модель.*

## ОСНОВНЫЕ МОДЕЛИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЕВРОПЕ

*Бараш Ю. С., д.э.н., профессор,  
Чаркина Т. Ю., к.э.н., доцент (ДНУЖТ им. акад. В. Лазаряна)*

*В работе проанализированы разные модели реформирования железно-дорожного транспорта Украины в условиях современного рынка. Изучена возможность сохранения естественной монополии на железнодорожном транспорте и факторы, которые мешают её сохранению. Проанализированы три основные европейские модели реформирования железнодорожного транспорта, определены их основные преимущества и недостатки при реализации их в Украине. Рассмотрена возможность реализации двух переходных моделей реформирования: акционирования и французской. Сделано вывод, о том, что в данное время целесообразно в Украине внедрить интеграционную модель реформирования железнодорожного транспорта. Основная причина необходимости реформирования железнодорожного транспорта заключается в том, что государство не в состоянии выделять деньги на реформирование инфраструктуры, покупку нового современного подвижного состава, компенсирование льготных перевозок пассажиров в пригородном и дальнем сообщении.*

*Ключевые слова: модель реформирования, естественная монополия, олигополия, модель акционирования, интеграционная модель, модель разделения, холдинговая модель.*

## BASIC MODELS OF REFORMATION OF RAILWAY TRANSPORT ARE IN EUROPE

*Barash Yu. S., Doctor of Economic Sciences, professor,  
Charkina T. Yu., Candidate of Economic Sciences, associate professor  
(Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan)*

*The article analyzes the different models of reform of railway transport of Ukraine in today's market. The possibility of saving natural monopoly in rail transport and the factors that prevent its preservation. Analyzed three main European model railway reform, identified their main advantages and disadvantages of the implementation of them in Ukraine. The possibility of realization of two transition reform models: corporatization and French. It is concluded that at this time it is advisable to introduce in Ukraine integration model railway reform. The main reason for the need to reform rail transport is that the state is unable to allocate money for the reform of infrastructure, purchase of new modern rolling stock, compensating for preferential transport of passengers in suburban and distant report.*

*Keywords: model of reform, a natural monopoly, oligopoly, corporatization model, integration model, the division, the holding pattern.*

**Постановка проблеми.** Спад рівня суспільного виробництва в Україні після розвалу колишнього СРСР викликав значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в

утриманні належного стану всієї матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально-необхідні пасажирські перевезення залишилась. Становище ускладнювалося відсутністю реальної фінансової підтримки з боку держави, зокрема не надавалися

кошти на придбання пасажирського рухомого складу та не виплачувалися компенсації за перевезення пільгових категорій громадян.

Нестача власних коштів «Укрзалізниці» та відсутність бюджетного фінансування, неможливість залучення недержавних інвестицій в умовах діючої системи господарювання призвели до небезпечного збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки пасажирських та вантажних перевезень. Тому впровадження на залізничному транспорті корпоративної реструктуризації за умови економічно обгрунтованої моделі реформування є надзвичайно важливим фактором реалізації стратегічних завдань розвитку галузі. Проблема визначення оптимальної моделі реформування залізничного транспорту, яка була вже вирішена у попередніх роках, стала знову актуальною в березні 2014 року.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор.** Проблему реформування залізничного транспорту в Україні в різні часи досліджували українські вчені та фахівці: Дикань В. Л. [3], Кірпа Г. М. [5], Бараш Ю. С. [1, 2], М. В. Макаренко [10], Ю. М. Цветова, [10], Петренко О. [7] та ін.

**Виділення невирішених частин.** Питання визначення оптимальної моделі реформування залізничного транспорту, яке було вже вирішене у попередніх роках, стало знову актуальним в березні 2014 року після призначення нового міністра Міністерства інфраструктури України.

**Формування цілей статті.** Проаналізувати існуючі моделі реформування залізничного транспорту в країнах Європи, визначити переваги та недоліки кожної з них та запропонувати найбільш придатну для умов сучасного ринку транспортних перевезень України.

**Виклад основного матеріалу досліджень.** Після розділення залізниць СРСР між країнами колишнього Радянського союзу залізничний транспорт України знаходився у стані природної монополії. **Природна монополія** - це найбільш економічна структура ринку залізничних перевезень, при якій існує одна монопольна особа «Укрзалізниця», що заснована на державній власності, і управляє всіма видами перевезень. Ця структура не може ефективно працювати без бюджетних інвестицій. Відповідно до Директиви ЄС природна монополія на транспортному ринку повинна змінитися на ринкову структуру – олігополію, при якій одночасно буде працювати декілька компаній, але контрольний пакет на власність інфраструктури залізниць завжди повинен належати державі.

В Європі є три основні типи моделей структурної реформи (*інтеграційна, розділення*

*та холдингова*), за допомогою яких можна змінити ринкову структуру залізничного транспорту з природної монополії на олігополію. Безумовно, що основний вплив на вибір моделі переходу природної монополії в інший стан мають обмеження. Найголовнішими з них є величина бюджетних інвестицій, наявність реальних приватних інвесторів, термін проведення структурної реформи, кінцева мета реформування та рентабельність діяльності залізничного транспорту. Крім вказаних трьох моделей реформування, запропонованих Європейським союзом, є ще дві проміжні моделі – акціонування та французька модель.

