

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кириленко О.М.

Разумова К.М.

Новак В.О.

**МАЛОДІЯЛЬНІ ДІЛЬНИЦІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ:
ЗАРУБІЖНИЙ І ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД**

Монографія



Київ 2020

УДК 656.71:025
К431

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Факультету транспорту, менеджменту та логістики
Національного авіаційного університету
(протокол № 3 від 25 лютого 2020р.).*

Рецензенти:

Ейтутіс Г.Д., доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки підприємств та економічної теорії Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Паливода О.М., д.е.н., професор, професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств Національного авіаційного університету;

Ігнатюк В.В., к.т.н., доцент, доцент кафедри менеджменту Національного транспортного університету.

К431 Кириленко О.М. Малодіяльні дільниці залізничного транспорту України: зарубіжний і вітчизняний досвід. Монографія / О.М. Кириленко, К.М. Разумова, В.О. Новак. – К.: Видавничий дім «Кондор», 2020. – 124 с.

ISBN 978-617-7939-04-6

Монографія присвячена удосконаленню теоретичних положень та розробці практичних рекомендацій щодо розвитку малодіяльних дільниць залізничного транспорту України при обслуговуванні пасажирів та вантажопотоків.

Розрахована на аспірантів, викладачів і студентів вищих навчальних закладів та широке коло керівників і фахівців транспортних підприємств України.

ISBN 978-617-7939-04-6

УДК 656.71:025

© Колектив авторів, 2020

© Видавничий дім «Кондор», 2020

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
I. СВІТОВИЙ ДОСВІД ЕКСПЛУАТАЦІЇ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	5
1.1 Умови експлуатації малодіяльних діленьниць залізничного транспорту: зарубіжний і вітчизняний досвід	5
1.2. Дослідження управління транспортною інфраструктурою закордонних держав.....	11
II. ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	42
2.1. Актуальні проблеми експлуатації малодіяльних діленьниць залізниць України	42
2.2. Діалектика розвитку транспортної інфраструктури України ...	48
III. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ В СИСТЕМІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	66
3.1. Гармонізація функціонування транспортної системи України з європейським транспортним законодавством	66
3.2. Розвиток транспортної системи України з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки: методологічні засади і перспективи	75
3.3. Стратегія розвитку малодіяльних діленьниць в системі залізничного транспорту України	82
ВИСНОВКИ	97
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	100

ВСТУП

Ефективність національної економіки, економічне зростання, стійкість розвитку територіальних комплексів та зовнішньоекономічної діяльності традиційно визначаються функціонуванням транспорту. З одного боку, він відображає рівень національної економіки та її конкурентно-спроможність, з іншого - формує умови для налагодження довготривалих стратегічних зв'язків і співпраці всіх економічних суб'єктів, незалежно від форм власності та галузевої приналежності.

В умовах реформування залізничного транспорту особливо актуальними постають питання його ефективного функціонування, формування моделі його стійкого соціально-економічного розвитку.

Однак у зв'язку із комплексом технологічних причин позначилась проблема експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України.

Малодіяльні дільниці включають в себе станції та лінії, що є частиною мережі, що входить до Регіональних філій АТ «Укрзалізниця». Вони є частиною майна даного акціонерного товариства.

Враховуючи проблему функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту в умовах реформування галузі, в даний час, нами було вивчено наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, які займалися даною проблематикою.

В результаті аналізу наукових джерел за даною проблематикою та в межах проведеного дослідження, в подальшому, розроблені заходи щодо підвищення ефективності їх роботи. Адже це одне з найважливіших завдань, що сьогодні стоїть перед менеджментом залізничного транспорту і потребує негайного вирішення [150].

Експлуатація малодіяльних дільниць залізниць України, що обслуговують населення, підприємства, які розташовані в районі їх тяжіння, приносить АТ «Укрзалізниця» достатньо відчутні збитки та супроводжується чималими труднощами організаційно-управлінського характеру (технічне обслуговування та ремонт, кадрове забезпечення, безпека руху тощо). Тому основною метою написання даної монографії є пошук шляхів забезпечення ефективного функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту в умовах реформування галузі.

I. СВІТОВИЙ ДОСВІД ЕКСПЛУАТАЦІЇ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1 Умови експлуатації малодіяльних дільниць залізничного транспорту: зарубіжний і вітчизняний досвід

Залізничний транспорт (ЗТ) є основою транспортного комплексу України і має велике економічне, соціальне та міжнародне значення. Сьогодні його питома вага в загальному вантажообігу всіх видів транспорту (без трубопровідного) становить 83,2%, а в загальному пасажирообороті – близько 56%.

Нині перед ним стоять складні та відповідальні завдання щодо поєднання потреб населення і виробництва в наданні транспортних послуг, особливо на малодіяльних дільницях (МДД). Від їх експлуатації АТ «Укрзалізниця» несе досить відчутні фінансові збитки, так частка витрат МДД у загальних витратах становить близько 40%, а питома вага перевезень не перевищує 20%. Це обумовлює чималі труднощі для техніко-економічного потенціалу функціонування АТ «Укрзалізниця». Пояснюється це тим, що обсяги руху тут, як правило, не перевищують трьох-п'яти пар потягів на добу. Але на проміжних пунктах багатьох таких ділянок функціонує повний штат працівників усіх підрозділів, а чергування на них, як і на вантажонапружених станціях, цілодобове. Дослідженнями встановлено, що персонал на станціях даних дільниць у таких випадках зайнятий основною роботою (операціями з пропуску потягів) менше половини робочого часу.

Підвищення ефективності вантажних та пасажирських перевезень на малодіяльних дільницях та з метою зниження чи повної ліквідації їх збитковості, на сьогодні, становить надзвичайно важливу виробничу проблему. Її вирішення потребує теоретичного узагальнення та розробки сучасних підходів щодо формування техніко-економічного потенціалу малодіяльних дільниць з урахуванням їх стратегічного розвитку та позиціонування на ринку транспортних послуг.

Проблеми формування та розвитку потенціалу транспорту перебувають у центрі уваги сучасних дослідників. Дослідженням особливостей діяльності залізничного транспорту як складової транспортної інфраструктури країни, в тому числі і на МДД, присвячені роботи багатьох учених. Серед них слід відзначити таких українських та російських учених-економістів, як: І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, І. С. Балаганська, Є. М. Сич, А. І. Бутенко, Б. В. Буркинський, О. О. Васильєв, В. М. Гурнак, О. М. Гненний, О. І. Зоріна, Г. Д. Ейтутіс, Ю.

Ф. Кулаєв, В. І. Копитко, О. М. Котлубай, М. І. Міщенко, В. І. Пасічник, О.С. Прошкіна, П.А. Смаглий, І. С. Старченко, В. В. Жихарева, М. Є. Юшков та ін.

Проте, зважаючи на очевидний науковий інтерес до питань покращення ефективності функціонування залізничного транспорту та широке коло досліджень, проведених у цьому напрямку, проблема забезпечення економічно ефективного функціонування малодіяльних ділянок залізничного транспорту потребує науково-теоретичного обґрунтування та практичного розв'язання.

Враховуючи проблему функціонування малодіяльних ділянок залізничного транспорту в сучасних умовах, нами було вивчено наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, які займалися даною проблематикою. В результаті аналізу, розроблені заходи щодо підвищення ефективності їх роботи. Адже це одне з найважливіших завдань, що сьогодні стоїть перед менеджментом залізничного транспорту і потребує негайного вирішення .

Постійне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті призводить до поступового збільшення малодіяльних ліній [76].

Проблеми, пов'язані з визначенням напрямів підвищення ефективності функціонування малодіяльних ділянок залізниць, висвітлено в роботах Бараша Ю. С., Зоріної О. І., Смаглія П. А., Кулаєва Ю. В, Міщенко М. І., Ейтутіса Д. Р., Пасічника В. І. та ін.

Професор Кулаєв Ю. Ф. у своїх наукових роботах виділяв такі актуальні поточні і перспективні проблеми щодо експлуатації малодіяльних ліній і ділянок [92]:

- організація руху залізничного рухомого складу на магістральних і тупикових ділянках за розробленими та запропонованими оптимальними методами;

- використовуючи фактичні дані, що є керівними для розвитку залізничних сполучень та обсягів перевезень та реально віддзеркалюють виробничий потенціал нашої країни та демографічну ситуацію, пропонував зробити з залученням провідних фахівців та наукових установ прогноз динаміки перевезень залізницями України;

- наполягав на вдосконаленні нормативно правових актів, мета яких – гармонізація взаємодії основних учасників - залізничного транспорту, місцевих владних структур та громад;

- негайне наукове рішення економічного питання стосовно подальшого функціонування окремих залізниць, враховуючи можливість закриття, або зміни форми власності господарюючого суб'єкта;

- з урахуванням необхідності оптимізації вартісних показників експлуатації дільниць пропонував розробку доступного до розуміння механізму обліку собівартості експлуатаційної діяльності, заснованого на об'єктивних даних;

- виходячи з досвіду експлуатації малодіяльних дільниць та їх потенційну збитковість пропонував розробити адресну дотаційну державну систему;

- виходячи з об'єктивних експлуатаційних умов малодіяльних дільниць, що характеризуються значно зношеними (у фізичному та моральному розумінні) технічними засобами та механізмами запропоновано розробити окремий рухомий склад, що якнайбільш повно відповідав вимогам специфічної експлуатації, що дало змогу не тільки задовольнити потребу в ньому в умовах малодіяльних дільниць та ще і забезпечити вітчизняні залізничні промислові підприємства обсягами робіт;

- запропоновано до розробки комплекс заходів техніко-технологічного-економічного спрямування з метою наскрізного зменшення споживання матеріальних, трудових, технічних та економічних ресурсів.

Професор Зоріна О. І. багато наукових робіт присвятила дослідженню міжнародного досвіду функціонування малодіяльних дільниць та застосуванню організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання ділянок з малими обсягами перевезень, з впровадження мікропроцесорної централізації.

Автор Зоріна І. О. запропонувала до впровадження систему МСДЦ "КАСКАД" на малодіяльних дільницях залізничного транспорту з метою підвищення ефективності управління вантажними та пасажирськими перевезеннями за рахунок [68, 69]:

- удосконалення системи контролінгу відносно об'єктів експлуатаційної діяльності за допомогою діагностичних моделей у реальному вимірі;

- управління експлуатаційною діяльністю рухомого складу засобами автоматизації, що призведе до зниження кількості управлінських операцій;

- управління обладнанням лінійних станцій за допомогою засобів телеметрії, що знижує вплив людського фактору на експлуатаційний процес.

