

УДК 351:164.01

Є. Федорук

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОЇ ДЕРЕГУЛЯЦІЇ

Розкрито стратегічну важливість залізничного транспорту для України як ключової транспортної ланки загальної транспортної системи України, що конче потребує впровадження дієвих реформ для виведення залізничного транспорту з занедбаного стану на новий конкурентний рівень, відповідно до напрямку європеїзації, що обрала Україна, як основний вектор розвитку на найближчі роки. Подано аналітичний звіт, з детальною характеристикою залізничної системи України та її статистичними даними: структура, основні показники (вантажобіг, обсяг вантажних перевезень тощо), мережева розгалуженість, сучасний стан, проблеми, перспективи розвитку тощо. Співставлено реформування залізничного транспорту Європи з необхідністю його проведення для української залізничної системи, що дасть змогу побачити не лише нові перспективи розвитку.

Ключові слова: механізми державного управління, реформа залізничного транспорту, логістика, транспорт.

Необхідність реформування залізничного транспорту зумовлена не лише помітним спадом активності залізничного сектора, а насамперед невідповідністю тенденціям світового ринку та неспроможністю задовольнити внутрішні потреби України економічного спрямування.

Ситуація, яка склалася навколо залізничного транспорту України, на сьогодні і вже протягом декількох років, які можна в історії залізниці розмежувати на етапи реформування, розглядається на науково-практичному поприщі в таких державних документах, як: Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки та Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Процес реформування триває вже давно, а істотних змін – не має.

Питання реформування залізничного транспорту України входить до кола наукових інтересів таких визнаних фахівців, як А. Новикової, І. Аксьонова, Т. Мукмінової, Г. Ейгутіса та інші.

Враховуючи величезну кількість дослідників, які продовжують працювати над питаннями реформування залізничного транспорту, залишається відносно така ж кількість аспектів, яких не торкнулися. Не можливо залишити без уваги проблеми практичного впровадження реформ та їх невідповідність реаліям і потребам країни.

Метою статті є доведення необхідності реформування залізничного транспорту та виокремлення актуальних та дієвих реформ для української залізничної системи

Залізничний транспорт у структурі державного транспортно-логістичного комплексу України становить собою національне надбання для країни. Залізничний транспорт є одним із основних чинників динамічного розвитку економіки країни, для національної економіки залізничний транспорт, а саме: 56,7% в сукупному обсязі перевезень вантажів; 61,2% – вантажообігу.

Мережа залізничного покриття України – одна з найбільш розвинених з-поміж країн Європи, експлуатаційна довжина якої перевищує 22 тис. км. При цьому “Укрзалізниця” має розгалужену систему виходів на мережі суміжних країн – функціонують понад 50 залізничних пунктів пропуску; є виходи інфраструктури на морську і річкову перевалку вантажів. У контексті інтеграції України в міжнародну систему перевезень важливо, що територією країни проходять три міжнародні транспортні коридори – МТК (№ 3, 5, 9), а також 6 коридорів Організації співробітництва залізниць. Через дунайські порти Україна виходить на Критський коридор № 7 (“Дунайський”). Нарешті, загальна довжина залізничних магістралей у рамках МТК, понад 3 тис. км., формує більше 13% загально мережевої протяжності “Укрзалізниці”, і при цьому саме на напрямках МТК дислокуються найбільші вузли з найбільшою високою пропускною здатністю. Мережа залізничних ділянок МТК знаходиться в стадії оновлення так, будується Бескидський тунель, одна з основних ланок цієї підсистеми. Ефективне використання такого потужного інфраструктурного потенціалу неможливе поза процесами інформаційної інтеграції у сфері перевезень, зазначив Ю. Меркулов (рис. 1) [1].



Рис. 1. Структура міжнародних транспортних коридорів України

Обсяги вантажних перевезень дають змогу Україні посідати 4 місце на Євроазійському континенті, пропускаючи поперед себе тільки залізниці Китаю, Росії, Індії.

