

УДК 656.2.003.5:338.24:658.5

О. П. ПІНЧУК*

*Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38(0562) 33-58-13, ел. пошта elena_pinchuk@ua.fm

МОЖЛИВІ МОДЕЛІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Мета. Обґрунтувати необхідність проведення структурної реформи на залізничному транспорті України та дослідити можливі моделі реформування залізничної галузі, їх переваги й недоліки. **Методика.** Для розв'язання задач такого класу в роботі запропоновано методологію ефективного функціонування залізничного транспорту в умовах ринку за рахунок впровадження корпоративної реструктуризації, що дозволить вибрати найкращий варіант його перспективного розвитку. **Результати.** На основі виконаного аналізу було встановлено необхідність проведення в Україні реструктуризації залізничного транспорту та досліджені різні варіанти існуючих моделей його реформування в країнах Європи. Визначені переваги та недоліки цих моделей та зроблено висновок про необхідність реформування залізничного транспорту за інтеграційною моделлю. **Наукова новизна.** Досліджено концептуальні моделі реформування залізничного транспорту країн Європи та визначено їх основні фактори впливу на ефективність роботи залізничного комплексу в ринкових умовах України. **Практична значимість.** Впровадження вказаних моделей дозволить змінити форму власності з державної на приватну (100 % акцій спочатку будуть належати державі).

Ключові слова: конкурентоспроможність; структурна реформа; модель реформування залізничного транспорту; природна монополія; олігополія.

Вступ

Спад рівня суспільного виробництва в останньому десятиріччі минулого століття викликав значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в утриманні належного стану всієї матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально-необхідні пасажирські перевезення залишилась. Становище ускладнювалося відсутністю реальної фінансової підтримки з боку держави, зокрема не надавалися кошти на придбання пасажирського рухомого складу та не виплачувалися компенсації за перевезення пільгових категорій громадян.

Подолання кризових явищ в економіці держави, поступове зростання суспільного виробництва, піднесення життєвого рівня населення, здійснення заходів з реструктуризації залізничного транспорту, впровадження Укрзалізницею нових підходів до фінансово-економічної діяльності залізниць дали можливість починаючи з 2000 року збільшити обсяги перевезень, забезпечити стабільну фінансово-економічну

діяльність галузі, за короткий термін погасити борги до бюджетів усіх рівнів та з виплати заробітної плати, розпочати відновлення технічних засобів і одночасно вкладати кошти у виробництво та придбання вітчизняної техніки. Як результат, підвищується рівень обслуговування пасажирів: оновлюються вокзали, на деяких напрямках впроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 км/год.

Незважаючи на зростання капітальних вкладень, розміри наявних інвестицій недостатні для задоволення потреб технічного переоснащення залізничного транспорту. На залізницях прогресує тенденція до збільшення фізичного зносу й морального старіння основних фондів.

Одночасно в Україні почали формуватися ринкові відносини, до яких залізничний транспорт був не зовсім готовий. Відправників вантажів у першу чергу стали турбувати розмір транспортних тарифів, якість збереження вантажів та швидкість їх доставки, а пасажирів – вартість і комфортність перевезень. Але за цими показниками залізничний транспорт поступався автомобільному, тому його частка на

ринку транспортних послуг почала зменшуватися.

Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до зниження якості транспортного обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основні причини зменшення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг такі:

- слабка адаптованість системи управління залізничним транспортом до сучасних ринкових умов, законодавства України та директив Європейського союзу;

- недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями;

- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що не стимулює надання інвестицій на розвиток транспорту.

Нестача власних коштів та відсутність бюджетного фінансування, неможливість залучення недержавних інвестицій в умовах діючої системи господарювання призвели до небезпечного збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки приміських та вантажних перевезень.