Професор Ейтутіс Г. О. в наукових працях розглядав особливості господарської діяльності тупикових залізничних ліній на прикладі Регіональної філії Південно-Західної залізниці, порядок параметризації їх діяльності та шляхи вирішення проблем малодіяльних ліній на основі

категоризовани за відповідними критеріями - вантажонапруженістю та швидкістю руху поїздів [70].

Професор Пасічник В. І. [132, 133], висловив думку щодо необхідності ранжування малодіяльних ділянок на основі інтегральних та комплексних показників, що дасть можливість визначити їх роль та ступінь значущості в регіоні.

Роботи професора Бараша Ю. С. та Смаглія П. А. присвячені проблемам неефективних залізничних колій і методів їх вирішення. Вчені провели аналіз світового досвіду у вирішенні подібних питань і запропонували можливі шляхи підвищення ефективності роботи неефективних ліній. Автори схиляються до думки, що малодіяльні, неефективні лінії необхідно закривати, що призведе до зменшення витрат на залізниці [7, 8].

Звертаючи увагу на існуючі проблеми функціонування малодіяльних ділянок, у проекті Закону України: «Про залізничний транспорт» розглянуто деякі питання, що мають поліпшити їх фінансовий стан.

Окремо це стосується необхідності забезпечення їх функціонування місцевими органами самоуправління або вантажовласниками, що є регулярними користувачами названих ділянок [76, 86, 87].

Але, з метою адресної дії окремих положень названого Закону України, необхідно ввести чітку градацію, що дозволить чітко ідентифікувати малодіяльні ділянки з різними розмірами руху, як у вантажному, так і пасажирському сполученні, що дійсно потребують впровадження заходів, що регламентуються Законом [64].

Особливо це стосується Львівської залізниці. Там дуже ядро виражений дисбаланс у розмірах пасажирського і вантажного руху. За показником кількість поїздів у вантажному напрямку ділянки є однозначно малодіяльними. Але розміри пасажирського руху близькі до розмірів експлуатаційної діяльності магістральних ділянок.

Керівництво АТ «Укрзалізниця» пропонує керівникам дирекцій з представниками виконавчої влади та органами місцевого самоврядування спільно вирішити долю малодіяльних станцій і ділянок, при цьому, пропонуються наступні очевидні шляхи та варіанти вирішення [37]:

- За допомогою системи: «Прозоро» та тендерних процедур основні засоби АТ «Укрзалізниця», що відносяться до збиткової категорії, пропонується передавати у власність підприємствам – споживачам транспортної продукції;

- Також пропонується залучати до реалізації компенсаційного

механізму утримання станційних господарств потенційних вантажовласників;

- Компенсація від'ємних результатів експлуатаційної діяльності на станціях бюджетами місцевих громад;

- В особливому випадку, коли вичерпані можливості щодо поживлення роботи станції, пропонується закриття сполучної ділянки та станції та зняття з балансу АТ «Укрзалізниця».

Виходячи з динаміки експлуатаційної діяльності у вантажному та пасажирському руху питання підвищення ефективності функціонування слабо завантажених дільниць буде стояти ще не одно десятиліття.

Саме тому, вважаючи перехідний етап розвитку залізничного транспорту, проходження активної фази програми реформування пропонуємо відокремити в особливий напрямок Державної науково-інституціональної діяльності Програму «Економіка, організація і управління малодіяльними лініями залізниць України». Дослідженням проблем ефективності функціонування малодіяльних дільниць займалися і російські вчені, такі як: Балаганська О. С. [6], Васильєв О. О. [18], Прошкіна О. С. [155], Старченко І. І. [187] та інші.

Так Балаганська О. С. та Старченко І. І. [6, 187] запропонували схожі механізми розвитку малодіяльних ліній на російських залізницях. Вони пропонують закриття ліній, консервацію, оптимізацію технології обслуговування – модернізація або зменшення витрат на їх утримання, передачі суб'єктам РФ, і продаж або здача в оренду.

Найбільш кардинальних заходи для підвищення ефективності діяльності малодіяльних ліній в роботі [187] пропонує Старченко І. І. На його думку, до їх закриття потрібно підходити виважено, оскільки більшість з них мають оборонне значення для держави, забезпечуючи спеціальні замовлення та військові перевезення. Інші ж є соціальнозначущими, зв'язуючи віддалені міста і селища з великими містами і центрами, тим самим вирішуючи проблеми транспортної забезпеченості. Крім цього, їх експлуатація дозволяє вирішувати численні проблеми розвитку територій, стимулюють розвиток виробництва і зростання зайнятості населення.

Все це змушує місцеві органи влади негативно ставитися до закриття малодіяльних ліній та ділянок. Слід враховувати і те, що закриття малодіяльних ліній призведе до втрати вантажовласників і пасажирів, а звідси, зменшення конкурентоспроможності залізниць, порівняно з іншими видами транспорту [187, 248].

О. С. Балаганська в [6] пропонує замість закриття малодіяльних ліній здійснювати їх консервацію, тобто управління рухом переключати

на диспетчерську централізацію і в дорожній центр управління перевезеннями.

При цьому, на станціях не буде штату працівників, а лише буде здійснюватися технічне обслуговування пристроїв інфраструктури. Враховуючи перспективу зростання обсягів і активізацію промислових підприємств, ці станції в будь-який момент можуть бути включені в роботу. На сьогоднішній день, за рахунок консервації можна заощадити на експлуатаційних витратах. А для забезпечення соціальної захищеності працівників, що вивільняються при виведенні з експлуатації малодіяльних ліній, їх залучають для проведення робіт з консервації та збереження працездатності технічних засобів.

Але, якщо закриття або консервація на певній малодіяльній лінії є заходами неможливими, то для скорочення витрат на утримання ліній проводяться оптимізація технологій їх обслуговування. О. С. Балаганская пропонує два можливих варіанти розвитку для зниження поточних експлуатаційних витрат:

1. Модернізація лінії (ділянки) шляхом технічного переозброєння і реконструкції:

- розробка дистанційних систем управління переведенням стрілок і відкриттям сигналів;
- впровадження диспетчерської централізації для отримання повної та достовірної інформації про рух поїздів і прибуття їх в повному складі;
- використання рейкових автобусів для руху в приміських напрямках;
- комбіноване використання різних видів транспорту та ін. [6].

2. Зменшення затрат за певними статтями витрат:

зменшення витрат досягається через приведення у відповідність з обсягами перевезень технічних засобів і контингенту працюючих. З цієї метою, малодіяльні станції переводяться на роботу в денний час, малодіяльні ділянки переводяться в розряд колій незагального користування, скорочується число маневрових локомотивів. У цих випадках організують рух вантажних поїздів за твердим графіком, що дозволяє зменшити чисельність локомотивних бригад. При такій технології стає недоцільно утримувати чергових по станції на всіх станціях ділянки, а на тих станціях, де виконується робота схрещення поїздів, чергування по станції встановлюється на час роботи вивізного локомотиву.

Крім того, оптимізація роботи малодіяльних ліній досягається за рахунок суміщення професій у виробничому блоці. Таким чином, працівник локомотивної бригади повинен виконувати обов'язки

оглядача вагонів, складача поїздів та інші [6].

О. О. Васильєв в [18] приділяв велику увагу питанню продажу або здачі в оренду малодіяльних ліній. Малодіяльні лінії автор вважав необхідно продати зацікавленим організаціям або здати на умовах оренди спільному підприємству або аутсорсингу. Подібні заходи застосовуються шляхом залучення приватних коштів для покращення стану залізничних колій, залучення нових користувачів послуг і збільшення їх обсягу, підвищення доходів за рахунок отримання продажної ціни та орендної плати, а також зниження витрат на утримання залізничних колій.

О. С. Прошкіна у своїй дисертаційній роботі [155] розглянула питання розробки концептуальних основ модернізації малодіяльних залізничних ліній з урахуванням інтересів не тільки транспортної корпорації, але і суспільства (соціальний аспект), маючи на увазі переважне використання виробничих потужностей малодіяльних ліній для пасажирських перевезень.

Зазначені напрямки подальшої діяльності О. С. Прошкіна виклала в чотирьох основних стратегіях:

Стратегія I. Модернізація лінії (ділянки) шляхом технічного переозброєння та реконструкції, що дозволить знизити поточні експлуатаційні витрати і зробити використання лінії рентабельним.

Стратегія II. - Приватизація лінії (ділянки) із збереженням її виробничого профілю (або без збереження) та подальшої експлуатації силами і засобами нового власника.

Під варіантом цієї стратегії можна вважати здачу малодіяльних залізничних ліній в оренду (концесію), інші форми державно-приватного партнерства (спільні підприємства, аутсорсинг).

Стратегія III. Консервація лінії (ділянки).

Стратегія IV. Закриття лінії з подальшим зняттям елементів верхньої будови колії, будинків, споруд, та їх утилізацією.

1.2. Дослідження управління транспортною інфраструктурою закордонних держав

Аналіз закордонних тенденцій розвитку залізничного транспорту показує, що існування малодіяльних ділянок на іноземних залізницях також – неминучий процес, тому проблема підвищення ефективності їх використання є дуже актуальною.

Шляхи підвищення ефективності роботи малодіяльних ліній, що застосовуються на закордонних залізницях представлено в табл. 1.6.

Таблиця 1.6

Напрями покращення результативності роботи
малодіяльних ліній на залізницях інших держав

Країни	Шляхи підвищення ефективності роботи малодіяльних ліній
США	Реорганізація перевезень, як програма Державної підтримки; відчуження ділянок, закриття, або оренда.
Мексика	Концесійний підхід до ліній графіку малодіяльних дільниць
Канада	Передача в управління приватних операторів експлуатацію збиткових ліній
Великобританія	Інтенсифікація експлуатаційної діяльності, в т. ч. за рахунок ремонтних робіт з удосконалення інфраструктури, систем зв'язку та СЦБ
Німеччина	Наскрізне введення спрощених методів експлуатації; гнучка система тарифікації, розробка та впровадження особливих типів рухомого складу; в особливих ситуаціях – переключення вантажо - пасажиропотоку на інші види транспорту
Нідерланди	Відчуження за конкурсом обраним операторам або вантажовласникам, розвиток інтермодального сектору
Фінляндія	Використання особливих технічних засобів перевезення, скорочення персоналу

* Систематизовано авторами за [76, 111, 232, 240, 259, 261, 263, 265]

Кожен з розглянутих способів експлуатації малодіяльних дільниць залізничного транспорту має свої переваги і недоліки, але певною мірою дозволяє компенсувати витрати, понесені залізницями.

Всі вище згадані способи експлуатації дільниць не є універсальними і будь-яка малодіяльна лінія потребує індивідуального підходу і прийняття конкретного рішення щодо неї, яке буде залежати від ряду факторів.