Українські залізниці знаходяться в управлінні Державної адміністрації залізничного транспорту. Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) була створена відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України № 356 від 14.12.1991 р. та працює згідно із відповідним положенням, затвердженим Кабінетом Міністрів України. Укрзалізниця є органом управління залізничним транспортом загального користування,

підпорядкованим Міністерству транспорту та зв'язку України як органу державного управління.

Відповідно до Закону України “Про залізничний транспорт”, залізничний транспорт знаходиться повністю у сфері державного управління і в державній власності. Він функціонує як державна монополія. Між тим, природною монополією є лише залізничні колії та інша інфраструктура, а рухомий склад штучно вважається монополією. Правові, економічні та організаційні засади державного управління діяльності залізничного транспорту визначені Законом України “Про природні монополії”. Укрзалізниця здебільшого поєднує функції державного органу управління і господарюючого суб'єкта. Це негативно позначається на рівні конкурентоздатності залізниць, оскільки держава, і це очевидно, не в змозі забезпечити достатні обсяги фінансування, а обтяжливість соціальними питаннями робить залізничний транспорт неконкурентним щодо аналогічних залізничних систем інших країн.

На залізничному транспорті функціонує 252 підприємства, установи і організації різного профілю діяльності. З них 42 безпосередньо підпорядковані Міністерству інфраструктури України. До сфери управління Державної адміністрації залізничного транспорту належать 210 підприємств, установ і організацій. Серед них 6 залізниць (Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська), 7 відкритих акціонерних товариств, 106 медичних та оздоровчих закладів, підприємства торгівлі, побуту, громадського харчування тощо, у яких працює понад 400 тис. осіб. Така розгалужена система потребує значних обсягів фінансування на утримання господарств, більшість із яких є збитковими. Окрім того, на ринку залізничних перевезень працюють 17 компаній-операторів вантажних перевезень різних форм власності.

Стратегічна залізнична мережа України (далі – СЗМ) – це підприємства та лінії, на яких виконуються основні обсяги вантажних та пасажирських перевезень.

Протяжність ліній стратегічної залізничної мережі становить 45% від загальної експлуатаційної довжини українських залізниць і використовується за двома призначеннями: вантажний та пасажирський рух.

В той час як більшість європейських країн вже давно провели розподіл залізничного покриття за цільовим призначенням, в Україні на сьогодні не існує розподілення СЗМ на пасажирські та вантажні [2]. Таким чином виходить, що експлуатація СЗМ у суміщеному вантажно-пасажирському русі значно обмежує швидкість та має негативний вплив на безпеку перевезень, управління інфраструктурою та підвищує експлуатаційні витрати.

Вантажоперевезення в Україні характеризуються неоднорідністю, тобто використання залізничного транспорту за основним функціональним призначенням реалізується не з повним використанням інфраструктури. Майже 90% всіх обсягів перевезень залізничним транспортом здійснюється на 45% від всієї експлуатаційної довжини залізничної інфраструктури (майже 85% СЗМ), в той час, як решта інфраструктури майже не використовується чи використовується настільки рідко, що не покриває витрат на своє утримання.

Всі ці фактори є прямим підтвердженням неефективності державних механізмів управління, які мають бути переглянуті, проаналізовані та повністю перероблені. Такого роду використання ресурсної бази має свої наслідки, які викликають пряму необхідність до оптимізації залізничної інфраструктури та закриття чи зміни призначення залізничної мережі.

Саме завдяки цьому державний апарат, показуючи економічну ефективність частини залізничного сектору, вважає доцільним передати до рук приватних компаній, таким чином спонукаючи до приватизації, що потім іменуються реформами.

Останнє десятиліття у залізничному транспортному секторі ознаменоване як епоха оптимізаційних процесів зі скорочення непродуктивних витрат, яка спричинила ліквідацію 26 відділень залізниць і 110 інших підрозділів інфраструктури, закриття 6 малодіяльних ділянок, передачу на приватизацію 22 заводів і понад 90% об'єктів торгівлі і громадського харчування, було передано в комунальну власність майже 95% житлового фонду, всі дитячі дошкільні установи, а також 35 об'єктів культури і спорту [3].

