

УДК 338.49:656.224

Олег Гненний, д. е. н., проф.

(Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка Лазаряна)

Вячеслав Задоя, к. е. н, доц.

(Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка Лазаряна)

Лариса Марценюк, к. е. н, доц.

(Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка Лазаряна)

ШЛЯХОМ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ: ОСОБЛИВОСТІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ КРАЇН СВІТУ

Пошук нових ефективних дій в галузі управління пасажирським господарством України і формування нового економічного механізму взаємин між учасниками пасажирських перевезень залізничним транспортом є ключовими напрямками реформування пасажирського господарства Укрзалізниці.

Потреба в реорганізації виробничої інфраструктури залізниці викликана тим, що в останні роки навіть у розвинутих країнах погіршується фінансове положення залізничного транспорту. Крім того, важливою причиною виділення інфраструктури є необхідність створення умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту, у першу чергу, автомобільним.

Сьогодні більшість залізниць світу, зокрема в Україні, перебуває в стадії реструктурування і настроювання господарських механізмів на ринкові відносини – встановлення форм власності та вибір моделі управління.

Для України є дуже важливим врахування особливостей реформування залізниць країн світу, що дозволить залізничному транспорту країни поступово та надійно інтегрувати у єдину європейську та світову транспорту систему, виключивши можливість негативних наслідків структурної реформи.

З цією метою було проаналізовано структурні зміни в системі залізничного транспорту деяких європейських країн та виявлено позитивні та негативні наслідки проведення реформ з метою використання наявного досвіду у процесі здійснення реструктуризації залізничного транспорту України.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, приватизація, інфраструктура, ефективність.

© Гненний О. М., Задоя В. О., Марценюк Л. В., 2014

Олег Гненный, д. э. н., проф.

(Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика Лазаряна)

Вячеслав Задоя, к. э. н., доц.

(Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика Лазаряна)

Лариса Марценюк, к. э. н., доц.

(Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика Лазаряна)

ПУТЕМ ЕВРОПЕЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ: ОСОБЕННОСТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СТРАН МИРА

Поиск новых эффективных действий в области управления пассажирским хозяйством Украины и формирования нового экономического механизма взаимоотношений между участниками пассажирских перевозок железнодорожным транспортом являются ключевыми направлениями реформирования пассажирского хозяйства Укрзалізничці.

Потребность в реорганизации производственной инфраструктуры железной дороги вызвана тем, что в последние годы даже в развитых странах ухудшается финансовое положение железнодорожного транспорта. Кроме того, важная причина выделения инфраструктуры – необходимость создания условий равной конкурентной борьбы с другими видами транспорта, в первую очередь, автомобильным.

Сегодня большинство железных дорог мира, в том числе в Украине, находится в стадии реструктуризации и настройки хозяйственных механизмов на рыночные отношения – установление форм собственности и выбор модели управления.

Для Украины очень важен учет особенностей реформирования железных дорог стран мира, что позволит железнодорожному транспорту постепенно и надежно интегрировать в единую европейскую и мировую транспортную систему, исключив возможность негативных последствий структурной реформы.

С этой целью были проанализированы структурные изменения в системе железнодорожного транспорта некоторых европейских стран и выявлены положительные и отрицательные последствия проведения реформ с целью использования имеющегося опыта в процессе осуществления реструктуризации железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование, приватизация, инфраструктура, эффективность.

*Oleh Hnennyi, Doctor of Economic Sciences, professor
(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after
academician V.Lazarian)*

Viacheslav Zadoia, Ph.D., docent

*(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after
academician V.Lazarian)*

Larysa Martseniuk, Ph.D. docent

*(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after
academician V.Lazarian)*

ON THE WAY TO EUROPEAN INTEGRATION OF UKRAINE: PECULIARITIES OF THE WORLD RAILWAY REFORM

The search for new effective action in the field of passenger services of Ukraine and the formation of a new economic mechanism of the relationship between the participants of passenger rail are key areas of Ukrzaliznytsya passenger facilities reform.

The need to reorganize the railway production infrastructure caused by the fact that in recent years, even in developed countries the financial situation of rail transport is worsening. In addition, an important reason for detaching infrastructure is the need to create equal conditions for competition with other modes of transport, primarily road.

