

УДК 338.012

Рачинська А.В., аспірант

Державний економіко технологічний університет транспорту

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ТА ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті проаналізовано досвід країн з реформування й розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки країни. Досліджено можливості підвищення економічної безпеки підприємств національної економіки за допомогою утримання чи посилення конкурентних переваг залізничного транспорту. Виявлено інституціональні проблеми, які зводяться до занадто високого ступеня державного регулювання, відсутності конкуренції та великої кількості обмежувальних правил для підприємств галузі. Здійснено пошук моделі ефективного реформування залізниць, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки України загалом, суть якої зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту. Доведено, що сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг. Обґрунтовано, що метою реформування транспортних підприємств є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й сприяла економічній безпеці та розвитку національної економіки.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, моделі, конкурентні переваги, державне регулювання, лібералізація ринку залізничних перевезень.

Rachinskaya A.

FOREIGN EXPERIENCE INCREASING ECONOMIC REFORM AND SECURITY IN RAIL TRANSPORT

The article analyzes the experience of reform and development of railway undertakings to improve the economic security of the country. Possibilities of increasing the economic security of enterprises of the national economy through keeping or increasing the competitiveness of rail transport. Discovered institutional problems are reduced to a too high degree of government regulation, competition and the absence of a large number of restrictive rules for companies haluzi. Searched for model railways effective reforms that can strengthen both its own economic security and national economy of Ukraine in general, the essence of which comes to developing new institutional foundations of economic security of railway undertakings. Proved that the present state of the railways of the world can be defined as an active search for financial and economic model of its operation, reform and industry management, technical and technological renovation of its main components, a competitive transport market. Proved that the aim of reforming the transport companies is a comprehensive system that would not only adequately meets the needs of society in the transportation of passengers and cargo, ensuring reduction of transport costs in the cost of production using economically reasonable prices, but also contributed to economic security and national economic development.

Keywords: economic security, railways, model, competitive advantage, government regulation, market liberalization of rail transport.

Рачинская А.В.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ И ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье проанализирован опыт стран по реформированию и развитию предприятий железнодорожного транспорта с целью повышения экономической безопасности страны. Исследованы возможности повышения экономической безопасности предприятий национальной экономики посредством удержания или усиления конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта. Вывявлено институциональные проблемы, которые сводятся к слишком высокой степени государственного регулирования, отсутствия конкуренции и большого количества ограничительных правил для предприятий галузи.. Осуществлен поиск модели эффективного реформирования железных

дорог, способна усилить как ее собственную экономическую безопасность, так и национальной экономики Украины в целом, суть которой сводится к разработке новых институциональных основ экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта. Доказано, что современное состояние железных дорог стран мира можно определить как активный поиск финансово-экономической модели ее функционирования, реформирования и управления отраслью, техническое и технологическое обновление ее основных составляющих, создание конкурентного рынка транспортных услуг. Обосновано, что целью реформирования транспортных предприятий является создание комплексной системы, которая бы не только должным образом удовлетворяла потребности общества в перевозках пассажиров и грузов, обеспечивала снижение транспортных расходов в стоимости продукции, используя экономически обоснованные тарифы, но и способствовала экономической безопасности и развития национальной экономики.

Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, модели, конкурентные преимущества, государственное регулирование, либерализация рынка железнодорожных перевозок.

Постановка проблеми в загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Головною метою реформування й розвитку залізничного транспорту у більшості країн світу є підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання чи підвищення конкурентних переваг залізничного транспорту порівняно з іншими елементами транспортної інфраструктури та сприяння вищим темпам обсягів перевезень.

Сутність поняття “економічна безпека” в науковій літературі тлумачать по різному. Це стосується й оцінки ролі економічної безпеки транспортної інфраструктури.

З початком реформ на залізниці все більше постає інституціональних проблем, причинами яких є, зокрема, занадто високий ступінь державного регулювання галузі, відсутність конкуренції та велика кількість обмежувальних правил. У контексті такого підходу відбувається пошук моделі ефективного реформування залізничного транспорту, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки загалом.