Експерти підсумовують, що економічна ефективність галузі залишається на досить низькому рівні та має потенціал зростання ефективності, як в частині поліпшення експлуатаційних, так і фінансових показників, лише за умов розробки ефективної програми розвитку залізничного транспорту.

Результати дослідження доводять, що залізнична транспортна система України знаходиться у занедбаному стані, застаріла і значною мірою втратила свій потенціал та економічну ефективність. Статистичні дані підтверджують результати дослідження:

- 1) втрачено 38% потенційних перевізних можливостей;
- 2) втрачено 50% забезпечення вантажними вагонами;
- 3) 30% верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи) потребують заміни;
- 4) потребує ремонту 56% всього рухомого складу;
- 5) підлягає реконструкції 40% систем тягового енергозабезпечення та понад 11% дефектних мостів і інших штучних споруд.

Дуже цікавим фактором є те, що сучасна система залізничного транспорту України не є єдиною сукупністю залізниць, державних підприємств тощо. Всі вони де-юре не є єдиним цілісним комплексом. Цей факт створює діаметрально протилежну інвестиційну картину, яка має вкрай низьку привабливість для інвесторів і, як показала практика, не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів.

Враховуючи стрімке прагнення України до європейської інтеграції, треба розуміти, що система реформ є фундаментальною основою для інституційної адаптації системи залізничного транспорту України до стандартів ЄС.

Система залізничного транспорту потребує таких реформ:

- вдосконалення законодавчої бази;
- оптимізація організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід;
- використання прозорих ринкових механізмів;
- створення єдиних та рівних умов для всіх учасників ринку.

Започаткування реформ залізничного транспорту випало на долю європейських країн. Початком реформ стала причина збитковості залізничного транспорту, оскільки перевезення не приносили бажаного фінансового результату, виробнича та технічна бази потребували негайного оновлення, рівень конкуренції інших видів транспорту стрімко підвищився і відтіснив залізничний транспорт.

Доктриною епохи реформ країн Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту стала імплементація прозорих ринкових механізмів та всезагальна лібералізація.

Положення європейських реформ залізничного транспорту визначалося таким чином:

- вільний доступ до інфраструктури;
- дворівневе фінансування інфраструктури: державні кошти та залучення коштів приватних осіб;
- підтримка конкуренції;
- відмова від перехресного фінансування;
- реструктуризація фінансової системи.

Основними принципами реформування європейського залізничного транспорту стали:

- поетапна імплементація реформ;
- збереження за державою контрольної функції над залізничною сферою;
- відмова від втручання в господарську діяльність;
- децентралізація управління окремими видами діяльності.

Реформування залізничного транспорту пройшло майже всю Європу та світ. Кожна з країн проходила підготовчий етап до реформ, застосовувалися різні методи та інструменти для реформування, але єдиною була мета, незалежно від того, в якому стані знаходилася залізнична галузь чи які перед нею стояли виклики [4]. Перед початком реформ у кожній з країн було розпочато підготовчий процес, створювалася фундаментальна основа для реформ, змінювалося нормативно-правове підґрунтя, обиралася певна методика та інструментарій. Враховуючи різноманітні варіації проведених реформ (чи то розподілення транспортної інфраструктури, чи відділення перевізної складової від транспортної інфраструктури тощо), збереглася цілісність сектора залізничного транспорту – як інфраструктурна єдність так і функція перевезень. Було вжито заходів щодо розвитку конкуренції та створення єдиних вимог як щодо доступу до інфраструктури, так і доступу до ринку взагалі [5].