Виходячи з проведеного наукового дослідження, на нашу думку, доцільно розробити механізм прийняття управлінських рішень щодо обрання способу експлуатації кожної конкретної малодіяльної дільниці, з урахуванням спеціально розроблених економічних критеріїв.

Транспортна інфраструктура закордонних держав здійснює суттєвий вплив на діяльність транспортної системи будь-якої країни.

Залізничні перевезення в країнах-членах ЄС за останнє десятиріччя в цілому скоротилися на 10%. Головною причиною падіння стало скорочення важкої промисловості [242-253].

На швидко зростаючому ринку пасажирських перевезень частка залізничного транспорту знизилася з 11% у 1991 році до 5% у 2000 році [254, 259]. Це відбулося, в основному, завдяки збільшенню кількості особового автомобільного транспорту та підвищенню конкурентоспроможності автомобільного транспорту в цілому [35, 180]. Проте, в абсолютному вираженні пасажирський рух залізничних перевезень збільшився більш ніж на 25%.

У той же період, доходи за одиницю трафіку практично не змінилися. Внаслідок цього відшкодування витрат знизилася в середньому з 73% до 52%. Субсидії не були достатньо збільшені і фінансове становище залізниць слабшало. Співвідношення капіталу і боргу залізниць ЄС у цілому в 1991 році становило 1,29, що набагато вище, ніж для комерційної компанії [259].

Навіть після того, як субсидії досягли 40% витрат, залізниці ЄС у цілому були збитковими.

Саме в цьому контексті зростання собівартості і погіршення фінансового стану залізниць ЄС почали активну фазу реформування [240].

Існують обґрунтовані причини (зниження витрат, довговічність активів, розмір поточних витрат, інтенсивність капіталу, переваги мережі та спільні витрати) для покращення ефективності та конкурентоспроможності надання залізничних послуг [180, 259].

Економічні характеристики залізничної галузі, як елемента природної монополії, означає, що уряди країн ЄС повинні зберігати регулюючу роль за межами загального антимонопольного регулювання [233]. Дійсно, це не означає, що роль державної влади припиняється, коли об'єкт управління переходить у приватну власність [60].

Щоб вижити, зростати і отримувати прибуток від інвестицій, залізниці потребують передбачуваних фінансових умов [259].

Ефективне управління залізничним транспортом також вимагає свободи прийняття комерційних рішень, що повинні адаптуватися до мінливих ринків. Це основні умови, які залізничні регуляторні повинні виконувати, якщо вони прагнуть бути успішними в довгостроковій перспективі [254].

Великої економії коштів можна досягти шляхом створення єдиної регуляторної бази, що дозволить управління оптимізацією інвестицій у розвиток залізничної мережі [159, 233].

В той самий час, для залучення інвестицій у залізничну систему

необхідна більша прозорість та підзвітність. Інвестиції є важливим інструментом для забезпечення перенесення вантажів з автодоріг на залізниці, щоб зменшити екологічний вплив транспорту, як основна заявлена мета транспортної політики у багатьох європейських країнах [209, 228, 258]. Залізничний транспорт найкраще підходить для транспортування великих і регулярних вантажів на великі відстані.

Хоча ринок такого роду вантажів значно знизився протягом останніх 60 років. Частка залізничного транспорту на загальному ринку вантажів у більшості країн зменшилась [228].

Зміни в загальній структурі ринку вантажних перевезень, що має тенденцію до зменшення маси вантажних одиниць, підвищені вимоги до високої швидкості і надійності доставки сприяли розвитку автомобільного транспорту в більшості країн [228, 241]. Великі інвестиції в дорожню інфраструктуру також були на користь автомобільному транспорту [209].

У багатьох країнах ЄС ці тенденції посилювалися через неефективність у залізничному секторі. Часто застаріла організація, низька продуктивність праці, поганий маркетинг та громіздкі адміністративні процедури призвели до низької ефективності [245]. Крім того, державні органи запровадили некомерційні цілі без відповідної компенсації.

У країнах з перехідною економікою (особливо в Болгарії, Данії, Естонії, Латвії, Литви, Угорщині, Словенії [234, 235, 236, 237, 238, 239, 241]) подібні жорсткості були виявлені в результаті розпаду важких виробництв, що спиралися виключно на залізничний транспорт. Зниження вантажоперевезень у цих країнах може продовжуватися набагато довше періоду загальної промислової реструктуризації, якщо не буде реформований і сектор залізничного транспорту [228].

При розгляді відповідної регуляторної бази для залізниць, корисно розглянути кожен транспортний ринок окремо. Різні ринки перевезень піднімають різні регуляторні питання, як зазначено нижче [154]:

Інтенсивне перевезення сипучих вантажів (наприклад, вугілля) [228]. Залізниці мають деяку монопольну владу на цих ринках.

Менш інтенсивне перевезення сипучих вантажів та генеральних вантажів. Існує інтенсивна конкуренція з боку автомобільних перевезень на цих ринках. Це зменшує потребу регулюючого втручання і робить конкуренцію на ринку залізниць менш важливою.

Але може виступати, як стимул до підвищення ефективності інновації з метою зниження собівартості перевезень [180].

Перевезення контейнерів. Вантажна робота концентрується в

портах. За рахунок економії масштабу залізниці мають технологічну перевагу, але існує сильна конкуренція з автомобільних перевезень, зменшуючи необхідність регуляторного втручання [180].

Високоякісні товари. Там, де є великі обсяги перевезень на фіксованих маршрутах, залізничний транспорт виявився успішним конкурентом з автоперевізниками, навіть для чітких термінів доставки. Міжмодальна конкуренція інтенсивно скорочує потребу в необхідності регуляторного втручання [180].

Міждержавний рух. Міжнародні або міждержавні сполучення через різні регулюючі юрисдикції і через сполучення різних залізничних компаній підвищує складність регуляторних питань, пов'язаних з сумісністю регуляторних режимів та бар'єрів для доступу до ринку, а також технічних питань, пов'язаних із взаємодією. Хоча дискримінація на основі економічних характеристик може покращити загальний добробут, дискримінація на основі національності та географічного походження буде серйозно підривати ефективність та конкурентоспроможність галузі [35, 233].

Ці відмінності забезпечують основу для фокусування регуляторного втручання та доцільності реформування залізничного транспорту різних країн [240].

Пасажирський транспорт на залізницях може ускладнити регуляторні питання для вантажних перевезень у два основні способи. По-перше, перехресне субсидування пасажирського транспорту у Центральній та Східній Європі, Росії та нових незалежних державах [228].

Таким чином, діючі оператори несуть тягар, який збільшує витрати на їх вантажні операції. При відкритому доступі (лібералізації) оператори не зазнають такого тягара, надаючи їм несправедливу перевагу в цьому відношенні.

Ліквідація перехресних субсидій частково є політичним рішенням.

По-друге, пасажирські перевезення можуть мати негативний вплив на вантажні перевезення, оскільки пасажирські поїзди зазвичай мають пріоритет у розподілі шляху. Це серйозна проблема на зайнятій частині європейських мереж, особливо навколо великих міських центрів [155, 258].

У 1991 році Комісія Європейських Співтовариств видала Директиву 91/440 / ЄЕС про "Розвиток залізничних колій " [186]. Це залишається найважливішим заходом для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту [35]. Перефразовуючи положення у директиві, його принципи та цілі були

такими:

- сприяти інтеграції транспортного сектору Співтовариства, який є суттєвим елементом внутрішнього ринку кожної держави;
- зробити систему залізничної мережі ефективною та конкурентоспроможною щодо інших видів транспорту [180].

Тому основним завданням було зробити залізничну систему конкурентоспроможною з іншими видами транспорту через інтеграцію та гармонізацію [179]. Створення конкуренції на мережі через відкритий доступ стало засобом досягнення цієї мети. Інтеграцію тут виступає, як співробітництво між залізничними підприємствами для надання міжнародних послуг, а не конкуренції між ними, що вважається основним засобом підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту ЄС [180].

Директива охоплює чотири напрямки [186]:

- фінансове зміцнення, з метою створення у залізничних підприємств міцної фінансової основи;
- незалежність управління, щоб залізничні підприємства працювали як комерційні організації, незалежно від уряду;
- відокремлення інфраструктури від операцій, принаймні у бухгалтерському обліку [234];
- доступ до залізничної інфраструктури, який повинен бути відкритий для залізничних підприємств, що беруть участь у міжнародних перевезеннях, комбінованого транспорту та міжнародних груп національних залізничних підприємств [234].

Незважаючи на те, що директива була перенесена до національного законодавства у всіх державах-членах, прогрес у впровадженні спочатку був складним у багатьох країнах, зокрема, для забезпечення доступу нових операторів. З іншого боку, деякі країни запровадили закони, які не просто переносять директиви, але виходять далеко за межі своїх вимог [186].

Дві відповідних директиви були затверджені у 1995 році:

Директива 95/18 про ліцензування залізничних підприємств;

Директива 95/19 про розподіл потужності залізничної інфраструктури та стягнення зборів (див. Розділ "Ціноутворення за інфраструктуру для залізничних вантажів у державах-членах ЄС") [228, 250].

Вони також були введені в закон у більшості країн.

У 1992 році було опубліковано Білу книгу "Спільна транспортна політика". Політика спрямована на скасування довгострокового скорочення частки ринку на залізничному транспорті, щоб допомогти досягти більш широкої мети - стійкої мобільності [254].

Деякі концепції, що стоять за директивами, були розроблені далі в Білій книзі ЄС [254].

Документ під назвою "Стратегія відродження громадських залізниць", опублікований в 1996 році, який розкривав можливий сценарій, у випадку, якщо залізниці не пройшли стадію реформування [254].

У роботі розглянуті проблеми залізничних шляхів, які потребують негайного вирішення.

У роботі визначено необхідність:

посилити фінансову стійкість залізниць та застосувати правила щодо державної допомоги для забезпечення роботи залізниць, як комерційних організацій;

– використовувати більше ринкових сил і поступово впроваджувати права доступу;

– використовувати контракти, щоб замінити нецільові субсидії на державні послуги;

– інтегрувати національні системи шляхом взаємодії та технічної гармонізації;

– покращити управління соціальними та трудовими аспектами реформ [151, 152].

Було деяке співіснування між Білою книгою та Директивою 91/440, але директивою не розглянуто всі питання, висунуті в Білій книзі, такі як субсидії, сумісність та соціальні аспекти реформ [254]. Оперативна сумісність тісно пов'язана з положеннями відкритого доступу Директиви 91/440, тому що різні технічні стандарти та правила використання є перешкодою для розвитку залізничного транспорту в Європі [254].