Мета

Метою роботи є впровадження на залізничному транспорті раціональної моделі реформування для підвищення ефективності його роботи та конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Методика

Для розв'язання задач такого класу в роботі запропоновано методику ефективного

функціонування залізничного транспорту в умовах ринку за рахунок корпоративної реструктуризації, що дозволяє врахувати всі основні чинники, які впливають на діяльність галузі, і вибрати найкращий варіант її перспективного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій за даною проблемою

У процесі дослідження цієї проблеми були використані наукові праці провідних вчених та спеціалістів у галузі реформування залізничного транспорту та підвищення його ефективності, зокрема А. А. Босова, Т. В. Будько, В. Г. Галабурди, В. М. Гурнака, О. Г. Дейнеки, В. Л. Диканя, Ю. Ф. Кулаєва, А. Д. Лашко, М. В. Макаренко, А. М. Новікової, Ю. Є. Пашенка, Є. М. Сича, Ю. М. Цветова, Г. Д. Ейтутіса, А. П. Зубка, Г. М. Кірпи, Е. А. Петренко, Н. М. Колеснікової, І. П. Корженевича, Т. А. Мукмінової, В. І. Сіракова, Ю. М. Федюшина та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, яким присвячується стаття

Вказана проблема в Україні вирішується майже 20 років, але до цього часу остаточно не визначено оптимальну структуру управління залізничним транспортом. Тому авторами проведено порівняльний аналіз різних моделей реформування з визначенням їх переваг та недоліків.

Результати

У 2006 році на шпальтах газет та журналів з'явилося багато публікацій про недоцільність проведення структурної реформи в Україні. Їх автори посилаються на негативний вітчизняний та закордонний досвід. У той же час є багатий позитивний досвід реформування залізничного транспорту у світі. Для суто наукового підходу вирішення цієї проблеми було досліджено можливі варіанти підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту без впровадження структурної реформи.

Після розділення залізниць СРСР між країнами колишнього Радянського союзу залізничний транспорт України перебував у стані природної монополії. *Природна монополія* – це

найбільша економічна структура ринку залізничних перевезень. Її переваги:

- концентрація та управління усіма видами вантажних та пасажирських перевезень однією монопольною особою, що базується на державній власності;

- найнижчі витрати на перевезення вантажів та пасажирів, завдяки чому можливо мінімізувати тарифи на перевезення, що робить залізничну галузь найбільш привабливою на ринку транспортних послуг;

- вона дозволяє працювати на ринку транспортних послуг приватним компаніям-операторам, які будуть оплачувати право доступу до інфраструктури залізниць. Завдяки цьому частково з'являться кошти на придбання рухомого складу та підвищиться прибутковість залізниць.

У той же час монопольна структура ринку залізничних перевезень має суттєві недоліки:

- потребує постійних інвестицій з центрального та місцевих бюджетів на розвиток залізничної галузі, яких зараз держава не може їй надати, або регулярного підвищення тарифів на перевезення вантажів і пасажирів для покриття інфляційних процесів і розвитку інфраструктури та закупівлі нового рухомого складу;

- потребує повної компенсації перевезень пільгової категорії громадян з центрального та місцевих бюджетів, зменшення величини дивідендів на користь держави;

- необхідно адаптувати структуру управління залізничного транспорту до умов сучасного ринку.

Монопольна структура ринку транспортних перевезень не відповідає вимогам європейських Директив і не дозволяє повністю реалізувати транзитний потенціал України.

Подібні зміни в галузі залізничного транспорту відбулися в усіх країнах колишнього соціалістичного табору. Причина негараздів полягала у слабкій адаптації транспорту до ринкових умов. Державна природна монополія більше не могла ефективно працювати без сторонніх інвестицій. Необхідно було розробити модель реформування залізничного транспорту, яка могла б сама себе інвестувати. Інвестиції в залізничний транспорт можуть надійти тільки від приватних інвесторів. Для цього Європейський союз розробив відповідну директиву.