Доцільно зауважити, що жодна з країн, які пройшли шлях реформ, не вважали обов'язковим вводити приватизаційний процес який санаційний механізм галузі, оскільки це не було і не є необхідністю. Багато країн залишили інфраструктуру у державній власності, бо за міжнародним досвідом повна передача інфраструктури залізниць у приватні руки є негативним фактором для розвитку залізничного транспорту, насамперед, залізничних перевезень. Загалом досвід реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах підтверджує його позитивний вплив на їх розвиток.

Враховуючи теперішню ситуацію навколо залізничного транспорту України, реформи зумовлені не лише необхідністю в технічному переобладнанні, оновленні, а більше зростаючими потребами економіки країни, підвищення якості послуг та зменшення вартості транспортного складника в ціні продукції для соціальної верстви населення.

Стан, у якому на сьогодні знаходиться залізничний транспорт України, пояснюється низкою фактів:

- неефективна система фінансуванням з державного та місцевих бюджетів;
- відсутність коштів на відтворення основних засобів залізничного сектора через занижену вартість та нехтування проведенням амортизаційних процедур;
- економічно необґрунтована тарифна політика щодо надання послуг залізничним транспортом;
- відсутність фінансових механізмів для переобладнання чи технічного оновлення основних засобів (лізингу);

- низький рівень конкурентності в середовищі;
- відсутній інвестиційний механізм у галузь.

Наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни використовуються недостатньо. Є відставання у розвитку транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації.

Останні роки пройшли в реструктуризаційних процесах, у процесах реформування залізничного транспорту. Все більша кількість країн світу вдаються до цього процесу. Переслідуючи мету підвищення конкурентоздатності, реформування залізниць світу набуває неабияких масштабів та обсягів. Комісія ЄЕК ООН наводить такі дані, що кількість країн, що беруть участь у цьому процесі, наближається до 60 [6].

Реформування залізничного транспорту відкрило серйозні перспективи для подальшого розвитку галузі. Реформи відкрили для приватних операторів доступ до залізничної інфраструктури і дозволили їм працювати на всій території регіону, а з іншого боку, це дало змогу збільшити притік інвестицій у залізничну галузь. Загальна сума реалізованих програм становить понад 170 млрд дол.

Можна резюмувати, що процес реформування у підсумку створює перспективи, підвищує економічну ефективність сектора, істотно впливає на покращення рівня соціального життя населення. За результатами проведення реформування залізничного транспорту та операторів, держави можна поділити на ті, що пройшли реформування успішно; ті, що на сьогодні закінчили цей процес, але їх результати ще чітко не визначились; ті, що знаходяться у цьому процесі [7]. Україна наразі намагається розпочати процес реформування.

Перед початком реформування потрібно обрати такі основні принципи для українських реформ:

I. Розробити Генеральний план для залізниць України.

II. Проаналізувати та провести зміну в організаційній структурі залізничного транспорту та зміни у власності.

III. Розпочати процеси раціоналізації управління та оптимізації витрат.

IV. Фінансова складова реформ має бути краще організованою та прозорішою.

V. Розмежувати функціональну складову на залізницях України, відокремити:

– регуляторна та наглядацька функція: забезпечення дотримання та виконання нормативно-правової бази, принципів комерційної діяльності, контроль за тарифною ситуацією на ринку, антимонопольне регулювання тощо;

– управлінська функція, яка буде закріплена за державою чи приватною компанією, що володіє певною інфраструктурою та стягує плату за користування доступ;

– політична функція: формування і ухвалення транспортної політики, зокрема програм розвитку, законотворчу діяльність, розроблення нормативних актів і тарифних принципів; основні суб'єкти: Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Міністерство транспорту та зв'язку України, органи місцевого самоврядування;

– діяльність бізнес-структур за принципом надання доступу до інфраструктури операторам, які ведуть транспорту діяльність (основні суб'єкти – комерційні залізничні компанії);

– інші види діяльності потрібно відокремити від загальної структури залізничного сектора з подальшою реструктуризацією на окремі компанії (або приватизувати, або передати регіональним органам влади).