Today, most of the railways of the world, including in Ukraine, are in the process of being restructured and adjusting economic mechanisms to market based relations of establishing forms of ownership and management model selection.

For Ukraine it is very important to consider the features of reforming the world railways, which will allow rail transport gradually and securely integrate into single European and global transport system, eliminating the possibility of structural reforms negative effects.

For this purpose structural changes in the system of rail transport in some European countries have been analyzed and both positive and negative effects of reforms in order to use the existing experience in the implementation of the restructuring of Ukraine Railway Transport have been identified.

Keywords: railway transport, reform, privatization, infrastructure, efficiency.

Постановка проблеми. В умовах реформування економіки України, її широкого включення в систему міжнародних господарських зв'язків, залізничний транспорт України повинен вирішувати складні проблеми адаптації до роботи в ринкових умовах. Спад рівня суспільного виробництва в останньому десятиріччі минулого століття та світова фінансово-економічна криза викликали значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в утриманні в належному стані матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально-значущі пасажирські перевезення залишилась.

Комерціалізація залізниці повинна призвести до розділення відповідальності за управління та фінансові рахунки для різних типів пасажирських та вантажних перевезень. Діяльність, що не приносить доходу залізницям і що безпосередньо не пов'язана із транспортними операціями, буде поступово виводитися з організаційної структури залізниць.

На сучасному етапі розвитку ринкових відносин у країні велике значення має інтеграція України в Європейський Союз (ЄС). Головні напрямки інтеграційного процесу закладені в національній Програмі інтеграції України в ЄС, затвердженій Указом Президента від 14.09. № 1072 (2000 р.) [1].

Директиви Європейського Союзу передбачають відділення інфраструктури від перевізної діяльності залізниці як мінімум на рівні фінансового обліку, вільний доступ інших залізничних перевізників до інфраструктури. Проте, незважаючи на єдині принципи ЄС, кожна держава, виходячи з конкретної ситуації, йде своїм шляхом розвитку. Пошук нових ефективних дій в галузі управління пасажирським господарством України і формування нового економічного механізму взаємин між учасниками пасажирських перевезень залізничним транспортом є ключовими напрямками реформування пасажирського господарства Укрзалізниці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями ефективного розвитку залізничного пасажирського транспорту в усьому світі приділяється значна увага як з боку вчених, так й з боку політиків, економістів, органів муніципальної влади тощо. Теоретичні та практичні основи забезпечення ефективного та сталого розвитку пасажирського транспорту висвітлено в працях таких зарубіжних вчених як Беннет С., Естіваль Ж.-П., Лапідус Б.М., Мазо Л.М., Мачерет Д.А., Медорн Г., Резер С.М., Сай В.М., Третьяк В.П., Трихунков М.Ф., Усков Н.С., Федоров Л.С., Хусайнов Ф.Й. та ін. Особлива увага щодо сприяння розвитку пасажирських залізничних перевезень зосереджена з боку Європейської комісії, ОПФ, ОСЖД, якими систематично розробляються та затверджуються відповідні нормативні документи, що регламентують основні напрямки нової транспортної політики ЄС та Східної Європи.

Серед вітчизняних вчених питання реформування залізничного транспорту та структурних перетворень на транспорті порушуються в наукових дослідженнях Аксьонова І.М., Гриньова А.В., Кулаєва Ю.Ф., Пасечника В.В, Мукмінової Т.А., Бараша Ю.С., Федюшина Ю.М., Самсонкіна В.М., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Позднякової Л.О., Макаренка М.В. та ін. В працях згаданих авторів, що стосуються реструктуризації виробничої діяльності залізниць світу, звертається увага на реформування існуючої тарифної політики та пошуку альтернативних джерел фінансування згаданих суб'єктів господарювання. Що стосується дослідження та адаптації зарубіжного досвіду щодо забезпечення ефективної роботи залізничного пасажирського транспорту в Україні, то окремими науковцями увага приділяється лише питанням фінансового забезпечення діяльності залізничного транспорту. Відсутність всебічного аналізу європейського досвіду організації комплексної ефективної роботи залізничного пасажирського транспорту й обумовила вибір даного напрямку дослідження

Мета статті. Аналіз зарубіжного досвіду реформування дозволив виділити чотири істотних фактори.