Природна монополія на транспортному ринку повинна була змінитися на ринкову структуру – олігополію, де одночасно буде працювати значна кількість компаній і деякі з них контролюватимуть ринок. Але контрольний пакет на власність інфраструктури залізниць завжди повинен належати державі.

Є три основні типи моделей структурної реформи (*інтеграційна, розділення та холдингова*), за допомогою яких можна змінити ринкову структуру залізничного транспорту з природної монополії на олігополію. Усі ці моделі реформування транспорту є альтернативами проведення структурної реформи.

Кожна з наведених моделей є певним шляхом для перетворення залізничних перевезень, що перебувають у стані природної монополії, у стан олігополії. Відрізняються моделі одна від одної такими чинниками:

- 1) глибиною проведення реформи;
- 2) терміном проведення реформи;
- 3) ступенем вирішення проблем фінансування;
- 4) досконалістю структурного ринку транспортних перевезень.

Безумовно, що основний вплив на вибір моделі переходу природної монополії в інший стан мають обмеження. Найголовнішими з них є величина бюджетних інвестицій, наявність реальних приватних інвесторів, термін проведення структурної реформи, кінцева мета реформування та рентабельність діяльності залізничного транспорту. Кожна країна обирає свій шлях переходу з початкового стану в ту точку, яка відповідає кінцевій меті реформування.

Крім вказаних трьох моделей реформування, запропонованих Європейським союзом, є ще дві проміжні моделі – акціонування та французька модель.

Модель акціонування. Якщо країна ставить за мету проведення тільки корпоратизації та утворення акціонерного товариства зі 100 %-ною державною власністю й при цьому не пропонується суттєва реструктуризація залізничного транспорту, то для переходу з початкового стану природної монополії у стан корпоратизованої монополії (термін запропоновано ДНУЗТ) слід впровадити модель акціонування. Таку модель спочатку використала Швейцарія, посилаючись на те, що в її країні діяльність залізничного транспорту перебуває на високому рівні, а заради виконання вимог Директиви ЄС

змінювати організаційну структуру управління на ринкову структуру вона не збирається.

Переваги моделі:

- модель мінімально адаптована до ринку транспортних перевезень;
- структура управління залізничним транспортом потребує мінімальних змін і незначних коштів на реформування;
- при вказаній моделі виконується основна вимога Європейського союзу щодо утворення акціонерного товариства, хоча й зі 100 %-ною власністю держави.

Недоліки моделі:

- не вирішена основна проблема щодо залучення додаткових коштів з приватного сектору, оскільки часткова приватизація не передбачається;
- модель не зможе оптимально працювати в сучасних умовах, оскільки Уряд України не зможе виділити необхідні кошти на розвиток залізничного транспорту;
- не вирішується проблема оновлення рухомого складу та розвитку інфраструктури залізниць.

Французька модель реформування галузі передбачає утворення додаткової акціонерної компанії, яка працює паралельно з існуючою державною структурою і виконує вимоги Директиви ЄС. Ця новоутворена акціонерна компанія не дуже велика за чисельністю і є проміжною між транспортним ринком ЄС та існуючою державною структурою, яка працює стабільно та ефективно. Акціонерна компанія видає замовлення державній структурі на виконання усіх видів перевезень та ремонтів. Протягом кількох років французька модель працювала дуже ефективно, хоча зараз плануються деякі зміни в її роботі.

Використання цієї моделі в Україні не дасть бажаного ефекту, оскільки існуюча монопольна структура Укрзалізниця не може ефективно функціонувати без державного фінансування. Цій моделі властиві всі переваги та недоліки моделі акціонування

Інтеграційна модель. Якщо країна обирає поступовий шлях перетворення ринку залізничних послуг зі стану державної природної монополії у стан олігополії, який передбачає проміжне утворення єдиного суб'єкта господарювання-юридичної особи з поступовим виділенням окремих компаній-операторів, то вона

впроваджує інтеграційну модель. Впровадження цієї моделі ринку залишає в одних руках управління інфраструктурою залізниць, рухомого складу (інвентарний парк), поряд з яким працюють вагони чужої власності приватних компаній-операторів.