VI. Відокремити та зробити незалежним управляючого інфраструктурою, а також зобов'язати його надавати інфраструктуру на рівних умовах як “Укрзалізниця”, так і

новоствореним залізничним операторам на основі нормативних актів і тарифів, перевірених регулятором.

Особливу увагу доцільно звернути на інфраструктурну проблему залізничного сектора.

Інфраструктура залізничного сектора поділяється на два рівні:

1. Інфраструктура, до складу якої включено: колії, земляне полотно, штучні споруди (мости, тунелі тощо), мережі електропостачання та зв'язку, системи керування рухом поїздів, а також залізничні станції з вокзалами та колійним розвитком, експлуатаційно-ремонтні підприємства (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії, СЦБ та зв'язку, енергопостачання тощо).

2. Інфраструктура, яка складається з: рухомого складу (локомотиви, вагони, електропоїзди та дизельні поїзди), спеціального рухомого складу (автомотриси, підйомні крани на залізничному ходу, пожежні поїзди, снігоочишувачі), колійних машин.

Зменшення виробничої бази залізничного сектора започатковано ще у 1991 р., коли інвентарний парк тягового рухомого складу стрімко скоротився на 2082 одиниці (26%), пасажирських вагонів – на 2584 вагони (25%), вантажних вагонів – на 120 тисяч (45%), за причин виведення з експлуатації рухомого складу, який за неправдивими даними відпрацював граничний термін служби, а також хронічного недофінансування закупівлі нового залізничного парку. Складність питання полягає у тому, що граничний термін експлуатації становить майже 25 – 30 років, якщо не брати до уваги той факт, що для різного типу вагонів термін експлуатації різниться, це спричинює необґрунтоване збільшення витрат на ремонт та забезпечення безпеки руху проти нормативних більше ніж у 2 рази.

Підвищення конкурентної боротьби, бурхливий розвиток європейського ринку перевезень – не єдині об'єктивні причини для необхідного оновлення рухомого складу.

На жаль, державний апарат не сприймає того факту, що оновлення залізничного рухомого складу на ряду з проведенням капітального ремонту із метою подовження терміну експлуатації та модернізація існуючого рухомого складу, а також проста заміна зношеного рухомого складу, що був спроектований за часів СРСР та майже не відповідає міжнародним стандартам на новий, є лише частковими санаційними заходами в залізничному секторі. Виходячи з реалій сьогодення, об'єму потреб ринку, економіки країни, швидкості росту конкуренції на світовому ринку перевезень, застосуванням лише тільки цих складників не можуть загалом вирішити проблему оновлення рухомого складу. Більша частина рухомого складу, який зараз знаходиться в експлуатації на залізницях України, за якісними показниками технічного стану, значно поступається сучасному закордонному, порівняно з ними має вищі витрати на утримання при експлуатації. Відсутність сучасних мікропроцесорних систем управління та діагностики, асинхронного тягового приводу, сучасних систем охолодження тягових електричних машин та рекуперативної енергії знижує його ефективність на 20 – 30% порівняно з закордонними зразками, а використання застарілих конструкційних рішень призводить до зниження надійності та збільшення витрат на утримання рухомого складу.

Результати дослідження підтверджують, що країни, які серйозніше поставилися до процесу реорганізації залізничного сектора, з проведенням реформ змінили вже декілька поколінь рухомого складу.

Оскільки Україна переслідує мету інтеграції у міжнародну систему перевезень, від організаційних заходів й інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури і рухомого складу залежить кінцевий результат процесу інтеграції у світове товариство.

Шлях, обраний державним апаратом для вирішення проблеми оновлення рухомого складу, не має обмежуватися лише придбанням необхідної кількості одиниць рухомого складу нового покоління, що відповідає міжнародним стандартам, європейським нормам щодо залізничного транспорту [8], а й створити можливості для ведення комерційної діяльності та створити адекватні умови для виходу приватних компаній на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізних колій та мереж тощо), створити механізм оплати за експлуатацію інфраструктури залізничного сектора для всіх учасників ринку: перевізників, включаючи й Укрзалізницю.