Реформа залізничного транспорту в Україні, як визначено в офіційних документах, має своєю кінцевою метою зробити його більш доступним, сучасним, безпечним і конкурентоспроможним. При цьому наявні посилання на світовий досвід, який по-різному трактується і з якого робляться часом діаметрально протилежні висновки. Сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Питання економічної безпеки залізничного транспорту в Україні виходять на перший план у зв'язку з існуванням старих проблем (технічне старіння, монополізм, неефективне управління) і потребами реформування галузі під тиском нових – ринкових факторів (конкуренція з боку інших видів транспорту, низька власна конкурентоспроможність, низька ефективність), що зумовлюють інше визначення мети та змісту економічної безпеки. Останнє зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі Державної адміністрації і залізничного транспорту Укрзалізниця.

В Україні неодноразово робили спроби дати старт реформуванню Укрзалізниці. Метою реформування підприємств транспорту є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й давала змогу здійснювати ефективну реалізацію транзитного потенціалу України [Мищенко М.І., 2009, с. 26].

Багато вчених і практиків визнають, що реформування не забезпечило очікуваного рівня внутрішньогалузевої конкуренції; не відбулося залучення запланованого обсягу інвестиційних ресурсів; відокремлення інфраструктури від

операційної діяльності призвело до зростання трансакційних витрат [Гречко А.В., 2009, с. 141]. Акцентовано увагу, що рішення щодо абсолютно ефективних результатів реформування залізниці в будь-якій країні, ймовірно, не буде знайдено. Більше того, важко навіть передбачити, як має виглядати типова організація залізниць наприкінці процесу інтенсивної структурно-організаційної перебудови [Мищенко М.І., 2009, с. 222].

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано вирішення проблеми. Проведене дослідження засноване на аналізі наукових праць вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі реформування залізниці в провідних країнах Європи, Латинської Америки, США, Японії, Китаю. Такими вченими, як В. Авер'янов, І. Аксьонов, Ю. Бараш, В. Вишневський, М. Г.Ейтугіс, Реймерс, Г. Кірпа, та інші, обґрунтовані методичні підходи до оцінювання ефективності інституціональних перетворень залізничної галузі, дослідження механізмів державного регулювання розвитку підприємств залізничного транспорту; виявлені загальні закономірності економічних реформ.

Деякі автори для аналізу стану реформування залізниці виділили такі критерії, як стан залізниць до початку реформування, передумови реформування, напрями реформування, результати реформування, переваги та недоліки, що виникли в результаті здійснення трансформацій. Позитивним аспектом реформування вважають збільшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій у галузь; підвищення якості надання послуг [Гречко А.В., 2009].

У дослідженнях польських учених Т. Банашчика і М. Круля розкрито теоретичні засади моделей реформування залізниць у різних країнах і проаналізовано практичні результати їх функціонування в період після реформ [Banaszczyk T., 2013]. М. Гайдус та А. Лешчик наголошують, що проведена реформа залізниці в Польщі не дала очікуваних ефективних результатів через монополію держави на ринку. Автори вбачають вихід у створенні конкурентних умов залізниці Польщі, тому пропонують створення такої оптимальної моделі, в якій управління залізничної інфраструктури – від капіталу групи польської залізниці (ПКП), ресурси залізничної інфраструктури – від транспортних компаній [Gajdus M., 2013].

Цілі статті. Для теперішньої ситуації з реформуванням залізниці актуальними є питання демонополізації та створення конкурентних умов для суб'єктів залізничного транспорту, що суттєво впливає на стан економічної безпеки як залізничної галузі, так і національної економіки.

Процес перетворення державного підприємства на приватне буде тривалим, але позитивно вплине на модернізацію української залізниці. Зокрема, підвищиться якість наданих послуг як для самих пасажирів, так і для вантажних перевезень. Реформа передбачає, що всі підприємства залізниці перейдуть в акціонерну компанію й будуть реорганізовані. При цьому передбачено, що скорочення працівників не відбудеться; 51% акцій залізниці залишиться в державній власності й не підлягатиме приватизації. Проте в Польщі за 1990–2013 рр. кількість працівників галузі скоротилась з 340 тис. у 1990 р. до 85 тис. у 2013 р. Така ситуація може очікувати й Україну.

Уряд України розраховує, що після реформи в галузь прийдуть нові інвестори, на гроші яких можна буде оновити інфраструктуру Укрзалізниці й закупити нове обладнання, насамперед вагони. Вже зараз половина українських вагонів належить приватним структурам, а після того, як підприємці почнуть вкладати гроші в перспективну галузь, застарілі потяги можна буде замінити повністю. Крім того, відтепер залізниця зможе здавати своє майно в оренду, що сприятиме збільшенню доходів і зарплат залізничників.