Переваги моделі:

- поступовість та послідовність реформування організаційної структури управління та ринку транспортних послуг;
- залізничний транспорт залишається під контролем держави.
- при вказаній моделі виконуються основні вимоги Європейського союзу щодо утворення акціонерного товариства, хоча спочатку зі 100 %-ною власністю держави, фінансове розділення окремих видів перевезень та припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- впровадження недискримінаційного доступу вагонів компаній-операторів до інфраструктури залізниць.

Недоліки моделі:

- значний час вказана ринкова структура залишається в стані корпоративованої природної монополії і не дозволяє своєчасно включити механізм інвестування, який конче необхідний для ефективного реформування.
- поява на транспортному ринку значної кількості вагонів компаній-операторів, які встановлюють свої вимоги щодо строкового повернення вагонів, призводить до порушення централізованого управління вантажними потоками та формування і регулювання порожніх маршрутів, що призводить до необхідності додаткового розвитку транспортної мережі (будівництво додаткових колій на перегонах та станціях).

Для ліквідації наслідків недоліків п. 2 в Україні необхідно організувати додатково управлінські компанії (одна з яких повинна бути у державній власності) в кількості не менш ніж 4 (вимоги антимонопольного законодавства України), які будуть брати універсальні вагони Українських приватних компаній-операторів в оренду для централізованого управління вантажними перевезеннями та формування порожніх маршрутів (*американська модель*). Можливо також, як в Росії, встановити вимоги щодо ліквідації строкового повернення універсальних вантажних вагонів.

Олігополія на будь-якому транспортному ринку (при малій кількості компаній-операторів, або управлінських компаній) завжди призводить до змови між окремими суб'єктами та встановлення підвищених тарифів на перевезення. Для часткової ліквідації такої змови одна з управлінських компаній-операторів повинна бути з державною власністю.

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

Переваги моделі:

– модель дозволяє самостійно управляти та планувати господарську діяльність компаній за умови виконання всіх вимог чинного законодавства України;

– компанії можуть бути будь-якої форми власності, їх кількість може бути значно більшою, що призведе до зниження тарифів окремих компаній-операторів на перевезення вантажів та пасажирів завдяки конкурентній боротьбі між ними;

– при вказаній моделі виконуються всі вимоги Європейського союзу щодо утворення окремих акціонерних товариств за різними видами перевезень або діяльності, пов'язаної із залізничними перевезеннями.

Недоліки моделі:

– відсутність централізованого управління та координації будь-яких видів перевезень та діяльності, пов'язаної із залізничними перевезеннями;

– цю модель можна впроваджувати в Україні після кількох років сталої роботи залізничного транспорту за інтеграційною моделлю та набуття необхідного досвіду роботи на сучасному

ринку транспортних перевезень та отримання достатніх інвестицій для розвитку галузі.

Залишаються також недоліки 2-4, які властиві інтеграційній моделі.

Холдингова модель. Недоліки інтеграційної моделі та відсутність централізованого управління в моделі розділення можна усунути завдяки впровадженню холдингової моделі.

Переваги моделі:

– впровадження координування діяльності окремих транспортних компаній-операторів завдяки утворенню холдингової компанії, яка має економічні важелі впливу на них;

– наявність статусу юридичної особи в окремих компаній-операторів дозволяє самостійно вирішувати питання, що стосуються діяльності підприємства, впливати на її ефективність та приваблювати зовнішніх інвесторів для приватизації;

– при вказаній моделі виконуються всі вимоги Європейського союзу щодо утворення окремих акціонерних товариств за різними видами перевезень або діяльності, пов'язаної із залізничними перевезеннями.

Недоліки моделі. Цій моделі властиві усі недоліки, що стосуються моделі розділення, крім першого.