**Модель акціонування.** Якщо країна ставить за мету проведення тільки корпоратизації та утворення акціонерного товариства зі 100 %-ною державною власністю й при цьому не пропонується суттєва реструктуризація залізничного транспорту, то для переходу з початкового стану природної монополії у стан корпоративної монополії слід впровадити модель акціонування. Таку модель спочатку використала Швейцарія, посилаючись на те, що в її країні діяльність залізничного транспорту знаходиться на високому рівні, а заради виконання вимог Директиви ЄС змінювати існуючу організаційну структуру управління на ринкову структуру вона не збирається.

**Французька модель** реформування залізничного транспорту передбачає утворення додаткової акціонерної компанії, яка працює паралельно з існуючою державною структурою і виконує вимоги Директиви ЄС. Ця новоутворена акціонерна компанія не дуже велика за чисельністю і є проміжною між транспортним ринком ЄС та існуючою державною структурою, яка працює стабільно та ефективно. Акціонерна компанія видає заклади державній структурі на виконання усіх видів перевезень та ремонтів. Протягом кількох років французька модель працювала дуже ефективно, хоча зараз плануються деякі зміни в її роботі. Використання даної моделі в Україні не дасть бажаного ефекту, оскільки існуюча монопольна структура «Укрзалізниця» не може ефективно функціонувати без державного фінансування.

**Інтеграційна модель.** Якщо країна обирає поступовий шлях перетворення ринку залізничних послуг зі стану державної природної монополії у стан олігополії, яка передбачає проміжне утворення єдиного суб'єкта господарювання-юридичної особи з поступовим виділенням окремих компаній-операторів, то вона впроваджує інтеграційну модель. Впровадження цієї моделі ринку залишає в одних руках управління інфраструктурою залізниць, рухомого складу

## Проблеми транспортного комплексу України

(інвентарний парк), поряд з яким працюють вагони чужої власності приватних компаній-операторів.

**Модель розділення** запропонована для швидкого переходу в стан олігополії. Завдяки їй відбувається радикальне реформування структури ринку залізничних послуг з утворенням одночасно однієї монопольної компанії з управління інфраструктурою та окремих незалежних транспортних компаній-операторів з перевезення вантажів і пасажирів у різних видах сполучення. Радикалізм цієї моделі полягає в тому, що вона не передбачає ніякої господарської керівної

структури, яка б координувала діяльність окремих транспортних компаній-операторів.

**Холдингова модель.** Недоліки інтеграційної моделі та відсутність централізованого управління в моделі розділення можна усунути завдяки впровадженню холдингової моделі. Основна її перевага це координування діяльності окремих транспортних компаній-операторів завдяки утворенню керівної компанії, яка має економічні важелі впливу на них.

В табл. 1 і 2 наведені відповідно переваги та недоліки вказаних вище моделей реформування.

Таблиця 1

*Основні переваги моделей реформування залізничного транспорту*

Види основних переваг та недоліків, які властиві різним моделям реформування ринку залізничних транспортних послуг	Можливі моделі реформування ринку залізничних транспортних послуг в Україні					
	Перехідні моделі реформування залізничного транспорту			Стандартні моделі реформування залізничного транспорту в країнах Європейського союзу		
	Природна монополія	Модель акціонування	Французька модель	Інтеграційна модель	Модель розділення	Холдингова модель
<b>Переваги моделей</b>						
Концентрація та управління усіма видами перевезень	так			так		
Найнижчі витрати на перевезення	так					
Мінімальні тарифи на перевезення	так					
Можливість перевезення вантажів і пасажирів приватним компаніям-операторам		так	так	так	так	так
Мінімальна адаптація до сучасного ринку транспортних перевезень		так	так			
Адаптація до сучасного ринку транспортних перевезень				так	так	так
Часткове виконання вимог Директиви ЄС		так	так			
Мінімальні витрати на зміни структури ринку		так	так			
Поступовість та послідовність реформування організаційної структури управління та ринку транспортних послуг				так		
Контроль Держави за діяльністю залізничного транспорту				так		
Повне виконання вимог Директиви ЄС				так	так	так
Впровадження недискримінаційного доступу компаній-операторів до інфраструктури залізниць		так	так	так	так	так
Самостійне управління діяльністю транспортних компаній за умови дотримання діючого законодавства					так	
Зниження величини тарифів на перевезення					так	
Впровадження координування діяльності окремих транспортних компаній - юридичних осіб						так

## Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 2

*Основні недоліки моделей реформування залізничного транспорту*

Види основних переваг та недоліків, які властиві різним моделям реформування ринку залізничних транспортних послуг	Можливі моделі реформування ринку залізничних транспортних послуг в Україні					
	Перехідні моделі реформування залізничного транспорту			Стандартні моделі реформування залізничного транспорту в країнах Європейського союзу		
	Природна монополія	Модель акціонування	Французька модель	Інтеграційна модель	Модель розділення	Холдингова модель
<b>Недоліки моделей</b>						
Постійна потреба в інвестиціях на розвиток залізничного транспорту	так					
Повна компенсація перевезень пільгової категорії громадян	так	так	так	так	так	так
Необхідність адаптування структури управління до сучасних ринкових умов	так	так	так	так	так	так
Монопольна структура ринку транспортних послуг не відповідає вимогам Директиви ЄС	так					
Не вирішена проблема залучення додаткових приватних коштів	так	так	так			
Модель не може ефективно працювати в сучасних умовах	так	так	так			
Не вирішена проблема оновлення рухомого складу та розвитку інфраструктури залізниць	так	так	так			
Вказана ринкова структура значний час залишається у стані корпоративної природної монополії				так		
Необхідність організації додаткових структур для ефективної роботи вантажних та порожніх перевезень				так	так	так
Необхідно впровадити додаткові заходи щодо ліквідації змови окремих управлінських структур та компаній-операторів при встановленні тарифів на перевезення				так	так	так
Відсутність централізованого управління та координації будь-яких видів перевезень та діяльності, пов'язаної з залізничними перевезеннями					так	
Цю модель можна впроваджувати в Україні після кількох років сталої роботи залізничного транспорту					так	так

### **Висновки та перспективи подальших досліджень.**

Аналіз запропонованих моделей реформування залізничного транспорту дозволяє встановити наступне:

1. Збереження існуючої монопольної структури залізничного ринку транспортних

послуг в сучасних умовах не можливе, оскільки ця структура не може існувати без інвестицій на розвиток інфраструктури залізниць та закупівлю рухомого складу з державного та місцевих бюджетів.

2. Застосування моделі акціонування та французької не вирішує проблеми удосконалення

діяльності залізничного транспорту України, оскільки він (залізничний транспорт) не відповідає сучасному ринку транспортних послуг і рівню державного фінансування галузі.

3. В даний час застосування радикальних ринкових моделей реформування залізничного транспорту (холдингової та розділення) є передчасним, оскільки в Україні не створене підґрунтя для впровадження інтеграційної моделі, яка завжди передеує їм.

4. Враховуючи зазначене вище у теперішній час в Україні доцільно впровадити інтеграційну модель реструктуризації. Така послідовність реформування залізничного транспорту була реалізована в Росії, Казахстані та інших країнах Європи і Азії. Після застосування інтеграційної моделі реструктуризації ці країни поступово переходять до використання холдингової моделі реформування. Разом с тим при запровадженні інтеграційної моделі треба враховувати помилки, які були допущені в Росії при організації вантажних перевезень.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю. С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничні перевезення без зміни власності на майно // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 3, – С. 70-72.
2. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія. –2-ге вид. переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
3. Дикань В. Л., Дейнека О. Г., Каграманян А. О. Напрямки адаптації транспортних систем до умов ринку // Тези міжнародної науково-практичної конференції

«Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи». – Х., 2004, – С. 103-104.

4. Естиваль Ж.-П. Організаційні моделі залізниць: національні критерії побудови // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 1. – С. 68-71.

5. Кірта Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. - 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. - 248 с.

6. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України // Корнієнко В. В., Козак В. В., Легенький Г. М., Лашко А. Д., Пшінко О. М., Бараш Ю. С. / Залізничний трансп. України. – 2007. - № 5. - С. 3-9.

7. Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: теория, проблемы, пути решения: моногр./ Е.А.Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2011. – 358 с.

8. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. 2. Основные направления структурной реформы железнодорожного транспорта в России / Версия для печати.

9. Про розподіл виробничих потужностей інфраструктури і оплату за користування інфраструктурою залізниць: Директива Ради Європейського співтовариства 95/19 ЄС від 19.05.95 р.

10. Цветов Ю. М. Головна мета та основні напрями реформування залізничного транспорту / Ю. М. Цветов , М. В. Макаренко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы третьей междунар. науч.-практ. конф. К. : ГЭТУТ, 2008. – С. 5-9.

*Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 629.45:656.224.022-185.4

## МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ КІЛЬКОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ

*Божок Н. О., асистент (ДНУЗТ)*

*Ситуація, що склалася з парком пасажирських вагонів в останні роки є критичною. Саме тому виникла необхідність у новому теоретико-методичному підході щодо визначення раціональної кількості пасажирських вагонів. Основною метою статті є удосконалення наукового підходу до визначення кількості пасажирських вагонів на перспективу з урахуванням зміни обсягів пасажирських перевезень, впровадження швидкісного руху в Україні. Вирішення поставленої мети включає в себе чотири етапи: 1) визначення можливої кількості напрямків, де можуть бути введені денні швидкісні поїзди; 2) розподіл кількості пасажирів між швидкісними та звичайними перевезеннями; 3) розрахунок потрібного парку пасажирських вагонів окремо для швидкісних та для звичайних*