Але з початком реформ на залізниці постає все більше проблем. Причина того, що не всі цілі реформи були досягнуті, полягає, очевидно, в занадто високому ступені державного регулювання галузі й занадто великій кількості обмежень [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 31]. Крім того, старіння основних фондів зараз наближається до 80–90%. Отже,

виникає потреба запуску механізму із залучення в Україну інвестицій. Тоді не лише залізниця, а й зацікавлені приватні фірми почнуть вкладати гроші, і поступово з'являться можливості для створення високошвидкісного руху.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.

Дискусійними не тільки для України, а й інших країн світу є питання лібералізації ринку залізничних перевезень і повна або часткова приватизація галузі. З 2001 р. існує Міжнародний комітет проти приватизації залізниць, який утворено внаслідок потужного профсоюзного руху країн ЄС і США. Робітників, безумовно, хвилює звільнення персоналу при створенні приватних підприємств. Профсоюзні лідери наводять і більш вагомні аргументи економічного змісту. Конкуренти у будь-який спосіб будуть намагатися зменшити собівартість перевезень, від чого постраждає безпека руху: масовий споживач буде ризикувати, але віддасть перевагу нижчим тарифам. Загальмуються інноваційні проекти на транспорті: якщо залізниця перебуває в приватній власності, то шлях до наукових ноу-хау через бюджетні субсидії значно коротше, ніж від НДІ приватних структур.

Прихильники збереження залізниць в державній власності покладаються на досвід Великобританії, де у 1990-х рр. мала місце невдала спроба приватизації галузі.

Британська залізниця, яка з моменту створення була приватною, після закінчення Другої світової війни в кілька етапів була націоналізована (повністю це відбулося до 1947–1948 рр.). Однак, перебуваючи в державній власності, залізниці демонстрували зниження обсягів вантажоперевезень і відсутність зростання пасажирських перевезень [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 24]. З 1960 р. на фондовому ринку з'явилися акції нової структури Railtrack, яка володіла 21 тис. миль колій і 2,5 тис. станцій. Рухомий склад перейшов у власність численних операторів – із часом їх стало 130. Амбіціям менеджменту Railtrack не було меж: протягом 10 років обіцяли 16 млрд фунтів у реконструкцію залізниці. Але згодом виявилось, що виконати такі обіцянки просто нікому, адже компанії бракувало кваліфікованих робітників: стара гвардія із British Rail не захотіла переходити в нову структуру, віддала перевагу приватним компаніям. І хоча в перші роки після приватизації залізниці був збільшений обсяг вантажних перевезень, оператори ринку великих прибутків не отримали, адже гроші використовували на модернізацію активів [Хусаинов Ф.И., 2012].

Реформу залізниці ініціював у 1992 р. кабінет консерваторів Дж. Мейджора. Було вирішено ліквідувати державну монополію British Rail. Розробляючи схему приватизації залізниць, влада Великобританії діяла за тією самою логікою, якою вона дотримувалася при підготовці та здійсненні приватизації деяких інших підприємств і галузей. Ключовою ідеєю реформ було впровадження та посилення конкуренції скрізь, де тільки було можна. Два найбільш важливих аспекти, які включала в себе програма реформ, – це реформування відносин залізниці з державою й перебудова організаційної структури самої залізниці. у Великобританії 5 листопада 1993 р. був прийнятий Закон про залізничний транспорт, відповідно до якого з 1 квітня 1994 р. Британські залізниці (British Rail) як єдине ціле остаточно припинили своє існування. Замість них була утворена компанія Railtrack, що володіє інфраструктурою залізничних шляхів (залізничними коліями, станціями, системами зв'язку, штучними спорудами), але вона не здійснює їх експлуатацію.

Додатково були створені дві державні структури: відомство з видачі франшиз (OPRAF) і відомство залізничного розпорядника. Відомство з видачі франшиз не тільки їх видає, а й надає субсидії, необхідні для пасажирських перевезень. Відомство залізничного розпорядника має сприяти розвитку вільної конкуренції й запобігати діям, що суперечать її принципам; захищати інтереси споживачів послуг залізниць і компаній, що здійснюють залізничні перевезення [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 26].