Австрія – країна Європейського співтовариства, що найбільше з інших країн реалізувала основні принципи реструктуризації залізничного транспорту. Австрійські залізниці досконало дотримувались основних принципів реформування [183, 251, 356].

Основна характеристика сучасного міжнародного ринку залізничного транспорту - високий ступень лібералізації доступу до інфраструктури [257]. Тому залізничні транспортні компанії Австрії більше працюють за межами країни, що підтверджується статистичними даними - залізничні внутрішні сполучення – це четверта частина загального вантажообігу Австрії [257].

Технічні засоби та об'єкти інфраструктури на залізничних теренах Європи абсолютно сумісні. Звідси і високий рівень зовнішніх перевезень!

Довжина залізниць Австрії майже в п'ять разів менша за колії України [250, 257]. Спостерігається жорстка конкуренція з боку автомобільного транспорту, яка полягла в основу реалізації процесів реструктуризації, саме тому має місце від'ємна динаміка розвитку протяжності залізниць [257].

Це є основний стримуючий фактор, що незважаючи на розвиток обсягів вантажообігу в Європі, не дозволив пропорційний розвиток залізничного транспорту [257].

Друга причина, що генерувала необхідність реформування залізничного транспорту, покращення його конкурентоспроможності зменшення обсягу вантажної одиниці, що передається від вантажовласника перевізнику. Якщо раніше поїзди формувались для перевезень масового вантажу, то започаткована у другій половині 60-х років тенденція розкривала збільшення попиту до так званого диференційованого вантажу – невеликі партії різного за номенклатурою вантажу [251].

А тут вже економічна територія автомобільного транспорту.

Реалізація такої концепції на залізничному транспорті однозначно призводила до завищення собівартості перевезень, що робила тариф не конкурентоспроможним.

Враховуючі боротьбу за споживача на транспортному ринку Європи все частіше вводились інноваційні рішення, які потім ставали необхідністю для кожного учасника [254].

Наслідком таких дій для залізничного транспорту стала робота «на межі», що характеризується вкрай низькою рентабельністю, а в деяких випадках собівартість була навіть вища, ніж тариф, незважаючи на бюджетне датування, яке щороку зменшувалось.

Всі ці дії підштовхнули до необхідності негайних дій, по-перше, для стабілізації фінансового стану, що постійно погіршувався; по-друге, вживання заходів адаптивного характеру, що дозволили б залізничному транспорту краще інтегруватися в нові умови господарювання [112, 179, 257].

В основі нової організаційної структури лежить необхідність реалізації трьох СК (стратегічних компетенцій). Перша СК спрямована на відсічення всього зайвого, що було важким економічним тягарем для залізничного транспорту і полягала у реалізації дій зі скорочення.

Скорочення дозволило зосередити увагу керівництва на найбільш перспективних напрямках та об'єктах господарювання. Їх підтримка підкріплювалась вивільненими від скорочення додатковими обіговими коштами. Також мало місце суттєве заощадження від втрати необхідності фінансування наперед збиткових видів діяльності, або

утримання об'єктів, що не використовувались довго за прямим призначенням [179, 257].

Підґрунтя для реалізації другої СК дало маркетингове дослідження, що тривало довгий час і розкрило об'єктивну картину ринкової позиції залізничного транспорту [233]. Було знайдено декілька ринкових ніш щодо реалізації залізничного потенціалу.

Гармонізація Європейського транспортного законодавства та виконанні ринкові дослідження дозволили поєднати потенціал залізничних підприємств різних Європейських країн [186].

Напрямок дій обрано надання послуг з логістичного сервісу. Внаслідок сказаного було придбано декілька десятків компаній, сфера діяльності яких – надання експедиторської послуги [29].

Третя СК є послідовним напрямом дії перших двох. Велика кількість залізничних транспортних кампаній потребувала централізованого управління, само тому, в якості стратегії зростання було обрано поєднання кампаній у утворення організації «Chem-Freight». Послідовна реалізація трьох СК дала безперечний позитивний результат, що проявився у щомісячному зростанні вантажообігу на 0,17%. Але світова економічна криза припинила позитивні темпи зростання [244].

Майже та ж сама ситуація характерна і для пасажирського сегменту залізничного транспорту. Надвисокий конкурентний тиск не тільки автомобільного, річкового, а й авіатранспорту (low-cost airline, бюджетні авіалінії). Але безперечні переваги залізничного транспорту (надійність, безпека, комфорт, регулярність, незалежність від природно-кліматичних факторів) призводять до збільшення попиту з боку населення [148, 246, 249].

Так само, як і у вантажному секторі, у пасажирському реалізовано три СК. На перше місце було поставлено встановлення стандартів якості обслуговування клієнтів. Це було б неможливе без ґрунтового оновлення основних засобів залізничного транспорту і докорінного відновлення існуючих.

Століття інформаційних технологій призвело до необхідності надання можливості клієнтам залізничного транспорту користуватися всіма перевагами сучасних (цифрових) технологій. Замовлення квитків, введення єдиного проїзного, що дозволяє користуватися не тільки залізничним, а й міським транспортом за єдиною формою, безперервне користування мережею Wi-Fi, незалежно від локації, отримання всієї необхідної інформації стосовно напрямків руху, інтенсивності, вартості проїзду та іншого – головна ідея реалізації другої СК [36].

Третя СК виходить з розуміння першочерговості задоволення

потреб пасажера. Саме тому було вирішено поєднати зусилля перевізників різних видів транспорту задля максимально повного задоволення клієнтів, які з самого початку планування своєї подорожі мали змогу купити єдиний білет на інтермодальні перевезення, не зважаючи на види транспорту, які обслуговували ту, чи іншу ділянку маршруту пасажера.

Залізничний транспорт Бельгії – найстаріший та найрозгалуженіший у Європі. Велика питома протяжність (на 1 км квадр. припадає 100 м колії), загальна довжина 3,4 тис. км [260]. С середини 90-х років ХХ століття Національним об'єднанням Бельгійських залізниць (НОБЗ) призначено роздержавлення та реформування [257].

Як наслідок реалізації стратегії реформування залізниці державного сектору розподілено на відокремленні підприємства. Кожне з них має власні рахунки, основні засоби, виробничі потужності та спеціалізовані напрями дій: колійне, локомотивне, ремонтне, пасажирське, вантажне господарство тощо [179, 260].

На сьогодні більша частина програми реформування НОБЗ реалізована, але не зупинена тому, що спостерігається постійне вдосконалення Європейського транспортного законодавства у напрямі лібералізації доступу, технічної, правової, технологічної, економічної гармонізації. Керівництво Бельгійських залізниць прагне підтримувати надійний зв'язок з нововведеннями та адекватно їх реалізовувати в професійній діяльності [186].

Тривалі дії з реформування призвели, як до скорочення кількості працюючих, підвищення продуктивності праці, так і концептуальної зміни оргструктури управління, збільшення кількості підприємств єдиної сфери впливу [260].

Чеські залізниці (ЧЗ) були утворені в 1993 році після розпаду Чехословаччини [236]. ЧЗ - це держава підприємство і 100% належить державі. Залізнична інфраструктура в даний час належить державі [236]. ЧЗ працює під наглядом Міністерства транспорту та зв'язку.

Головою Правління є міністр залізничного транспорту.

Як і інші країни Центральної та Східної Європи, на ЧЗ зменшився трафік понад 52% з моменту падіння комунізму в 1989 році. Щороку ЧЗ перевозить близько 98 мільйонів тон вантажу, це 48% вантажного ринку [236].

Трафік рівномірно розподілений між внутрішніми та міжнародними перевезеннями [236].

Залізничному транспорту важко конкурувати з автомобільним через малий обсяг загальних перевезень. Автомобільними

перевізниками надто знижений тариф на перевезення [206, 209].

Спостерігається чітка тенденція цінової дискримінації.

На сьогодні в ЧЗ працює близько 80 тис. співробітників, порівняно з 150 тис. у 1989 році. Але трафік зменшився набагато більше. Також знизилась продуктивність [340].

ЧЗ щорічно отримує прибуток від вантажних операцій близько 52 млн. Євро (в порівняльних цінах).

Однак, збитки від пасажирських перевезень компенсуються саме з вантажної роботи. Щороку втрати більш помітні.

Загалом ЧЗ має боргів на 580 млн. євро. Як результат, ЧЗ не вистачає коштів для інвестування [236]. Близько 53% парку вагонів не відповідає стандарту RIV (UIC).

Незважаючи на фінансові труднощі, ЧЗ інвестував значні кошти, у розвиток швидкісного руху, особливо на напрямках міжнародних транспортних коридорів (близько 324 млн. Євро) [236]. Більша частина інвестицій фінансувалась за рахунок кредитів, в основному з гарантованих державою позик від ЄБРР. Деякі інвестиції були профінансовані за рахунок грантів від ЄС Phare.

Відповідно до Закону про залізничні перевезення 1994 р. ЧЗ також був реорганізований для підтримки відкритого доступу. Трансформований у два підрозділи, один - для залізничних маршрутів (інфраструктура) та для бізнес-операцій [179, 257].

Існує окремий бухгалтерський внутрішній облік для кожного підрозділу.

У листопаді 1999 року було прийнято поправку до Закону про залізничні перевезення для визначення режиму компенсації за виконання державних службових зобов'язань у сфері обслуговування пасажирів. Це повинно поліпшити фінансовий стан ЧЗ. Новий закон про трансформацію ЧЗ розглядається парламентом. ЧЗ повинні бути перетворені в акціонерне товариство, яке спочатку буде 100% належите Уряду [60].

Це зробить Czech Railways більш автономними і полегшить створення спільних підприємств з приватними фірмами в таких сферах, як експедирування вантажів [236].

Урядом передбачено відкритий доступ за наступними положеннями:

– створення "Dražní Úrad" (залізничного органу), незалежного державного відділення, щодо регулювання доступу, надаючи ліцензії операторам, які відповідають умовам професійної компетенції і концесії на експлуатацію конкретного розділу траси, що передбачає наявність пропускової та провізної потужності;

– вимога, щоб диспетчер інфраструктури надавав доступ перевізникам, уповноваженим, як описано вище [236];

– положення про те, що оператори мають право звернутися до залізничного органу щодо надання нитки графіку.

Ринок вантажів відкритий для всіх зовнішніх вантажних операторів. Зовнішні оператори повинні отримати ліцензію від Drazni Urad, який перевіряє перевізників на відповідність нормативним актам та виконує технічні завдання затвердження транспортних засобів [236].

ЧЗ не може запобігти конкуренції з боку компаній, які мають своє обладнання, термінали та депо [236].