По-перше, залізничний транспорт у різних країнах знаходиться на різних стадіях свого життєвого циклу. І якщо залізниці США, Канади, Японії знаходяться деякою мірою на підйомі, то залізниці країн-членів ЄС темпи розвитку збавили, а країни Східної Європи і СНД – на стадії застою. У країнах Європи, а також у

США, Канаді і Японії в останнє десятиліття спостерігається зменшення попиту на транспортні послуги залізниць. Питома вага перевезень залізницями зменшується, а якість обслуговування росте повільніше, ніж на інших видах транспорту. Продовження експлуатації соціально значущих пасажирських ліній вимагає дотацій держави і, найчастіше, дуже істотних.

По-друге, реструктуризація світових залізниць прийняла широкомасштабний і необоротний характер. Кінцева мета усіх цих перетворень – збереження позицій залізничного транспорту як великого перевізника пасажирів і вантажів.

По-третє, при реформуванні залізниць використовуються різні форми: приватизація, зміна статусу, укрупнення, розукрупнення, створення спільних компаній і ін. Стрижень усіх перетворень – лібералізація залізниць кожної країни.

По-четверте, у всіх країнах, де впроваджується реформа залізниць, не відкидаються (а точніше, визнаються) три форми власності: державна (муніципальна); часткова за участю держави (колективна); приватна [2].

При державній формі власності держава виконує дві функції: виступає як власник залізниць і як їхній клієнт [3]. При цьому механізмом, що регулює питання співробітництва держави і залізниці, служить контракт-план. Контракт-план – це угода між власником державного підприємства і його адміністрацією, що встановлює виробничі завдання, розподіляє ресурси, делегує повноваження або визначає принципи компенсації витрат на виконання збиткових перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. При колективній чи приватній формах власності власник і клієнт залізниці вступають в економіко-правові відносини, що регулюються у кожному конкретному випадку по-своєму. В даний час у країнах з розвинутою економікою існують дві базисні філософії функціонування залізничного транспорту:

- американська (з орієнтацією переважно на приватні залізниці);
- європейська (допускає, як державне управління, так і приватні залізниці).

В усіх випадках сценарій реорганізації спрямований на підвищення ефективності і утримання технічних засобів на рівні, необхідному для обслуговування клієнтів.

Так, директива ЄС № 91/440 [4] спрямована на створення єдиної залізничної загальноєвропейської високошвидкісної системи комбінованих перевезень. Країни-учасниці ЄС відповідно до цієї директиви приступили до реформування господарської діяльності залізниць, в основі якого лежить не тільки корінна технологічна перебудова перевізного процесу з поділом інфраструктури і комерційної діяльності, але і перегляд відносин власності.

Директива № 91/440 доповнюється директивами № 95/18 «Про ліцензування підприємств залізничного транспорту» і № 95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою». Так, відповідно до директиви № 95/18 перевізник може одержати нитку на графіку тільки в тому разі, якщо він має ліцензію і сертифікат безпеки. Директивою № 95/19 усувається дискримінація при розподілі пропускної спроможності інфраструктури і виключається дискримінація стосовно чужих перевізників [5].

Хоча директивою № 91/440 і визначені загальні підходи до реформування залізничного транспорту, але в кожній країні-учасниці ЄС і, тим більше, у країнах, що не входять у ЄС, є свої особливості. З табл. 1. випливає, що питання співвідношення приватної і державної власності вирішується в різних країнах по-різному. У нашій країні особливо популярне питання про необхідність і організаційно-правові форми приватизації на залізниці. Це стало актуальним під впливом соціально-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

політичних умов, що змінилися в останні десятиліття. Перш ніж кардинально вирішувати питання про власність, треба погодитися, що обидва варіанти (приватні і державні залізниці) мають позитивні і негативні боки.

