

транспорте следует выделить прежде всего: проектирование международных транспортных коридоров (МТК); концентрацию торгового флота и объединение судоходных компаний; усиление внимания транспортных предприятий к реализации принципов максимизации освоения мировых грузопотоков. В современных условиях единственным реальным направлением вхождения Украины в систему экономической глобализации остается использование геостратегических преимуществ транспортной системы страны.

УДК 656.2.001.73

ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПЕРЕТВОРЕННЯ У ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Лимар Н.М., аспірант (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах функціонування залізничної галузі має низку великих проблем, які ускладнюють процес ефективного реформування. Проте, без дієвих та термінових заходів з реформування залізничної галузі, ситуація в економіці країни суттєво не погвалиться. Це обґрунтовує доцільність прийняття термінових економічних рішень.

Дослідженню сучасного стану та необхідності реформування залізничного транспорту присвячено велику кількість наукових праць. Серед них праці: В.Л.Диканя, Н.В. Бараша, Г.Д. Ейтутіса, Ю.М. Цветова, Ю.В. Слагіна, М. В. Кондратюка. Питанню трансформації економічних процесів присвячені дослідження таких вчених, як М. Данько, Л. Л. Калініченко, А. В. Гречко, П. І. Підлісного та інших.

Відстежуючи історію розвитку системи залізничного транспорту різних країн, можна помітити, що в багатьох з них на певних етапах розвитку відбувалися ті чи інші трансформаційні процеси. Україна також рухається у напрямку необхідних змін. Але здійснюючи трансформації в галузі, що має природно монопольний сектор, надзвичайно важливо обрати економічно обґрунтовану модель перетворення, яка враховувала б ситуацію, що склалася. Передумовами прийняття рішення про реформування, є негативні тенденції розвитку галузі, які після проголошення незалежності України, стали ще більш відчутними. Основна причина складного становища залізничного транспорту криється в минулому, коли вітчизняна залізнична система була частиною Міністерства шляхів сполучення СРСР, а після його розпаду, отримала в спадщину морально застарілі та фізично зношені основні фонди, низький рівень

організації виробництва, неадекватні механізми стимулювання праці, низьку виконавчу дисципліну, а також систему управління галуззю, що відповідала директивно-плановій економіці. Зменшення обсягів внутрішніх та транзитних перевезень спричинило скорочення фінансових надходжень, що ще більше ускладнило реалізацію процесів модернізації, оновлення галузі та її інноваційного розвитку.

Трансформація підприємств як економічна категорія характеризує процес перетворення однієї економічної структури на іншу і супроводжується зміною одних властивостей на інші, що в широкому розумінні узагальнюють поняття «реорганізація», «реструктуризація». Європейська практика реформування визначила три базові організаційні моделі ринкової трансформації залізниць — модель розділення, інтеграційну та холдингову моделі. Перша передбачає відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфраструктурою залізниць з обов'язковим розділенням бухгалтерських рахунків. Друга передбачає створення високопродуктивного суспільного залізничного транспорту на базі ефективного монопольного утворення, яким за суттю нині є залізничний транспорт України. А от холдингова модель є, власне кажучи, усереднене інституційне утворення, що поєднує характерні риси двох моделей — розділення та інтеграційної.

На нашу думку, найбільш прийнятним варіантом реформування залізничної галузі, на даному етапі, є створення Акціонерного товариства на базі державної адміністрації залізничного транспорту. Рішення про необхідність створення акціонерного товариства на залізниці приймали багато держав. Наприклад, для Російської залізниці (РЖД) була обрана форма відкритого акціонерного товариства (ВАТ), яке є аналогом нашого утвореного публічного АТ (ПАТ). 100% акцій ВАТ "РЖД" закріплені в держвласності. В Німеччині, Deutsche Bahn AG має юридичну форму приватного акціонерного товариства, хоча 100% його акцій закріплені у власності держави. У Польщі, залізнична компанія PKP (Polske Koleje Panstwowe) SA, також створена у формі акціонерного товариства, але єдиним акціонером залишається держава.