Зараз є близько 42 зовнішніх операторів. Найбільшими є ОКД Доправна Острава. Зовнішні оператори мають власні вагони, локомотиви, обладнання для перевантаження та депо, спочатку використовували спеціальні недержавні лінії, пов'язані з Чеською залізницею. Спочатку вони працювали в основному на коротких плечах (близько 20 км), але з часом відстань обороту почала зростати [236].

ЧЗ досягла швидкого прогресу у розвитку відкритого доступу. Уряд планує також прийняти найближчим часом законодавчі акти щодо державних службових зобов'язань, які повинні зменшити рівень перехресного субсидування пасажирських послуг. Це дозволить розмістити ЧЗ у фрахтовому бізнесі в кращій позиції, щоб конкурувати з операторами відкритого доступу [236, 257].

Франція. Залізничні компанії, які розробили французьку залізничну мережу в дев'ятнадцятому столітті були традиційно створені або сформовані в групи з державною допомогою [60]. Подальша консолідація означала, що до 1865 року залишалося лише шість великих компаній і п'ять - у 1930 році. Ці мережі зазнали великих фінансових труднощів, були націоналізовані в 1939 році, коли була утворена Французька національна залізнична компанія, Societe Nationale des Chemins de Fer (SNCF). Офіційно держава володіла 51 відсотком капіталу SNCF та колишні залізничні компанії - рештою. На практиці, переживши банкрутство лише завдяки державному втручання, останні ніколи не виконували свої обов'язки, як акціонери [268].

Під французьким рамковим законодавством про внутрішній транспорт від 30 грудня 1982 р., SNCF став громадською організацією, тобто компанія державного сектору, що працює на комерційних лініях [268].

SNCF отримує фінансові внески від держави, стосовно зобов'язань щодо публічної служби, які призначені їй внаслідок ролі залізничного транспорту в задоволенні прав доступу до транспортних послуг та сприяння розвитку енергозбереження та підвищення безпеки

енергопостачання [257].

Ці механізми пояснюють міцні зв'язки, які існують між SNCF та державою.

Перевага цієї угоди полягає в тому, що оператор отримує вигоду від дуже високого кредитного рейтингу на фінансові ринки [257].

Як раз перед реструктуризацією у 1997 році, SNCF вважався технічно дуже компетентним перевізником, що забезпечує розвиток безпечного транспорту та задовільний рівень сервісу. З іншого боку, було визнано, що він має труднощі в управлінні операційними та інфраструктурними витратами та вважається недостатньо комерційним [268].

Внаслідок структурних економічних змін, які сприяли розвитку автомобільного транспорту [207] в пасажирському та вантажному секторах і за відсутності достатньої продуктивності, стійка втрата частки ринку на залізницях була домінуючою тенденцією у другій половині цього століття по всій Європі [268]. Тенденція частіше спостерігається в інших європейських країнах, ніж у Франції, особливо для вантажів.

Навіть важливі технічні досягнення, такі як швидкісні пасажирські поїзди (TGV) з початку 1980-х років або розвиток комбінованого транспорту для вантажних перевезень не змогли захистити від загального спаду. Тенденції, що спостерігалися останнім часом, є такі [268]:

- пасажирські перевезення збільшилися лише на 23% для міських та приміських перевезень і стагнація на міжміські маршрути, в той час як рух легкових автомобілів збільшився на 58% [155];

- вантажний транспорт скоротився на 45%, тоді як вантажні перевезення зросли більш ніж на 26%. Сегмент обслуговування залізничним транспортом скоротився з частки ринку 28% до 17% [207].

- Реформа залізничного транспорту Франції, спрямована на досягнення чотирьох цілей [268]:

- створення умов для стійкого відновлення залізничного транспорту;

- пошук ефективних рішень фінансових проблем галузі;

- роз'яснення ролі кожного з головних операторів, що беруть участь у роботі залізничного транспорту та запровадження системи що відповідає вимогам Директиви 91/440 про розвиток залізниць, Директиви 95/18 про ліцензування залізничних підприємств та Директиви 95/19 про стягнення плати за доступ залізничної інфраструктури [268];

- підготовка до децентралізації регіональних пасажирських

перевезень.

Організаційні та фінансові обов'язки щодо регіональних пасажирських перевезень призведуть до глибокої трансформації залізничного транспорту у Франції та повинні забезпечити його відновлення в контексті пере розподілення сегментів між залізничним та автомобільним транспортом та заохочення політики стійкого розвитку [179, 268].

Більшість німецьких залізниць були побудовані в 19 столітті, деякі – приватними учасниками, деякі – державою [261,262].

Націоналізація залізниць мала місце в 1921 і 1925 роках, коли була створена національна залізниця.

Близько 45% вантажних перевезень є транскордонними. Завдяки своїй позиції німецькі залізниці спочатку були важливими для транзиту між сходом і заходом [261].

Після поділу країни після Другої світової війни, залізниці в двох частинах Німеччини були адміністраціями, але працювала в різних середовищах [261]:

- у Західній Німеччині Deutsche Bundesbahn зіткнувся з більш передчасним скороченням важкої промисловості та зростанням конкуренції з боку автомобільного транспорту, хоча це було жорстко врегульовано для захисту залізниць [262];

- у Східній Німеччині Deutsche Reichsbahn продовжував довше обслуговувати важку промисловість і зіткнувся з меншою конкуренцією.

Повторне об'єднання означає, що Німеччина зараз має найбільшу залізничну систему в Західній Європі (42 тис. км, у порівнянні з 33 тис. км у Франції, другою за протяжністю). Є також безліч невеликих компаній, з яких сім вантажних залізничних компаній [261].

Пасажирські послуги, як правило, отримують пріоритет у розподілі шляху [262].

Як і у Франції, залізничні перевезення на колишній Західній Німеччині досягли піку в 1970 р. Але до 1989 р. залізниця переживала абсолютний спад і відносно зниження на третину. До теперішнього періоду перевезення вантажів у Західній Німеччині скоротились ще на 19% [262].

У колишній Східній Німеччині залізниці переживали набагато більш швидке падіння. Це було зумовлено головним чином зниженням рівня промислового виробництва.

Реформування залізничного транспорту відбулося в рамках тенденції до дерегуляції в Німеччині [261].

- Особлива проблема була через поглинання Німецького

рейхсбану:

- у 1991 р. у Deutsche Reichsbahn була майже така ж кількість персоналу, як Deutsche Bundesbahn (225 000 у порівнянні до 239 000), хоча мережа була майже в половину коротша [261];

- його рухомий склад був застарілим, а мережа була у поганому стані.

Рекомендації Урядової комісії були такі:

- повне відділення залізниць від федерального уряду;
- усунення будь-яких національних економічних зобов'язань від залізниць;
- фінансова реструктуризація для забезпечення життєздатності бізнесу;
- відокремлення рахунків для інфраструктури [234];
- впровадження конкуренції на залізничному транспорті (виходячи за межі вимог 91/440) [261].

Після цих комісій було прийнято п'ять законопроектів, включаючи реструктуризацію залізниць, Закон про створення Німецької залізничної акціонерної компанії та Закон про загальну залізницю, а також про реалізацію процесу реформування [78].

Щоб забезпечити незалежність управління залізницями [262]:

- Deutsche Bundesbahn та Deutsche Reichsbahn були об'єднані в 1993 році для формування BEV - Федерального залізничного органу (перехідний орган);

- Deutsche Bahn AG (Deutsche Bahn AG) (DBAG - Німецька залізнична лізингова компанія) була створена в 1994 році, щоб взяти на себе всю комерційну діяльність залізниць - було передано всі необхідні для цих цілей активи від BEV до DBAG [262];

- створено регулятивне агентство Eisenbahn Bundesamt (Федеральний залізничний офіс);

- BEV зберігає зобов'язання, такі як надлишок персоналу, 37 млрд. єкю боргу;

- ставки на перевезення вантажів більше не підлягають затвердженню державою.

За новою системою, Eisenbahn Bundesamt, допоміжний орган Федерального міністерства транспорту, несе відповідальність за [261, 262]:

- забезпечення недискримінаційного доступу до залізниць;
- технічний нагляд і дозвіл всіх залізничних компаній, що працюють у Німеччині, в тому числі, що зареєстровані в інших країнах;
- підготовка та реалізація угод про фінансування федерального уряду щодо інвестицій в залізничну інфраструктуру [261].

Залізниці досі підпадають під дію норм закону про конкуренцію, включаючи контроль над Федеральним картельним управлінням [262].

Разом з головним офісом DBAG було створено чотири окремі підрозділи: інфраструктура, фрахт, пасажирські перевезення місцеві та пасажирські перевезення магістральні (п'ята частина була створена пізніше та пов'язана з обслуговуванням пасажирських станцій) [262]. Ці підрозділи створюють окремі рахунки. Це забезпечує основу прозорості зборів за доступ до інфраструктури, що відповідає вимогам Директиви 91/440.

Закон "Про залізничні перевезення" Німеччини передбачає без дискримінаційний відкритий доступ до залізничної мережі для [262]:

- всіх залізничних підприємств, зареєстрованих в Німеччині;
- міжнародних угруповань та залізничних операторів, які бажають надавати послуги з міжнародних комбінованих перевезень;
- підприємств, зареєстрованих в країнах Європейського економічного простору, які мають взаємні технічні, правові та економічні механізми доступу до німецьких операторів;
- підприємств, зареєстрованих в інших країнах, які уклали міжурядові угоди для користування залізницею.

Другий етап процесу реформ, як це передбачено в початковому законодавстві був у вигляді перетворення підрозділів на дочірні компанії. Було створено п'ять акціонерних товариств [78]. Кожна компанія повинна виробляти свій власний річний звіт і рахунки і відповідає за власну ділову ефективність.

Наразі не існує графіку, визначеного законодавством для подальших реформ, а також характер такої реформи не визначений. Наразі немає жодних планів приватизації будь-якої частини групи залізничного транспорту [186].

Реформа залізничного транспорту в Німеччині розпочалася майже п'ятнадцять років тому. Цей підхід був систематичним та амбіційним, а довгостроковий план був закріплений у законодавстві [262]. Було досягнуто значного прогресу у проведенні реструктуризації та відкритості режим доступу, в тому числі складна система збору за пропуск на об'єктах інфраструктури [261].

Попередні ознаки, що реформи починають надавати передбачувані ефекти [262]:

- залізниця готується до участі у вантажних перевезеннях по всій Європі - її озброєність є раціональною відповіддю ринку на регуляторну базу в ЄС, Німеччині та Нідерландах [257, 261];
- оператори відкритого доступу починають входити в ринкові ніші.

Проте, високий рівень витрат та інші бар'єри можуть і надалі гальмувати входження нових операторів, як для міжнародного, так і національного руху. Тим не менше, є ознаки того, що бар'єри падають [363].