Усі переваги та недоліки моделей реформування залізничного транспорту систематизовано відповідно в табл. 1 та 2.

Кожна країна, вибираючи модель структурної реформи, враховує національні особливості, ступінь розвитку залізничного транспорту, темпи перетворення ринку залізничних послуг зі стану природної монополії в стан олігополії, термін впровадження реформ, наявність коштів та багато інших чинників. Деякі спеціалісти вважають холдингову модель останньою стадією удосконалення інтеграційної моделі. Інші вбачають у ній початок нового розвитку, який надалі має привести до моделі розділення.

Якщо відобразити процес реформування залізничного транспорту в часі на спіралі, то стане зрозуміло, що з розвитком суспільства залізничний транспорт може кілька разів переходити з одного стану (монополії) в інший (олігополію) та навпаки.

Таблиця 1

Основні переваги моделей реформування залізничного транспорту

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

Наукова новизна

Досліджено концептуальні моделі реформування залізничного транспорту країн Європи та визначено їх основні фактори впливу на ефективність роботи залізничного комплексу в ринкових умовах України.

Практична значимість

Впровадження вказаних моделей дозволить змінити форму власності з державної на приватну (100 % акцій спочатку будуть належать державі).

Таблиця 2

Основні недоліки моделей реформування залізничного транспорту

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

Висновки

Аналіз запропонованих моделей реформування залізничного транспорту дозволяє встановити таке:

Збереження існуючої монопольної структури залізничного ринку транспортних послуг в сучасних умовах не можливе, оскільки ця структура не може існувати без інвестицій на роз-

виток інфраструктури залізниць та закупівлю рухомого складу з державного та місцевих бюджетів.

Застосування моделі акціонування та французької не вирішує проблеми удосконалення діяльності залізничного транспорту України, оскільки він не відповідає сучасному ринку

транспортних послуг і рівню державного фінансування галузі.

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

Враховуючи зазначене вище зараз в Україні доцільно впровадити інтеграційну модель реструктуризації. Така послідовність реформування залізничного транспорту була реалізована в Росії, Казахстані та інших країнах Європи і Азії. Після застосування інтеграційної моделі реструктуризації ці країни поступово переходять до використання холдингової моделі реформування.

Водночас при запровадженні інтеграційної моделі треба враховувати помилки, які були допущені в Росії при організації вантажних перевезень.

Слід також урахувувати, що вибір інтеграційної моделі передбачає подальше формування варіантів щодо можливостей її раціональної реалізації. Це стосується питань визначення економічно обґрунтованих обсягів ремонтної бази, організації управлінських транспортних компаній (прототип вантажних компаній в Росії) з розширенням їх функцій з управління вантажними та порожніми вагонопотоками компаній-операторів – власників спеціалізованих вантажних вагонів та ін.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш, Ю. С. Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні та основні принципи їх побудови [Текст] / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 5. – С. 49-53.
2. Бараш, Ю. С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничні перевезення без зміни власності на майно [Текст] / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 3. – С. 70-72.
3. Бараш, Ю. С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом [Текст] / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 6. – С. 19-21.
4. Бараш, Ю. С. Основні моделі реформування залізничного транспорту в Європі [Текст] / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. УкрДАЗТ. – 2014. – № 42. – С. 263-270.
5. Бараш, Ю. С. Управління залізничним транспортом країни [Текст]: монографія. – 2-ге вид. переробл. і допов. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
6. Босов, А. А. Методика попередньої оцінки варіантів структурної реформи залізничного транспорту України [Текст] / А. А. Босов, Ю. С. Бараш, Н. А. Мухіна // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 1. – С. 14-19.
7. Булгакова, Ю. В. Концептуальний підхід к реформированию ремонтной базы для грузовых вагонов в современных рыночных условиях / Ю. С. Бараш, Ю. В. Булгакова // Науковий вісн. Нац. гірничого ун-ту. – 2013. – № 3. – С. 126 – 133.
8. Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання [Текст] / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; № ДР 0103U007280. – Дніпропетровськ, 2004. – 159 с.
9. Естиваль, Ж.-П. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови [Текст] / Ж.-П. Естиваль // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 1. – С. 68-71.
10. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту [Текст] // Магістраль. – 2007. – № 1 (1179), 10-16 січ.
11. Корнієнко, В. В. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України [Текст] / В. В. Корнієнко, В. В. Козак, Г. М. Легенький // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 5. – С. 3-9.
12. Марценюк, Л. В. Формування організаційної структури за видами діяльності [Текст] / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Наука та прогрес транспорту» – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2013. – Вип. 2(44). – С. 35 – 48.
13. Мукмінова, Т. А. Визначення оптимального співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур і ступенем їх самостійності [Текст] / Т. А. Мукмінова // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем : зб. наук. пр. – Київ : Міжнародний науково-навчальний центр інформаційних технологій і систем НАН та МОІН України, 2004. – Вип. 6 – С. 48-69.
14. Юхновський, І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи [Текст] / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова; за ред. І. Р. Юхновського. – Київ : ФАДА ЛТД, 2006. – 288 с.