Головний крок на шляху створення в Україні Акціонерного товариства був зроблений 22 березня 2012 року, коли набув чинності Закон України «Про особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». Документ визначає правові, економічні та організаційні особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100% акцій якого належать державі, на базі

державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця»).

Згідно ЗУ «Про особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», реформування залізничного транспорту України відбуватиметься в три етапи. На першому етапі (2012-2013 роки), створюється єдина державна акціонерна компанія та проводиться розподілення функцій між нею та державою. На другому етапі (2013-2015 роки), буде утворено вертикально інтегровані виробничо-технологічні системи залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності. На третьому етапі (2016-2019 роки), буде ліквідовано перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворено господарське товариство у сфері пасажирських перевезень.

Практика створення компанії на базі державного акціонерного товариства відповідає міжнародній практиці, а також – вимогам міжнародних організацій та Європейського Союзу. Зокрема, аналогічна реформа залізничного сектора, проводилася у Великій Британії та Німеччині. Створено всі передумови для того, щоб і залізничні перевезення могли стати повноцінним бізнесом, що приносить прибуток, зробити структуру "Укрзалізниця" більш прозорою, підвищити якість корпоративного управління та ефективність прийняття рішень.

УДК 339.56:338.47 (447)

РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН УКРАЇНИ

Лоза С.П., к.е.н., доцент(ДонІЗТ)

Впродовж останніх років концептуально визрів грандіозний проект створення єдиної планетарної транспортної системи на основі інтеграції континентальних транспортних комунікацій, які мають стратегічне значення у забезпеченні перевезень між Європою й Азією, Азією й Америкою, Азією й Африкою.

За даними засобів інформації британський інститут «Рендел» на початку ХХІ століття присвоїв Україні найвищий коефіцієнт транзитності у Європі. До основних чинників, що призводить до посилення ролі міжнародних транспортних коридорів (МТК) у зовнішньоекономічній діяльності України, також належить її так звана «транскордонність».

Пожвавлення економіки України у 2006-2007 рр. призвело до зростання

зовнішньоекономічних вантажопотоків, однак під впливом фінансової кризи впродовж 2008-2009 рр. відбулося стрімке зниження загального вантажопотоку, головним чином, за рахунок зменшення обсягів транзиту. Незначне зростання вантажопотоку у 2010-2011 рр. пояснюється збільшенням експорту та імпорту, при зниженні обсягів транзиту.

В структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України у 2011 р. найбільша частка припадає на транзитні перевезення – 37,8%, експорт – 38,7%, імпорт – 23,8%. Майже половина загального вантажопотоку (40,6%) транспортується залізницею, трубопроводами – 33,7%, автомобільним транспортом – 5,4%, морським – 1,4%.

Обсяги перевезень різними видами транспорту в загальній структурі вантажопотоків у 2011 році мають істотні коливання.

Найбільша частка у експортному вантажопотоці припадає на залізничний транспорт – 54,8%. В імпортному і транзитному левова частка транспортується трубопроводами – 44,3% і 61,6% відповідно. Залізницями перевозиться 31% імпорту і 32,2% транзиту.

Не менш важливою складовою ВВП України, крім експорту товарів, є також розвиток експорту транспортних послуг. У загальному обсязі експорту транспортних послуг за 2011 рік 19,6% надано залізничним транспортом, що у вартісному виразі становить 1770,8 млн. дол. США.

Обсяги надання експортних послуг залежать від рівня розвитку і ефективності функціонування транспортної системи, а також значною мірою сприяють більш повному використанню її провізної та пропускнуої спроможності. Розвиток експорту транспортних послуг є найважливішою економічною і політичною задачею, тому що транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності – є одним із основних джерел валютних надходжень до державного бюджету.

Однак перспективи інтеграції України у світове господарство і посилення транзитних функцій держави вимагає високої якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, росту швидкості і зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування транспортного комплексу.

Розвиток МТК, що проходять територією України є головним напрямком інтеграції українських залізниць у світову транспортну систему. Винятково сприятливе геополітичне положення України у центрі Європи на перетині основних напрямків зовнішньоекономічних потоків та наявність потужного транспортно-дорожнього комплексу значною мірою сприяють