Наприклад, новий режим ціноутворення повинен забезпечувати більшу чутливість витрат до потреб ринку [257].

Вантажообіг у Польщі досяг свого максимуму в 1981 р. (137 млрд. т. км). Потім до 1991 р. він скоротився майже на 51%. Та до теперішнього часу має стійку тенденцію до зменшення. Це відбулося за рахунок скорочення обсягів вугільних перевезень, зменшення імпорту зерна та проблем в металургійному секторі. Відповідно до національної статистики, середня частка залізниці складала 59%, хоча це може бути переоцінено через недостатню звітність приватного автотранспортного руху [264].

Переважають внутрішні перевезення (67% завантажених тон), а транзит становить лише 3% тон. РКР (Польські залізниці) розраховує втратити частину короткошвидкісних перевезень вантажів на залізниці. Розподіл вантажу за номенклатурою (тоннаж) такий [366, 373]:

- вугілля 49%
- будівельні матеріали 11%
- метали, металургійні вироби 9%
- добриво та інші хімічні речовини 6%
- нафта та нафтопродукти 5%
- залізна руда 7%

У період з 1981 р. до теперішнього часу кількість працюючих скоротилася 43% до 213 тис. осіб [264].

Фінансове становище РКР від року до року змінюється. До 1997 р. воно було беззбитковим, але потім зазнав значних збитків близько 320 млн. євро [264].

Втрати РКР пов'язані з великими втратами пасажиропотоку.

Погіршення результатів РКР було обумовлено головним чином через [257]:

- збільшення витрат через амортизацію, збільшення виплат на робочу силу, що означало що витрати зросли на 16%;
- суттєве скорочення вантажних перевезень, що означало, що дохід не зміг зрости і зменшилась можливість вантажного бізнесу перехресно субсидіювати пасажирський бізнес. Це відображає уразливість РКР до коливання попиту, особливо на вугілля, що становить половину всіх перевезених тонн [257].

Прибуток від вантажів використовується для субсидування пасажирських залізничних перевезень.

Недостатньо коштів для нових вагонів. Рухомий склад складається в основному з:

- старих стандартних вагонів при поганому експлуатаційному стані;
- обмеженої кількості вагонів, що відповідають міжнародним вимогам (43% вугільних вагонів відповідає цим вимогам);
- брак спеціалізованих вагонів.

Для модернізації інфраструктури та рухомого складу РКР необхідні масовані інвестиції, щоб відповідати західноєвропейським стандартам [264].

Наглядова рада РКР призначається міністром транспорту. Члени керівництва Правління призначається наглядовою радою. Спостережна рада складається з 9 осіб з яких 3 є представниками профспілок.

Мережа РКР відповідно до Закону Польщі: «Про залізничний транспорт» може бути ліцензованою для:

- керування поїздами в мережах, якими керують інші компанії, - оскільки РКР працює практично у всій мережі, це надає зовнішнім операторам доступ до мережі РКР;
- керування залізничною мережею (без врахування промислових залізниць, якщо вони не хочуть продавати зайві потужності іншим операторам).

Головний інспектор залізниці (Główny Inspektor Kolejnictwa) повинен надати ліцензію для надання послуг на основі технічних критеріїв безпеки.

Зарубіжні залізниці можуть отримати концесію лише за наявності міждержавної угоди.

Правила визначення тарифів за доступ до інфраструктури визначені в декреті міністрів. Правила полягають у тому, що оператор повинен покривати витрати на експлуатацію та технічне обслуговування плюс маржа не більше 7%. Амортизація може також стягуватися, якщо лінія побудована з інвестицій, наданих адміністратором інфраструктури [264].

Вже близько 20 зовнішніх операторів використовують інфраструктуру РКР. Багато хто з них - видобувають вугілля та мають власні транспортні засоби [264].

Значний прогрес був досягнутий у реформуванні залізниць у Польщі. Після того, як проект закону про комерціалізацію, реструктуризацію та приватизацію РКР затвердиться парламентом, Польща буде мати один з найбільш ліберальних режимів відкритого доступу в Європі. Приватизація, яка в значній мірі йде за Німецькою моделлю буде охоплювати не тільки поїзні операції, а й інфраструктуру

[264, 261, 262]. Проте, РКР перебуває у дуже складному фінансовому становищі та стикається з проблемами з поточними фінансовими зобов'язаннями [264].

Велика кількість аналізів ситуації свідчить про необхідність дуже глибокого організаційного заходу та фінансову реструктуризацію щодо активів та зайнятості в процесі приватизації.

Проходження через парламент законопроекту про комерціалізацію, реструктуризацію та приватизацію РКР є життєво важливим для вирішення проблеми традиційного перехресного субсидування пасажирських перевезень з доходів від вантажів. Новий закон передбачає фінансову компенсацію від повітових (воєводських) органів для дефіциту регіональних пасажирських перевезень. Ряд воєводств почнуть фінансувати регіональні пасажирські перевезення з коштів, наданих державним бюджетом [264].

Румунія. На початку XXI століття всі країни Центральної та Східної Європи (ЦСЄ) мали переорієнтувати свою економіку, з метою адаптації до нових економічних та соціальних реалій [258]. Ця переорієнтація призвела до не зовсім позитивних результатів економічного розвитку. Мало місце скорочення та структурні зміни в економіці країн, що суттєво зменшило обсяги експлуатаційної діяльності залізничного транспорту [29]. Питома вага перевезень залізничним транспортом також мала стійку тенденцію до зниження, на користь автомобільного транспорту [207]. Румунія не була винятком. Частка залізничних перевезень на внутрішньому транспортному ринку за 50 років впала з 81% до 49% [258].

Незважаючи на стійке зниження, залізничний транспорт Румунії продовжує залишатися основним вантажним та пасажирським перевізником. В даний час загальна довжина залізничної мережі Румунії більше 11 тис. км. Майже 48% дільниць – електрифіковано, 31 % двокільонних ліній. Парк вантажних вагонів 138 тис. од.; 3,18 тис. локомотивів [258]. Румунські залізниці розпочали процес реструктуризації в 1991 році. Це була велика організація, яка була надмірно бюрократичною і не здатна швидко адаптуватися до внутрішніх та регіональних змін [258].

Єдиний вихід із цієї ситуації полягав у тому, щоб змінити існуючу організаційну структуру, яка була виключно орієнтована на планове промислове виробництво, а також удосконалити залізничний транспорт щоб він міг задовольнити очікування та потреби клієнтів на комерційній основі. Проаналізовано «базові» моделі реструктуризації (Північна Америка, Південна Америка, Швеція [257], Італія [245, 246], Німеччина, Великобританія [261, 262, 259, 234], Франція, Греція [268],

Португалія [257], Іспанія [269].

Реструктуризація Румунських залізниць була триступеневою [258]:

Фінансова реабілітація (1991 - 1997).

У період з 1991 по 1995 рік було здійснено ряд непрофільних заходів, таких як реконструкція залізниць, станцій, капітальний ремонт рухомого складу [258].

Більша частина рухомого складу була відокремлена та передана до приватних компаній.

У період з 1995 по 1997 рр. інфраструктура, вантажні, пасажирські перевезення та нерухомість, були розділені у бухгалтерському обліку та фінансовій звітності [258]. Створено механізми запровадження плати за доступ до інфраструктури та підтримка державними зобов'язаннями [258].

Відповідно до цих нових положень, 25% фінансування залізничної інфраструктури повинно покриватися за рахунок державних внесків та 75% - від плати за доступ до інфраструктури [258].

Одночасно залізниця почала болісний процес скорочення штату, що зменшило кількість працівників до 105 тис. працівників (майже вдвічі). Майже вдвічі знизилась і продуктивність [258].

В результаті: витрати на персонал скорочено на 55%; закрито 325 залізничних станцій та близько 1 тис. км ліній; списано 455 пасажирських поїздів; 1,2 тис. локомотивів, 1,2 вантажних вагонів [258].

Згідно з цим урядовим рішенням, 1 жовтня 1998 року створено шість залізничних компаній [258]:

– Caile Ferate Romane (CFR), компанія залізничної інфраструктури;

– CFR Marfa, вантажна компанія;

– CFR Calatori, пасажирська компанія;

– SMF, компанія з управління залізничним транспортом, що надає послуги з юридичних питань, іноземних кредитів, фінансову та бухгалтерську допомогу іншим п'яти залізничним компаніям;

– SAAF, компанія з управління залізничними активами, яка буде керувати та розпоряджатися надлишковими залізничними активами;

– SNCFR, решта існуючої компанії, яка буде відповідати за управління та реструктуризацію старого залізничного боргу.

Компанії можуть встановлювати свої власні ставки, але вони повинні конкурувати з будь-якими операторами відкритого доступу (країн ЄС) [258].

У новій структурі залізничні компанії мають повну автономію

для надання послуг та ведення інших господарських заходів.

Прийнята методологія ліцензування нових залізничних операторів. Оператори державного та / або приватного залізничного транспорту можуть отримати ліцензію, за умови, що: їх основною діяльністю є залізничний транспорт для вантажних або пасажирських перевезень; вони володіють або орендують необхідний рухомий склад, з необхідними технічними характеристиками для забезпечення безпеки та якості транспортного обслуговування; вони дотримуються технічних вимог щодо експлуатації поїздів; у них є кваліфікований персонал для керування поїздом, маневрування, підготовки, ремонту, перевірки поїздів; вони виконують технічні, професійні та фінансові можливості, встановлені вимогами [258].

З усіх країн Центральної та Східної Європи Румунія найшвидше реалізувала реструктуризацію своїх залізниць. Хоча відкрито лібералізація доступу до інфраструктури не настільки добре реалізована, як у Польщі чи Чехії [264, 236].

Якщо всі заплановані реформи будуть успішно реалізовані, румунські залізниці встануть на надійну комерційну основу [258].

Сучасні транспортні структури Швейцарії розвивалися протягом декількох десятиліть. Швейцарські федеральні залізниці (CFF) та франчайзингові постачальники послуг (FSP) не можуть забезпечити ефективні транспортні послуги. Реструктуризація залізничних перевезень наближає швейцарські залізниці до нових умов та поліпшує рамкові умови для постачальників послуг.

Головна мета реструктуризації залізничних перевезень - зробити громадський транспорт більш ефективним та покращити співвідношення витрат і вигоди. Залізничні компанії повинні дотримуватися правил ринку та краще використовувати свій потенціал. Реструктуризація залізниць ін'єктує конкуренцію в залізничну систему. Тільки забезпечення якісних послуг за прийнятною вартістю, забезпечать конкурентоспроможність залізничного транспорту [257]. Подальша мета реструктуризації - це забезпечити більш прозоре фінансування та покращити контроль за витратами. Відокремлення політичних функцій від корпоративних функцій забезпечить більш чіткий розподіл обов'язків та прояснить відповідні ролі залізничних підприємств та уряду.