Імплементация механізму відкритого доступу до інфраструктури залізниць забезпечує реалізацію можливості для діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств. Відкритий доступ створить для транспортних підприємств плацдарм для розвитку залізничного сектора, який спонукатиме до впровадження та розробки нових послуг, рівня обслуговування перевезень як внутрішніх, так і зовнішніх, до виходу на нові ринки.

Що стосується проблем нормативно-правового аспекту залізничного сектора, тут є також перешкоди на шляху гармонізації з європейським законодавством та дієвістю на внутрішньому просторі країни. Правові, економічні та організаційні засади державного управління діяльності залізничного транспорту регулюються Законами України “Про природні монополії”, “Про залізничний транспорт”.

Основним недоліком законодавчої основи ми вважаємо тарифне питання. Відповідно до ст. 9 Закону України “Про залізничний транспорт”, тарифи на послуги залізничного транспорту підлягають державному регулюванню у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України “Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)” № 1548 від 25.12.1996 р. із змінами та доповненнями, тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги установлює Мінтрансзв’язку за погодженням із Мінекономіки і Мінфіном, а на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу у міжнародному і внутрішньому сполученні (крім приміських перевезень) за погодженням – з Мінекономіки.

Регулювання вартості послуг, що установлюється за вільними тарифами, визначено постановою Кабінету Міністрів України “Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом” № 252 від 19.03.1997 р. та “Про порядок формування і застосування вільних (ринкових) цін і тарифів на продукцію, товари і послуги”, затвердженою Постановою Головного управління цінової політики Міністерства економіки України № 15 від 27.12.1991 р.

Виходячи з економічної ролі тарифної політики залізничного сектора, зрозумілим є той факт, що за рахунок низьких тарифів на залізничні перевезення та експлуатаційної вартості інфраструктури стає неможливим розвиток залізничного транспорту. Як вже зазначалося раніше, залізнична галузь України значно поступається розвиненим країнам за рівнем технологій, оскільки українська технологічна база (основні фонди) є застарілими і відстають від світового стану техніки на кілька десятків років, на залізницях прогресує тенденція фізичної зношеності і морального старіння основних виробничих фондів (рухомого складу). Зношеність рухомого складу становить приблизно 86%.

Теперішні механізми регулювання тарифною політикою доводять свою економічну неефективність. На сьогодні діючі суб'єкти ринку звикли до державної підтримки, тобто державного субсидіювання, яке використовувалося не за цільовим призначенням. Проблематика питання полягає у тому, що темпи росту цін на продукцію, що закуповується залізничною галуззю, випереджають темпи росту тарифів на перевезення, звідси відсутність дохідного фактору та збитковість галузевих процесів. Державний апарат залишив за собою контроль над тарифною політикою, але ціни на продукцію залізничної галузі залишаються на вільному ринковому формуванні.

Звідси також випливають проблеми забезпечення транспортними послугами населення. Закон України "Про залізничний транспорт" визначає, що центральні та місцеві органи державної влади мають відшкодовувати Укрзалізницю державного або місцевих бюджетів збитки від перевезень пільгових категорій громадян. Окрім того, Кабінетом Міністрів України щорічно для Укрзалізниці установлюється державне замовлення щодо перевезення пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, розвитку магістральних ліній та придбання рухомого складу.

Окрім того, Міністерство економіки України та Міністерство фінансів України, установлюючи тарифи на залізничні перевезення та погоджуючи показники фінансового плану залізниць, по суті не несуть відповідальності за стан справ та розвиток галузі.

Останні зміни в тарифній політиці залізничного транспорту відбулися у 2007 р., коли за досить короткий період збільшилися на 20%. Основне навантаження тарифів позначилось на соціальній верстві населення, що виглядає звичним для українського державного апарату.