Таблиця 1. Особливості реформування залізниць у деяких країнах

№ з/п	Країна	Характеристика деяких особливостей реформування
1	Швеція	Державне регулювання в інфраструктурі. Право рівної конкуренції. Збори повинні покривати видатки. Модернізація мережі – за державою. Допуск до ниток графіка. Інфраструктура відділена від управління рухом. Реформування з 1988 р.
2	Польща	Залізниці залишаються під управлінням держави; залежні від дотацій. Виділення зі складу допоміжних структур
3	Португалія	Залізниці державні. Дотаційні. Поділ мережі і перевезень. Передача в оренду інфраструктури. Взято курс на модернізацію
4	Англія	Інфраструктура приватизована. Утримування інфраструктури приватними фірмами. Вантажні і пасажирські перевезення реалізують 6 з 26 акціонерних товариств відповідно. Розукрупнення. Комерціалізація. Реформування з 1993 р.
5	Німеччина	Державне регулювання. Бюджетне фінансування інфраструктури. Регіоналізація місцевого пасажирського сполучення. Передача місцевих ліній в округи. Власність акціонована, але не приватизована. Реформування з 1993 р.
6	Франція	Власник французьких залізниць – держава. Укладається контракт-план-угода між державою й адміністрацією. Фінансування з боку держави і місцевих адміністрацій соціально значимих перевезень
7	США	Приватні залізниці. Державні програми підтримки залізничного транспорту. Співробітництво зі штатами по приміських перевезеннях. Постійний процес розукрупнення й об'єднання. Залізниці об'єднані в асоціації

Джерело: [6]

На користь приватизації залізниць свідчить те, що частки залізниці, на відміну від державних, направляють свою виробничо-господарську діяльність на одержання прибутку шляхом диверсифікованості діяльності, агресивності і твердості, більш ефективного використання основних фондів і трудових ресурсів, гнучкості і швидкості дій на ринку товарів і послуг. Однак приватизація залізниць можлива тільки в тому разі, якщо вони будуть привабливими для приватних інвесторів. А це може відбутися тільки тоді, коли держава виконає певні підготовчі заходи, наприклад:

1. Створення умов рівної конкуренції з іншими видами транспорту й в першу чергу – з автомобільним.
2. Списання заборгованості залізниць державі і покриття боргів приватним фірмам.
3. Надання пільгових умов оподаткування (хоча б на початковому етапі їхньої роботи як приватних структур).
4. Субсидування соціально значимих пасажирських перевезень.
5. Десеєрація залізниць, з одного боку, з метою залучення до торгів більшої кількості інвесторів, а з іншого боку – для створення умов внутрішньої конкуренції.
6. Державна підтримка інфраструктури; збереження і розвиток мережі.

Таким чином, якщо політика держави спрямована на збереження і розвиток залізничного транспорту шляхом приватизації – вона не може відмовитися від конт-

ролю над ним і його підтримки. Приватизація залізниць тільки з метою поповнення бюджету призведе до їхньої розрухи.

Сьогодні більшість залізниць світу перебуває в стадії реструктурування і настроювання господарських механізмів на ринкові відносини. Наступний логічний крок після встановлення форм власності – вибір моделі управління. І залізниці як великі компанії починають рішення цієї проблеми з удосконалення виробничої й організаційної структур управління.

Виробнича інфраструктура залізниць являє собою сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять у ці галузі, видів їхньої діяльності, покликаних забезпечувати умови для нормального функціонування процесу перевезення вантажів, багажу і людей за допомогою транспорту.

Потреба в реорганізації виробничої інфраструктури світових залізниць викликана тим, що в останні роки навіть у розвинутих країнах погіршується фінансове положення залізничного транспорту. Крім того, важлива причина виділення інфраструктури – необхідність створення умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту, у першу чергу, автомобільним.

Регулювання договірних відносин і зобов'язань щодо виконання перевезень, відповідальності з урахуванням поділу інфраструктури й експлуатації реалізується через міжнародну угоду про залізничні перевезення.

Міжнародне транспортне право здійснюється через Міждержавну організацію по міжнародних залізничних перевезеннях. З урахуванням цих норм реформування залізниць, як свідчить практика, реалізується в трьох основних напрямках: поділ функцій між урядом і залізницями; реструктуризація залізниць; розподіл діяльності з утримання інфраструктури між державним і приватним секторами.

У тому разі, якщо інфраструктура досить розвинута і знаходиться в задовільному стані, вона одержує підтримку держави. Крім того, можлива і передача приватному сектору певних функцій з обслуговування інфраструктури.