Вжиті заходи з реструктуризації можна розділити на дві категорії: ті, що застосовуються до всієї швейцарської залізниці, а також ті, що стосуються лише CFF.

Чотири заходи застосовано до всіх залізничних компаній.

По-перше, відокремлення інфраструктури та операцій

експлуатаційної діяльності [234]. Організаційний розподіл створить належні умови для надання взаємної відкритості доступу до мережі.

Розмежування бухгалтерського обліку забезпечує необхідну прозорість витрат. Перехресне субсидування в рамках підприємства має бути усунене.

По-друге, забезпечення відкритого доступу до інфраструктури [257]. Цей захід дозволяє іншим підприємствам отримати доступ до залізничної інфраструктури за умови сплати вартості доступу. Мета - збільшити конкуренцію між різними операторами [257].

Доступ до швейцарських залізниць відкритий для підприємств інших країн, які пропонують взаємні домовленості швейцарським операторам.

Шість вимог до отримання ліцензії на доступ до мережі:

- Організація підприємства повинна бути такою, щоб забезпечити безпечну і надійну роботу.

- Має кваліфікований персонал.

- Повинна мати безпечний рухомий склад.

- Має бути фінансово платоспроможною при належному страховому покриттю.

- Вона повинна відповідати вимогам безпеки, характерним для даної лінії.

По-третє, провадження принципу попередньої передплати для всіх категорій трафіку.

Уряд та кантони купують послуги від транспортних підприємств за ціною, узгодженою в просуванні на тендерній основі.

Цей принцип згодом буде поширюватися на всі залізничні послуги. У майбутньому залізниці забезпечать лише ті послуги, які покривають свої витрати або які заздалегідь придбані державними органами.

По-четверте, лібералізація вантажних перевезень.

Цілі реструктуризації залізниць також застосовуються до вантажних перевезень.

Майбутні заходи / другий етап реструктуризації.

Реструктуризацію залізниць слід розглядати як процес поступової адаптації транспорту до поточних вимог і умов. Оскільки це поточний процес, перший пакет наведених тут заходів поступається іншому, що поступово дозволить досягти кращих результатів (підвищення ефективності, оптимальне співвідношення витрат і вигоди тощо).

Реструктуризація буде координуватися з розвитком інших напрямків транспортної політики та з розвитком транспортного сектора

в Європі.

У довгостроковій перспективі, в залежності від подій та досвіду від поточних заходів, інші аспекти можуть бути інтегровані в процес реструктуризації. Гармонізація фінансових потоків буде однією з основних цілей.

Об'єднане Королівство. Залізниці Великої Британії (Англія, Шотландія та Уельс). Залізниці Північної Ірландії завжди були в управлінні державного сектору [259, 234].

У XIX ст. будівництво залізниць Великої Британії здійснювалося приватним сектором [259].

Для усунення основних неефективних результатів, пов'язаних з дублюванням та надлишковими потужностями залізничний Акт 1922 об'єднав залізниці у 4 приватних регіональних компанії [234].

Націоналізація залізниць не відбувалася до 1947 року, пізніше, ніж десь у Європі [234].

Чотири регіональні компанії були тоді реорганізовані у шість регіональних груп в межах однієї національної залізниці [234].

Подальша дерегуляція відбулася згідно з Законом про транспорт 1962 р., який звільнив British Rail (BR) від будь-якого зобов'язання взяти збитковий рух. Зростання фінансових труднощів призвело до значних скорочень після публікації звіту Beeching в 1963 році [259].

Перелік основних скорочень: середній пробіг рухомого складу зменшився на 35%; кількість вантажних депо та станцій зменшено на 73%; кількість сортувальників скоротилася на 55% [259].

У листопаді 1993 року Парламент прийняв Закон про залізничні перевезення 1993 року, який заклав основу для приватизації британської залізниці. Метою Закону було підвищення якості та ефективності залізничних послуг [234]:

- впровадження конкуренції;
- забезпечення додаткових інвестицій приватним сектором;
- впровадження управління приватним сектором.

Під час підготовки до приватизації залізниці були реорганізовані радикально. Вертикально інтегрована структура була відкинута. У 1994 році залізнична промисловість була розділена на близько 100 компаній, всі з яких зараз є приватними. 25 операційних компаній надавали пасажирські послуги за франшизами, деякі з яких підтримуються національним, а іноді і місцевим урядом [234].

BR був вертикально розділений з утворенням Railtrack, який володіє, керує і виділяє потужності практично для всієї залізничної інфраструктури (колія, сигналізація, мости та тунелі) [234]. Railtrack – це також власник певних вантажних терміналів, переїздів, депо та інших

приміщень.

За часів дії закону BR мала три підприємства з залізничного транспорту [259]:

- Trainload Freight, що становить 65% доходів від залізничних перевезень;

- послуги залізничного транспорту, які склалися з послуг каналного тунелю та Freightliner, що обслуговувало контейнерні вітчизняні та закордонні ринки

- Rail Express Systems, що перевозили посилки та листи.

Поточна політика уряду [234].

У липні 2008 року новий лейбористський уряд опублікував Білу книгу з питань транспорту. Основні пропозиції, що вплинули на залізничні перевезення [352]:

Для формування стратегічного планування необхідно сформулювати стратегічне управління залізницею (SRA), як пасажирського, так і вантажного сектору. Це дозволить:

- встановлювати цілі для зростання залізничного руху;

- контролювати пропускну спроможність мережі та оцінювати потреби в інвестиціях;

- забезпечити належну увагу перевезенням вантажів;

- інфраструктурний інвестиційний фонд повинен бути створений для вирішення проблем, пов'язаних з обмеженими можливостями інфраструктури;

- необхідно враховувати періодичний перегляд плати за доступ до інфраструктури;

- регуляторний орган повинен бути зобов'язаний дотримуватися встановлених законом інструкцій державного регулятора [234].

Деякі з цих змін потребують нового законодавства та включені до Транспортного законопроекту, який в даний час розглядається парламентом [259].

Приватизація залізниць у Великобританії була сміливим експериментом. Хоча зміни відповідають напрямку, встановленому Директивами ЄС, Великобританія є єдиним місцем в світі, де [234, 259]:

- вертикально відокремлена інфраструктурна компанія була приватизована;

- приватна компанія зайняла понад 85% ринку залізничного транспорту, але без прямого контролю інфраструктури.

Незважаючи на початкові наміри попереднього уряду щодо приватизації, обрана структура управління залізничного транспорту обмежує конкуренцію [257]. Два звичайних перевізника, EW & S та

Freightliner, працюють на окремих ринках, а третій оператор - BNFL - перевозить ядерне паливо та відходи. Загальний вплив реформи на залізничні перевезення є позитивним [234].

Можливо, підвищення ефективності може бути пов'язано з передачею власності приватному сектору, а не зі змінами у регуляторному середовищі. Тому важко зробити висновок, чи сприяло нинішнє регуляторне середовище відродженню залізничних вантажних перевезень після приватизації [338].

Північна Америка. Ринки вантажних перевезень залізничним транспортом в Північній Америці останнім часом змінилися, частково в результаті Північноамериканської угоди про вільну торгівлю (НАФТА), що сприяло збільшенню обсягів перевезень між Сполученими Штатами, Канадою та Мексикою. Міжнародний трафік між членами НАФТА збільшується на 13-15% щорічно. Це призвело до збільшення міжнародних операцій, а також до транснаціональної власності та стратегічних альянсів. Ці тенденції означали, що дерегулювання в одній країні, зокрема Сполучених Штатах, вплинуло на розвиток регуляторних структур в інших.

Зростання транснаціональної власності набуло декількох форм:

- залізничні компанії США купили деякі з менших залізниць у Канаді, а зовсім недавно BNSF (США) запропонував придбати канадську національну компанію;
- канадські залізничні компанії купили в Сполучених Штатах залізницю I Класу і менші залізницю;
- американські залізничні компанії взяли участь у заходах з придбання мексиканських залізниць.

У Мексиці американські перевізники мають частку в усіх чотирьох нещодавно приватизованих системах. Однак у США і Канаді на кожному національному ринку переважають національні перевізники [257]:

- у Канаді два великих оператора Канади мають 85% ринку;
- у Сполучених Штатах американські перевізники створюють 91% доходів, а решта - за рахунок двох основні канадські трансконтинентальних перевізника.

Сполучені штати Америки. Через розмір, географію та структуру економіка Сполучених Штатів має:

- висока частка вантажних перевезень складається з основних вантажів - наприклад, на залізницях перевозяться 65% загального обсягу вугілля;
- середня довжина перевезення - до 1300 км);
- 30% вантажів здійснюється на міжнародних ринках через

порт або, все частіше, в межах NAFTA.

У результаті, залізниця має конкурентні переваги у вантажних перевезеннях. Через великі відстані, низькі тарифи на повітряний транспорт, високий рівень володіння авто і низькі ціни на бензин, пасажирські перевезення не є конкурентоспроможними [123]. Тому вантажі домінують на залізницях.

Міждержавна комісія з торгівлі (ICC) була створена для регулювання промисловості в 1887 році, коли залізниці мали перевагу у транспортному секторі, і існували побоювання щодо зловживання монопольною владою.

Потім регулювання було посилено, незважаючи на те, що в першій половині цього століття будівництво залізниць дещо скоротилося. У 1945 р. залізницями все ще перевозилось близько 65% всіх вантажів. Ця частка скоротилася до 35% 1985 р.

Національна пасажирська залізнична корпорація Amtrak була утворена в 1970 році для міжміських пасажирських перевезень з приватних залізниць, які потім перетворювалися на вантажні перевезення [257]. Це було у відповідь на збільшення втрат, завданих цим послугам, наслідком недостатності інвестицій та погіршенням сервісу та додатковими проблемами, які були спричинені перевізникам. Amtrak – федеральна корпорація, субсидована Конгресом. Amtrak володіє інфраструктурою залізниць, яку вона використовує на північному сході, і має право працювати на усіх інших коліях за угодами про договір з власником інфраструктури [234].

У відповідь на тиск вантажовідправників, Конгрес в даний час розглядає низку законодавчих актів, які частково покращують діяльність залізниць шляхом:

- зняття імунітету від антимонопольного процесу;
- впровадження прав доступу сторонніх осіб;
- більш жорстке регулювання тарифів.

Спільною метою пропозицій є збільшення конкуренції. Проте Асоціація американських залізниць (AAR), яка представляє всі залізничні колії I класу, стверджує, що [180]:

- існує достатня конкуренція для більшості трафіку;
- якщо конкуренція недостатня, вантажовідправники вже мають право вимагати від STB встановлювати максимальні ставки.