У результаті Британська залізниця виявилася розділеною більше ніж на 70 окремих комерційних компаній. Багато хто з економістів критикує такий стан, зокрема

за те, що подібна приватизація може виявитися економічно неефективною. Однак на практиці фінансові показники галузі кардинально покращилися, здійснилися значні капітальні вкладення в інфраструктуру, причому аналіз показує, що існуючі інвестиції не були б можливі без приватизації й коштів від продажу акцій, а також кредитів приватного сектора [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 27]. Крім того, у результаті реформи на британському ринку залізничних перевезень з'явилися іноземні компанії. Низка перевізників належить французьким, датським, гонконгівським компаніям.

Залізниці Німеччині є власниками одного з найбільших британських перевізників і ще планують придбати франшизи на пасажирські перевезення [Хусаинов Ф.И., 2012, с. 28]. Однак основної мети – вихід на беззбиткову діяльність не досягли. Компанія Railtrack так і не стала на 100% приватною в повному сенсі цього слова. На неї було накладено безліч обмежень і заборон. Британське законодавство передбачає державне втручання у всіх випадках, коли з боку компанії буде виявлятися прагнення отримати надприбуток від інвестицій або відмовитися від проектів розвитку.

Досвід французької залізниці свідчить про те, що державний контроль транспорту не завжди є панацеєю від галузевих проблем. Монополія Національної спілки залізниці Франції SNCF виникла в далекому 1937 р. й майже без змін існувала до 1982 р. Компанія мала в країні досить розгалужену залізничну мережу. Масштабні бюджетні дотації давали змогу будувати залізницю навіть у випадку якщо це було економічно недоцільно. Прозріння прийшло у 1930 р. тоді з метою раціонального використання колій було вирішено відмовитися від 20 тис. км мало завантажених шляхів. Але через якийсь час проблема мало завантажених шляхів у Франції набула іншого характеру: розрослись міста, і колись непотрібні залізничні колії опинилися в межах мегаполісів, які страждали від браку потужностей для внутрішніх перевезень. Тому у 1981 р. в країні було накладено мораторій на ліквідацію колій і станцій. Проте закриття-відкриття ліній – не єдина проблема французької залізниці.

Одна із небагатьох країн, в якій реформа залізниці пройшла успішно, – Японія. Загальна довжина залізниць Японії – 23 670,7 км, з них 2893,1 км електрифіковані (18-те місце в світі). За вантажообігом залізниць вона теж посідає тільки 10-те місце. Але за їх пасажирообігом (380 млрд пас.) лише недавно поступилася лідерством Китаю та Індії – країнам з мільярдним населенням. Не менш наочні такі цифри: кожен японець за рік у середньому здійснює 200 поїздок і проїжджає по залізниці 1900 км, тоді як француз – 1235, німець – 1170, росіянин – 1060, а англієць – 670 [Андрюшина Т.В., 2010].

У світовій практиці реформування залізниці можна виділити дві моделі, що домінують: європейську (“*pienowej separacji / pienowego dostępu*”) (вертикального ешелонування / вертикалі доступу) і латино-американську (“*pienowej integracji*”) (“вертикальна інтеграція”) [Banaszczyk, 2013, с. 44]. У першому випадку інфраструктура перебуває під контролем державного підприємства, що функціонує незалежно від транспортних компаній, які утворені в результаті поділу державної монополії (частково або повністю приватних) і займаються транспортуванням вантажу чи пасажирів. Друга модель передбачає існування декількох центрів управління та існування кількох перевізників, що пропонують свої власні дороги й рухомий склад.

В ЄС, подібно до реформування електричних, газових, телеко-мунікаційних систем, експлуатації автомобільного транспорту, було прийнято рішення дозволити приватизацію залізничного вантажного ринку приватним інвесторам зі збереженням державного контролю над інфраструктурою. Модель “вертикального доступу” означає, що підприємства, які не задоволені послугами й цінами на перевезення, можуть оголосити конкурс на перевезення або створити свою власну транспортну компанію, яка працює на тих самих коліях (наприклад, німецька компанія Rail4Chem) [Banaszczyk T., 2013, с. 47]. Найбільш серйозною проблемою в цій моделі є залучення приватних інвестицій. Відсутність інтересу в інвесторів викликано введенням принципу недискримінаційної вартості за доступ до колій і складнощами визначення їх розміру.