Варіанти реорганізації інфраструктури залізниць у різних країнах різні і залежать багато в чому від [7]:

- невідповідності між пропонованим рівнем послуг і потребами клієнтів;
- нездатності вирішити фінансові проблеми комерційним шляхом;
- скорочення бюджетних асигнувань;
- втрати залізницями частини ринку;
- спаду в економіці;
- твердого регулювання тарифів.

Одна з найважливіших причин необхідності виділення інфраструктури – потреба у створенні умов рівної конкурентної боротьби з іншими видами транспорту і, у першу чергу, з автомобільним. Однак шляхи рішення проблеми «рівності стартових позицій у конкурентній боротьбі» неоднозначні: по-перше, при виділенні інфраструктури залізниць потрібні значні субсидії. Це відбувається і тому, що залізничні компанії (оператори), що реалізують функції експлуатації, багато в чому стають схожими на аналогічні структури в автомобільних фірмах. Однак, оскільки й у тих, і в інших немає розвинутої інфраструктури, то потрібна значна фінансова підтримка для забезпечення необхідного стану. По-друге, тільки поділ інфраструктури й експлуатації не дає необхідного успіху, якщо до використання інфраструктури не залучаються треті сторони. Мова йде про створення рівних умов використання мережі для всіх компаній-операторів. Такі рівні умови вже створені на залізницях США, Канади, Японії. Що стосується країн – учасниць ЄС, то цей процес

(рівність стартових позицій) тільки починає впроваджуватися. Ця вимога рівності, особливо актуальна в умовах інтеграційних процесів, що проходять у Західній Європі. З одного боку, це важливо, тому що на європейських залізницях збільшується частка транзитних перевезень (особливо, у Німеччині), а з іншого боку, при такому підході є можливість збільшити обслуговування, тобто можливість конкурувати з автомобільним транспортом.

Слід зазначити також такі проблеми поділу інфраструктури:

1. При допуску до інфраструктури третіх сторін у власника виникають умови для більш повного її застосування в зв'язку з тим, що з'являються компанії, готові за плату користатися інфраструктурою.

2. При поділі інфраструктури створюється безліч компаній, що спеціалізуються на одному виді обслуговування (обслуговування одного сектору ринку), що у певних умовах ефективніше, ніж конкуренція з автомобільним транспортом.

3. Починається конкурентна боротьба всередині залізничного транспорту, тому що при поділі інфраструктури обумовлюється право компаній рівного користування мережами.

4. При поділі інфраструктури уряд регулює соціально значимі перевезення, розвиток і підтримку інфраструктури, а також регулює орендну плату за її користування. Що стосується обслуговування інфраструктури, то можливі варіанти обслуговування як державними, так і приватними фірмами.

Поділ інфраструктури й експлуатації в останні роки широко упроваджується у всіх країнах-членах ЄС. Дотримують цієї позиції і країни Східної Європи. У США, Канаді й інших американських країнах експлуатація не відділена від інфраструктури. Що стосується країн СНД і, зокрема, Росії, то тут практика поділу інфраструктури й експлуатації залізниць у явному вигляді не підтримується. Проте сам процес поділу активно обговорюється і навіть зроблені перші кроки по його здійсненню.

Для реалізації функцій управління на залізничному транспорті використовують різні організаційні моделі (організаційні структури) управління чи форми розподілу функцій між ланками і структурою управління з вказівкою складу і взаємної співвідпорядкованості цих ланок. В даний час зарубіжна практика залежно від цілей підприємства й умов зовнішнього середовища має такі типові структури організації управління на рівні фірми:

1. Монопродуктова функціональна організація (менеджмент (маркетинг) – це одна з функцій фірми). Найкраща для підприємств з однорідною виробничою програмою;

2. Поліпродуктова функціональна організація (менеджмент (маркетинг) – одна з функцій фірми, у якій вводиться управління з різних товарів (послуг)). Найзручніша для фірм із неоднорідною виробничою програмою;

3. Дівізійна організація (підприємство поділяється не по функціях, а по продукції, клієнтах, ринках і подібних об'єктах. Така організація застосовується для великих фірм, що мають великий ринок збуту (наприклад, національні і міжнародні ринки);

4. Матрична організація (фірма організується, виходячи одночасно з двох і більше критеріїв структурування (наприклад, продукт, клієнт, регіон, функції тощо)), дозволяє краще координувати дії, знижувати втрати інформації, але вимагає дуже високої кваліфікації персоналу. Також використовується в обмежених випадках, наприклад, у транснаціональних компаніях.