В Україні, так вже історично склалося, що зміни є нерегулярними та хаотичними, що постійно тримає у напрузі вантажовласників та ускладнює планування і ведення бізнесу загалом. Всі ці заходи держава звикла називати запозиченим досвідом розвинених країн чи країн-сусідів. Ось, наприклад, у Росії такі зміни пройшли плавно, в декілька етапів. Тарифи були переглянуті та змінені протягом 2 років (2007 – 2008 рр.) у розмірі від 12% до 18%. Це дало змогу досягти поставлених заздалегідь цілей та уникнути значної кількості негативних наслідків.

Використання простих, але своєчасних механізмів дасть змогу вирішити основні проблеми залізничної галузі в частині регулювання тарифної політики. Аналіз середовища до початку нового періоду діяльності, до прийняття бюджету допоможе зрозуміти, чи потрібно взагалі щось змінювати, оптимізувати тощо.

Висновки

Виходячи з отриманих результатів дослідження, можна зробити такий висновок, що реформування системи залізничного транспорту на сьогодні є об'єктивною необхідністю. Розриви у розвитку галузі, відставання реформування від інших країн СНД, Європи, світу має свої наслідки: зниження конкурентних можливостей залізничного транспорту України на світовому ринку транспортних послуг, унеможливлене використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і подальший розвиток галузі. Реформування залізничного транспорту насамперед вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід. А також потрібен системний аналіз впливу реструктуризації на користувачів транспортних послуг.

Література

1. Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості [Текст]. — 2010. — № 30. — С. 11—16.
2. Цибок В. О. Організаційно-економічний механізм державного регулювання АПК в умовах фінансової кризи / В. О. Цибок // Економіка АПК [Текст]. — 2009. — № 10. — С. 22—25.
3. Data&Research / World Bank. Ukraine: Trade and transit Facilitation study [Electronic resource]. — Access mode : <http://econ.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTDEC/0,,menuPK:476823~pagePK:64165236~piPK:64165141~theSitePK:469372,00.html>.
4. Гаджинский А. М. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики [Текст] / А. М. Гаджинский. — М. : Издательская торговая корпорация, 2012. — 324 с.
5. Coyle J. J. The Management of Business Logistics. — 5ed / J. J. Coyle, E. J. Bardi, C. J. Langley. — St. Paul (Minn.) : West Publishing Co., 2010. — 232 p.
6. Competitive Ukraine [Электронный ресурс] : Отчет о конкурентоспособности Украины 2012. — Режим доступа : http://competitiveukraine.org/competitive_report.
7. Поважний О. С. Антикризове управління економічною безпекою [Текст] : монографія / О. С. Поважний, Н. М. Ткачова, В. Л. Пілюшенко. — Донецьк : ВІК, 2010. — 310 с.
8. Окольнішникова И. Ю. Разработка алгоритма стратегического планирования в системе риск-менеджмента предпринимательских структур / И. Ю. Окольнішникова, Е. В. Каточков // Вестник Южно-Уральского государственного университета [Текст]. — 2012. — № 22 (2810). — С. 152—155. — (Серия: Экономика и менеджмент).

Ye. Fedoruk

RAILWAY TRANSPORT REFORM AS A MECHANISM OF STATE DEREGULATION

The article reveals the strategic importance of the rail transport in Ukraine as a key transport link in the overall transportation system of Ukraine, which requires the implementation of effective reforms to get the rail transport out of the state of disrepair on a new competitive level according to the direction of Europeanization chosen by Ukraine as the main vector of development for the coming years. The article presents an analytical report with detailed characteristics of the railway system of Ukraine and its statistics: structure, key indicators (freight turnover, volume of freight traffic, etc.), branching network, current state, problems and prospects of development etc. The railway transport reform in Europe is compared with the necessity for railway system reform in Ukraine that allows us to see not only new prospects of development.

Key words: mechanisms of public administration, railway transport reform, logistics, transport.