Економісти й перевізники стверджують, що через неможливість диференціації цін дуже важко покрити високі фіксовані витрати на залізничному транспорті. У директиві ЄС було встановлено, що рівень зборів повинен бути якомога ближчим до граничних витрат, при цьому визнано, що це недостатній рівень для покриття постійних витрат. Крім того, деякі країни, керуючись короткостроковою стратегією, в основні платежі за доступ до платформ додають плату за колії, які будуть доповнювати частину постійних витрат.

Але ця ситуація в діяльності Європейської комісії є далекою від остаточного вирішення: кілька країн ЄС встановили ціну з урахуванням граничних витрат (Швеція, Данія, Фінляндія, Нідерланди, Великобританія), інші країни перебувають на рівні граничних витрат плюс прибуток, але він не є достатнім для покриття постійних витрат (Німеччина, Австрія, Франція, Італія).

Якщо підсумувати економічний ефект існуючих проблем, то ви-являється, що вони призводять до втрати 20–40% ефективності вантажних перевезень залізницею, яка відлякує потенційних інвесторів і впливає на відсутність зростання конкуренції, часто через відмову у видачі ліцензії на перевезення оператором. На рівень прибутків від перевезень залізницею впливає також досить висока конкуренція з автомобільним транспортом.

Ще однією проблемою є небажання позбутися державного контролю над залізничним транспортом. Наприклад, у зв'язку з членством у ЄС деякі країни дуже швидко ввели відповідні регуляторні директиви щодо реорганізацій у країнах ЄС. Однак, фактичний стан недостатньо відповідав правовим змінам.

В Україні слід звернути увагу на досвід Польщі, шлях якої найбільш близький нашій країні. Польща й Україна – дві постсоціалістичні держави, що мали приблизно однакові стартові позиції на початку трансформаційних перетворень, досить схожу структуру економіки, подібне складне геополітичне становище та поляризовану політичну систему. Польща, яка ще в 90-х рр. минулого століття чітко трималася курсу на євроінтеграцію, досягла більших економічних успіхів порівняно з Україною, яка намагалася отримати дивіденди, декларуючи інтеграційні прагнення одночасно в східному й західному напрямках. Отже, Польща має близько 20 тис. км залізничних колій, з яких 11 тис. км (близько 55%) потребують ремонту, а 6860 км (35% від загальної інфраструктури) – модернізації. Негативним явищем, спричиненим застарілою інфраструктурою, є відсутність можливостей для впровадження нових заходів, які можуть поліпшити економічну ефективність залізничних перевезень (наприклад, застосування чеських 47-вагонних потягів), а також розвиток вищої швидкості, щоб мати змогу конкурувати з автомобільним транспортом. Стан будівель вокзалів та інших приміщень, в яких обслуговуються пасажирів, також відповідає іміджу залізничної інфраструктури. У лютому 2010 р. у Польщі було 2667 залізничних станцій, з яких тільки 966 функціонували. Комерціалізація мала б забезпечити функціонування РКР в ринкових умовах, що було однією з умов членства в ЄС, але ігноруються як загрози, так і можливості [Banaszczyk T., 2013, с. 41].

Після переходу польської залізниці РКР на ринкові умови значної переваги почали набувати незалежні перевізники, що до 2010 р. опанували близько 50% вантажних перевезень та 49% ринку пасажирських перевезень. Національні аналітики вважають, що вирішення проблем РКР – це взяти державі на себе більше відповідальності за діяльність перевізника, що означає збільшення субсидій і пошук можливостей використання різних фондів для реконструкції залізниці. Така позиція свідчить, як глибоко вкорінилася ідея щодо комерціалізації та приватизації залізниці. Тому існує потреба в довгостроковій програмі з модернізації й розбудови залізничної інфраструктури, що заснована на реалії фінансування та економічної ефективності. Для цього РКР потрібне додаткове фінансування, що на цей час є неможливим, адже РКР має борг 5,8 млрд злотих. Тільки у 2009 р. 1,5 млрд злотих пішло на погашення відсотків за кредитами, а в 2010 р. ця сума становила 1 млрд злотих. Для погашення