Важливий крок у зміні структури управління – використання дівізійної організації в управлінні транспортом (досвід США, Канади і Мексики): відмовлення

від орієнтації тільки на продукт і національні границі. Розширення границь структури дозволяє перейти від вузько національного інтересу до розуміння того, що залізниці повинні діяти на загальному ринковому просторі, орієнтуючись при цьому на міжнародні перспективи й участь у спільній конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом. Створення таких організаційних структур у даний час – одне з головних завдань країн-учасниць ЄС. Тому йде пошук нових шляхів управління залізничним транспортом.

Особливий інтерес викликає транспортна політика Швеції, основні положення якої:

- усі види транспорту в конкурентній боротьбі повинні бути в рівних умовах.
- обов'язкове розмежування функцій управління.
- держава бере на себе утримання транспортних мереж.
- збори за надані транспортні послуги повинні покривати видатки на утримання;
- податки на збори не повинні ставити один вид транспорту в привілейоване положення стосовно іншого.

Реформування залізничного транспорту Швеції, спрямоване на створення умов для діяльності залізниць на комерційній основі і відбувалося у декілька етапів.

Після організації декількох дочірніх компаній з неосновної діяльності група стала називатися «SJ Group».

Хоча основна діяльність «SJ Group» – залізничні перевезення, однак слід відзначити широку диверсифікованість з неосновної діяльності, спрямованої на підтримку основної. Створені дочірні компанії об'єднані в окремий холдинг і в оперативному плані вони підпорядковуються бізнес-секторам. Недолік шведської моделі в тому, що «SJ Group», як структура з експлуатації, не контролює питань утримання і розвитку інфраструктури (одного з найважливіших елементів виробничого ланцюга).

У Німеччині формування організаційної структури відбувалося в такий спосіб:

- поділ задач на ті, що залишаються у віданні держави, і підприємницьких;
- створено акціонерне товариство залізниць АТ «Deutsche Bahn» – з передачею йому майна для підприємницької діяльності;
- зі складу АТ «Deutsche Bahn» виділені самостійно діючі сектори: інфраструктура, пасажирські перевезення в приміському сполученні і вантажні;
- перетворення АТ «Deutsche Bahn» у холдингову компанію.

Створено багаторівневого концерну з холдинговою компанією і п'ятьма акціонерними товариствами. Управління концерном будується на децентралізації. Вищий управлінський рівень реалізує функції керівництва, координації і контролю. На рівень підприємств передаються повноваження з прийняття рішень і відповідальності за них. В управлінні концерну входять голови правлінь акціонерних товариств.

Центральні сектори розробляють провідні вказівки в рамках поставлених перед ними задач, надають інформацію та консультативні послуги підприємствам концерну.

Одна з відмінних рис німецьких залізниць – регіоналізація місцевого пасажирського сполучення шляхом передачі відповідальності за організацію і фінансування від федерації до районів і громад. Наприклад, приміське, місцеве і вантажне сполучення (довжиною 70 км) передане у відання адміністрації округу Дюрен, що самостійно вирішує транспортні питання, включаючи автобусне сполучення. Створена округом компанія перевозить не тільки пасажирів, але і підвозить вантажі до магістралі мережі. Приміські перевезення здійснюються на принципах замовлень округу і муніципалітету, що й оплачують їх.

У цілому в Німеччині взято курс на посилення, реконструкцію й удосконалювання організації руху залізниць; АТ «Deutsche Bahn» у перші роки реформ домоглося збільшення пасажирських перевезень, чому сприяло погашення частини заборгованості й адресна допомога на підвищення технічного рівня залізниць. Скорочення витрат відбулося також і за рахунок зменшення чисельності персоналу (з 335 тис. до 256 тис. осіб). Погано те, що АТ «Deutsche Bahn» не зберегли за собою поштові перевезення – дрібні відправки розвиваються неефективно. Проте, при всіх недоліках, реформи на залізницях Німеччини визнані успішними.