Е. П. ПИНЧУК*

*Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(0562) 33-58-13, эл. почта elena_pinchuk@ua.fm

ВОЗМОЖНЫЕ МОДЕЛИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Цель. Обосновать необходимость проведения структурной реформы на железнодорожном транспорте Украины и исследовать возможные модели реформирования железнодорожной отрасли, их преимущества и недостатки. **Методика.** Для решения задач такого класса в работе предложена методика эффективного функционирования железнодорожного транспорта в условиях рынка за счет корпоративной реструктуризации, что позволит выбрать наилучший вариант его перспективного развития. **Результаты.** На основе выполненного анализа была установлена необходимость проведения в Украине реструктуризации железнодорожного транспорта и исследованы различные варианты существующих моделей его реформирования в странах Европы. Определены преимущества и недостатки этих моделей и сделан вывод о необходимости реформирования железнодорожного транспорта Украины с использованием интеграционной модели. **Научная новизна.** Исследованы концептуальные модели реформирования железнодорожного транспорта европейских стран и определены основные факторы влияния на эффективность работы железнодорожного комплекса в условиях рынка. **Практическая значимость.** Внедрение указанных моделей позволит изменить форму собственности с государственной на частную (100% акций сначала будут принадлежать государству).

Ключевые слова: конкурентоспособность; структурная реформа; модель реформирования железнодорожного транспорта; монополия; олигополия.

О. Р. PINCHUK*

*Dep. «Accounting, auditing and intellectual property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan st., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38(0562) 33-58-13, e-mail elena_pinchuk@ua.fm

REFORM OF RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE POSSIBLE MODELS

Purpose. To prove need of carrying out structural reform on railway transport of Ukraine and to investigate possible models of reforming of railway branch of their advantage and shortcomings. **Technique.** For the solution of problems of such class in work the technique of effective functioning of railway transport in the conditions of the market due to corporate restructuring that will allow to choose the best option of its perspective development is offered. **Results.** On the basis of the carried-out analysis need of carrying out in Ukraine was established to restructuring of railway transport and various options of the existing models of its reforming in the countries of Europe are investigated. Advantages and shortcomings of these models are defined and the conclusion is drawn on need of reforming. - of transport of Ukraine about use of integration model. **Scientific novelty.** Conceptual models of reforming of railway transport of the European countries are investigated and major factors of influence on overall performance of a railway complex in the conditions of the market are defined. **Practical importance.** Introduction of the specified models will allow to change form of ownership with state on private (100% of actions will belong at first to the state).

Keywords: competitiveness; structural reform; model of reforming of railway transport; monopoly; oligopoly.

Надійшла до редколегії 09.10.2015.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Гненним О. М. та д-ром екон. наук, доц. Каховською О. В