зобов'язань у 2009 р. було випущено п'ятирічні облигації на суму 650 млн дол. Борги РКР з'явилися в результаті прийняття зобов'язань з реформування державних підприємств – акціонерні товариства РКР заборгували понад 1,9 млрд злотих (разом з 400 млн злотих приватизованої металургії), не була досягнута жодна з приватизаційних цілей, а нерухомість, що була виставлена на продаж, мала дуже низький попит (у 2009 р. отримано лише 20% від запланованого). У середині 2010 р. було прийнято рішення про викуп державою Польських залізничних ліній (PLK) – (Polskie Linie Kolejowe). Близько 6 млрд злотих було отримано групою РКР з польської скарбниці на термін до 2014 р. (термін повного викупу акцій РКР, що повністю піде на погашення боргів). До 2015 р. місцеві органи влади повинні отримувати 3,6 млрд злотих на закупівлю, модернізацію та ремонт рухомого складу. Додатково за рахунок коштів Програми споживчої інфраструктури і охорони середовища на 2007–2013 рр. було отримано 175 млн євро на підтримку міжміських маршрутів Польщі.

За рахунок приватних інвесторів було модернізовано залізничні станції в Катовіцах, Варшаві Західній, Варшаві та Познані Центральній та Східній, загальна вартість якої – близько 2 млрд злотих. Бізнес-модель передбачає, що РКР надає землю в обмін на нові станції з роздрібною торгівлі та обслуговування, а також прибутки від діяльності торгівлі й обслуговування всіх об'єктів, які будуть створені навколо нової станції. У більшості випадків проблемою для потенційних інвесторів є пошук фінансових джерел. Водночас заважає проблема відсутності статусу власності на землю, на якій вони зводять нові будівлі, і відсутність їх регламентації (право власності на будівлю пов'язано з правом на землю). Завдяки вступу до ЄС Польща мусить слідувати моделі “вертикального ешелонування”.

Висновки. Аналіз досвіду країн з реформування й розвитку залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки залізниці в Україні відкриває можливості підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання та посилення конкурентних переваг залізниці.

Розробка моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національну економіку України загалом, зводиться до формування нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого державного підприємства Укрзалізниця.

Існує нагальна потреба активного пошуку фінансово-економічної моделі реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг. Метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів і вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й сприяла економічній безпеці та розвитку національного господарства.

Пріоритетними напрямками модернізації залізничного транспорту в Україні визначено такі: сприяння зменшенню транспортної складової в собівартості продукції промислових підприємств, створення конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг. Планується розмежування вантажного та пасажирського руху й подальше збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у міжнародних напрямках транспортних коридорів, що дасть змогу підвищити транзитний потенціал України.

Для ефективного реформування залізниці Україні потрібно прийняти чималий пакет законів: “Про транспортну безпеку”, “Про основи ціноутворення на залізниці”; внести доповнення до Податкового кодексу та розробити інші нормативні акти, що потребує чималих зусиль і часу. У зв'язку із цим у ході структурних перетворень на українських залізницях доцільно меншою мірою використовувати досвід британської “приватно-ринкової” моделі перетворень і більшою – концепцію здійснення

структурних реформ залізничного транспорту Німеччини, що забезпечує збереження централізованих важелів управління з одночасним застосуванням в окремих галузях децентралізації й конкуренції. Треба враховувати, що залізниця – одна з найбільш капіталомістких інфра-структурних мереж, які найважче піддаються реформуванню.

Список використаних джерел:

- Андрюшина Т.В. Японская железная дорога Japan Railways (JR) [Электрон-ный ресурс] : учеб. пособ. для специалистов в сфере транспорта / Т.В. Андрюшина, А.А. Бондаренко. – Новосибирск : НГПУ, 2010. – 1 электрон. опт. диск (CD-R).
- Гречко А.В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи / А.В. Гречко // Економічний вісник НТУУ “КПР” : зб. наук. праць. – 2009. – № 6. – С. 137–141.
- Міщенко М.І. Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн / М.І. Міщенко // Вісник ДНУЗТ. – 2009. – № 26. – С. 214–222.
- Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього ком-плексу в Україні. – К. : НІСД, 2013. – 32 с.
- Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте : монография / Ф.И. Хусаинов. – М. : Наука, 2012. – 192 с.
- Banaszczyk T. Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T. Banaszczyk, M. Król // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013. – № 4 (2). – S. 44–53.
- Gajdus M. Kilka uwag na temat konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce is treści / M. Gajdus, A. Laszczyk // Internetowy Kwartalnik Intymono-polowy i Regulacyjny. – 2013. – № 4 (2). – S. 34–43.