На залізницях Великобританії діє 26 пасажирських компаній і 6 вантажних приватних компаній-операторів. Поточним утриманням і ремонтом шляхів сполучення займаються 11 приватних компаній. Крім того, роботи з поточного обслуговування і ремонту колії виконують приватні фірми по окремих контрактах. Розукрупнення структур на британських залізницях спрямовано на широку комерціалізацію низової ланки (тобто на рівні контактів із клієнтами). Інфраструктурою відає адміністрація державного підприємства Railtrack, що функціонує на комерційних умовах.

Створено систему підтримки процесу експлуатації, заснованої на заохоченні компаній-операторів, Railtrack і компаній з ремонту і поточному утриманню колії. При цьому Railtrack виступає гарантом стабільності і розподілу ризику між малими і великими компаніями-операторами, що несуть фінансову відповідальність за інциденти, зв'язані з управлінням чи рухомим складом, а Railtrack – за стан інфраструктури (незалежно від того, з чієї вини – Railtrack чи іншої компанії-оператора відбувся інцидент). При цьому компенсацію за заподіяний збиток виплачує Railtrack. Таке саме правило поширюється і на підрядчиків Railtrack.

Замовник пасажирських перевезень – структура (служба) при Міністерстві транспорту. Вона ж визначає дотації на соціально значимі перевезення і умови експлуатації. Ця служба наділена правом видавати франшизи на пасажирські перевезення. Компанії-оператори орендують рухомий склад для пасажирських перевезень у трьох приватизованих компаній. Контроль доступу конкуруючих компаній на мережу Railtrack здійснює незалежна служба. Вона ж захищає інтереси замовників транспортних послуг і займається тарифоутворенням.

Підсумки роботи британських залізниць за два роки після проведеної реформи, на думку директора British Rail, довели, що залізниці не почали працювати краще через:

1. Незадовільний стан інфраструктури (колії, системи енергопостачання, сигналізації і зв'язку).
2. Скорочення чисельності персоналу (зокрема кваліфікованого, з великим стажем роботи).

Більшість аварій і збоїв у графіку руху поїздів відбувалися саме тому.

Підсумовуючи, слід зазначити, що перед країнами ЄС, Японією і США постають дві складні задачі: по-перше, залучення додаткових обсягів перевезень і підвищення прибутковості, по-друге, зниження експлуатаційних витрат. Одним зі шляхів підвищення прибутковості пасажирських перевезень є застосування залізницями більш гнучких методів ринкового ціноутворення. При цьому основними критеріями для призначення тарифів є швидкість, категорія поїздів, рівень пропонованих послуг і комфорту, конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг. У деяких країнах розглядається можливість вільного встановлення тарифу. У Франції на деяких напрямках, як експеримент, вводиться нова система встановлення тарифів, не пов'язана з покілометровою шкалою [8].

Намічені також такі шляхи підвищення прибутковості:

- підвищення якості підготовки персоналу, виконання ним службових обов'язків на високому рівні;
- вдосконалення системи продажу квитків і служби інформації про поїзди і бронювання місць, відповідно до інтересів клієнтів;
- пристосування до індивідуальних потреб окремих груп клієнтів;
- поліпшення харчування;
- розширення підсобно-допоміжної діяльності;
- комерційне використання вільних площ.

Також одним з діючих способів збільшення обсягів пасажирських перевезень представляється подальший розвиток і розширення мережі швидкісного сполучення.

Для України є дуже важливим врахування особливостей реформування залізниць країн світу, що дозволить залізничному транспорту країни поступово та надійно інтегрувати у єдину європейську та світову транспорту систему, виключивши можливість негативних наслідків структурної реформи.

Висновки та пропозиції. Підсумовуючи досвід реформування та організації пасажирських перевезень у приміському сполученні в зарубіжних країнах з високорозвинутою економікою, можна зробити висновок:

- для успішного рішення завдань, пов'язаних з перевезеннями пасажирів як внутрішньоміського транспорту, так і в приміському сполученні, широко використовуються взаємозв'язані між собою різноманітні види сухопутного і повітряного транспорту;
- у пасажирському приміському сполученні використовується високошвидкісний залізничний транспорт із мінімальною кількістю зупинок, що позитивно впливає на зниження часу доставки пасажирів до місця призначення;
- для збільшення населеності вагонів використовується РС модульного типу з перемінною кількістю вагонів у поїзді;
- з метою збільшення привабливості приміського залізничного транспорту треба розглянути можливість упровадження єдиного проїзного квитка на залізничний і інші види транспорту;
- європейські країни йдуть шляхом відділення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих залізничних ліній.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Програма інтеграції України до Європейського Союзу.* / Схвалена Указом Президента України від 14.09.2000 р. № 1072. // Офіційне інтернет-представництво Президента України. – www.president.gov.ua.
2. *Планетарные* структури управления на железнодорожном транспорте [Текст] / В.М.Сай. – М.: ВИНТИ, 2003. – 336 с.
3. *Собкевич О.В.* Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні [Текст] / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова ; за ред. Я. А. Жаліла. – К.: НІСД, 2013. – 32 с.
4. *Директива* 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообществ [Текст] // Official. – № L 237. – 1991. – С. 25–28.
5. *Стратегія* відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського Співтовариства: Офіційний документ «Біла книга» [Текст] / Комісія Європейського Співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 СОМ (96) 421, остаточна редакція
6. *Железнодорожный* транспорт. «Коммерсант-Busines Guide» от 11.10.2011 г. [<http://www.kommersant.ru/apps/67078>]

7. *Естиваль Ж.-П.* Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови [Текст] // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 1. – С. 68-71.

8. *Бараш Ю.С.* Управління залізничним транспортом країни: [монографія]. – 2-ге вид. переробл. і допов. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.

REFERENCES

1. *Prohrama integratsii Ukrainy do Yevropeys'koho Soiuzu, skhvalena Ukazom Prezydenta Ukrainy vid 14.09. 2000 roku № 1072.* [The program of Ukraine's integration into the European Union. Approved by the Decree of the President of Ukraine 14.09. 2000 № 1072.] ofitsiine internet-predstavnytstvo Prezydenta Ukrainy. www.president.gov.ua.

2. *Planetarnyie struktury upravleniya na zheleznodorozhnom transporte* [Planetary management structures in rail transport] / v.m. say. – m.: Vynyty, 2003. – 336 s.

3. *Sobkevych O.V. Modernizatsiyini pryorytety reformuvannia transportno-dorozhn'oho kompleksu v Ukraini* [Modernization priorities for reforming the transport system in Ukraine] / O. V. Sobkevych, K. M. Mykhailychenko, O. Yu. Yemel'ianova ; za red. Ya. A. Zhalila. – K. : Nisd, 2013. – 32 s.

4. *Dyrektyva 91/440 EES Soveta ot 29 yiulia 1991 hoda, Kasaiuschaiasia razvitiiia zheleznykh doroh soobschestva* [Directive 91/440 EEC council on July 29, 1991, concerning the development of the railway community] // official № 1 237. – 1991. – S. 25–28.

5. *Stratehiia vidnovlennia zhyttiezdatnosti zaliznyts' u krayinakh Yevropeys'koho Spivtovarystva: ofitsiyini dokument «Bila knyha»* [Strategies to restore the viability of the railways in the European Community: Official document «White Paper»] / Komisiya Yevropeys'koho Spivtovarystva. – Bryussel', 30.07.96 som (96) 421, ostatochna redaktsiya.

6. *ZHeleznodorozhnyi transport* [Railway transport] «Kommersant-busines guide» ot 11.10.2011 g. [<http://www.kommersant.ru/apps/67078>]

7. *Estival' Zh.-P. Orhanizatsiini modeli zaliznytsi: natsional'ni kryteriii pobudovy* [Organizational Model of Railways: national building criteria] // *Zaliznychnyi transp. Ukrainy.* – 2005. – №1. – S. 68-71.

8. *Barash Yu.S. Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy: monohrafiia.* – 2-ghe vyd. pererobl. i dopov. [Management of a country railway transport] – D.: Vyd-vo Dnipropetr nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, 2006. – 264 s.