Однією з суперечливих питань є те, що відбудеться з поверненням капіталу (наразі 10%) за відсутності регуляторних змін.

AAR стверджує, що від імені галузі цей прибуток знизиться, оскільки легкі можливості для покращення фінансової діяльності вже були зроблені, і необхідні значні інвестиції для досягнення подальших

покращень. Проте, останні тенденції були позитивними, а нещодавній раунд злиття може дозволити покращити фінансові показники [29].

Баланс тепер перемістився занадто далеко від вантажовідправників на користь залізниць.

В рамках своїх існуючих повноважень, передбачених чинним законодавством, STB також розглядає цілий ряд інших питань [242]:

– Чи мають залізниці можливість отримувати адекватні прибутки, і можуть вони протистояти впливу більшого регулювання?

– Чи є розцінки, які в даний час стягуються з вантажовідправника - поточна загальна норма прибутку на капітал 10% низькою?

– Що потрібно зробити, щоб уникнути повторення проблем Злиття?

У контексті запропонованого злиття між BNSF і CN, STB Держава проведе громадський запит, починаючи з березня 2020 року, щодо консолідації та структури залізничної галузі Північної Америки. Є припущення, що злиття BNSF / CN призведе до нового раунду злиття, що в кінцевому підсумку призведе до утворення двох трансконтинентальних залізниць. Незалежно від того, як відбувається злиття, STB може вимагати, як це було в минулому:

– об'єднані оператори відмовляються від інфраструктури там, де це призведе до конкуренції [180];

– права доступу повинні надаватися на користь інших операторів.

З огляду на низькі доходи промисловості протягом 2000-х років, основа для реорганізації галузі зараз слабка. Лише тоді, коли злиття призведе до надмірного прибутку, слід враховувати більш жорстке регулювання ставки прибутку.

Канада. Ранній розвиток та нинішня роль вантажних перевезень у Канаді подібні до тої, що існує у Сполучених Штатах. Дійсно, середні відстані перевезень - 1200 км, а перевезення навалного вантажу є більш домінуючим, ніж у США.

На початку цього століття був прийнятий гібридний підхід до володіння та регулювання залізниць, який об'єднав громадську власність на одну з двох основних трансконтинентальних систем - Canadian National (CN), яка була створена в 1919 році з банкрутства приватних компаній і приватизована в 1995 році через її флотацію на біржі.

Канадська залізнична система, завжди була приватною власністю. Однією з відмінних історичних особливостей залізничного транспорту в Канаді було субсидування та регулювання перевезення

пшениці.

Субсидії були припинені в 2006 році, але регулювання максимальної ставки все ще застосовується.

Останні тенденції свідчать про збільшення трафіку на північ-південь, порівняно з рухом схід-захід. Частка відвантаженого вантажу до США, або з нього збільшилася з 19 до 32% за останні 10 років.

У грудні 2009 року BNSF, друга за величиною залізнична компанія США, та CN оголосили про намір об'єднатись шляхом "комбінації" для формування нової транскордонної компанії. Це буде підлягати судовій перевірці в Канаді, щоб гарантувати, що вона є справедливою для акціонерів CN, і що вона відповідає канадським законодавчим та нормативним вимогам.

Враховуючи прийняття Національного закону про транспорт, як перший значний крок в області дерегуляції, вплив можна оцінити шляхом вивчення тенденцій між 1988 та 2010 роками. У цей період:

- прибуток збільшився на 12% в номінальному виразі та дохід на тонно-км на 19%;
- середні тарифи на дохід у тонно-км знизилися в середньому на 8% (у реальному вимірі 27%);
- чисельність персоналу зменшилася з 73 тис. до 45 тис.;
- продуктивність праці збільшилася на 92%;
- операційні витрати скоротились на 1,5%.

Падіння темпів може бути частково пов'язане з скасуванням зобов'язання оприлюднювати ставки в Національному транспортному акті.

Середні ставки залізничних перевезень є найнижчими будь-якої розвинутої країни.

До недавнього часу рентабельність залізничного транспорту (включаючи пасажирські перевезення) скоротилася.

Для CN останнім часом спостерігається значне поліпшення операційної маржі, яка збільшилася з 21,3% у 2015 році.

Покращення результатів частково пояснюється поліпшенням ефективності діяльності канадської національної організації до і після приватизації (зменшення штату співробітників) [76, 257].

Австралія є малонаселеною країною, де мешкає майже 20 мільйонів людей. Є значні запаси корисних копалин, які важливі для економіки Австралії.

Тільки на вугіллі припадає 70% тон, що перевозяться на залізничних шляхах загального користування.

Залізничний транспорт ідеально підходить до транспортування сипучих вантажів на великі відстані - 58% загального обсягу вантажних

перевезень на суші перевозили залізницею.

Як і в Північній Америці, залізничний пасажирський транспорт обмежений за межами великих міст через великі відстані і тому на залізницях переважають вантажні перевезення.

Існує обмежений потенціал для прямої конкуренції між операторами через невелику кількість вантажовласників на одній лінії [180]. Положення доступу сторонніх осіб застосовуються до більшості мереж.

Міждержавний залізничний фрахт порівняно нерозвинений, частково через історичну відсутність інтеграції мережі [257]. Міждержавна залізнична система в Австралії недостатньо використовується в цілому, але існує певна конкуренція за пікові місця у часі.

Наприклад, для вантажів, перевезених з Мельбурна до Перту бажаний час прибуття рано вранці. Основні потоки включають:

- Північ-Південь уздовж східного узбережжя, що з'єднує Вікторію, Новий Південний Уельс і Квінсленд;
- Схід-Захід від східного узбережжя через Південну Австралію до Західної Австралії.

З часу запровадження положень про надання доступу до залізничних перевезень у 1995 році згідно із Законом про торговельну практику, конкуренція на залізничних напрямках розвинулася на коридорі Схід-Захід. Це призвело до збільшення обсягу трафіку [180].

Права третіх осіб, які шукають доступ до інфраструктури, передбачені в Законі про австралійські торгові практики, створили ефективну основу для розвитку конкуренції на відповідних ринках, хоча і більш повільно, ніж бажання багатьох сторін [180].

Перспективними питаннями для вирішення є: надання операторам можливості розробляти загальнодержавні регуляторні режими, які відповідають мінімальному набору вимог щодо доступу; надання третім сторонам можливості вимагати від Національної ради з питань конкуренції втрутитися, щоб поліпшити доступ до інфраструктури; надання власникам дозволу на звернення до судів, якщо вони вважають, що не вистачає економічних підстав для обґрунтування доступу третіх сторін [180].

Все це дозволить поступово досягти мети - запровадження конкуренції, таким чином, що дасть змогу впливати на існуючі компанії з метою скорочення витрати без істотної ерозії економії від масштабу [180, 333].

Забезпечення адекватних інвестицій та повернення інвестицій у галузь є проблемою загальнонаціонального рівня, яка залежатиме в

значній мірі від розробки ефективних заходів на використання колійної інфраструктури паралельно з регуляторними реформами на самих залізничних коліях. Це є предметом рекомендацій окремого опитування Комісії з продуктивності, виконаного у 2013 році [234, 259].

Японія має 165 залізничні компанії. 32 з цих компаній - вантажні залізничні оператори, з одним домінуючим гравцем, JR Freight. Основна увага залізничного транспорту - це пасажирські перевезення, а не вантажні.

Більша частина Японії - гірська, з деякими плоскими землями узбережжя Тихого океану, де зосереджено багато густонаселених міст. Цей коридор підходить для залізничного транспорту, про що свідчить високошвидкісна залізниця Токайдо Шинкансен. Густонаселені райони Токію, Нагоя та Осака забезпечують великі ринки для залізниць. Таким чином, ринок японського транспорту сприяє залізницям, принаймні для пасажирських перевезень.

Японська національна залізниця (JNR) стала накопичувати борги після 1965 р. Уряд за цей період розпочав чотири плани фінансової реструктуризації, реорганізувавши довгострокові борги. Тим не менш, JNR не зміг відновити потужності.

Довгострокова заборгованість JNR досягла 26000 мільярдів доларів. Спеціальна комісія з адміністративної реформи рекомендувала розподіл та приватизацію JNR. Визначено, що компанія була фактично банкрутом. Наглядний комітет з реструктуризації JNR подав рекомендації, які склали план програми приватизації прем'єр-міністра. Було створено шість регіональних пасажирських компаній, що розділили країну на шість переважно географічно визначених районів.

Загальнодержавний вантажний транспорт компанії JNR був прийнятий однією новою компанією вантажоперевезень Japan Freight Railway Co. (JR freight). Шість пасажирських транспортних компаній JR сплачують державній корпорації Японської залізничної дороги за користування інфраструктурою та іншими об'єктами [269].

На залізницях результати реформування були набагато кращими, ніж очікувалося. Обсяг вантажів, що перевозяться компанією JR Freight, також збільшився.

Вимірювати продуктивність різних залізниць, як результат реформування нелегко [53].

Залізниці виробляють безліч видів продукції (транспортування різної продукції між різними пунктами відправлення та призначення у різний час доби / тижня / року), використовуючи велику кількість ресурсів, за умови спільних витрат та значної економії за масштабами [24]. Крім того, на їх продуктивність сильно впливає географія

території, в якій вони функціонують. Тому існують труднощі з інтерпретацією будь-якого набору показників операційної, комерційної та фінансової діяльності [53].

Неможливість ідентифікувати різні трафіки, вартість яких дуже відрізняється, буде сильно впливати на економічний результат [24].

Урахування перевезення вантажів особливо складно через брак однорідної одиниці виміру. Тонна фрахту може коштувати дуже різні суми для транспортування залежно від того, чи це щільний продукт, чи ні. Вантажообіг може бути кращою одиницею вимірювання. А може знадобитися врахувати відмінність між вагонами та контейнерами або інтермодальним рухом [250].

Спільні витрати становлять особливу проблему. Одноколійна, малодіяльна дільниця може мати як пасажирські, так і вантажні перевезення, пасажирський поїзд першого та другого класу пасажирів та вантажний поїзд різноманітних товарів. У цій ситуації лише деякі витрати можуть бути спеціально віднесені до однієї з форм трафіку; інші витрати є спільними. Як результат, залізниці зазвичай характеризуються економією за обсягом [24].

Результат полягає в тому, що очевидне підвищення продуктивності може бути викликане диверсифікацією нових продуктів або збільшенням інтенсивності залізничного руху, а не поліпшенням ефективності виконання завдань. Значення міжнародних порівнянь залізничних показників реформування обумовлено також подібністю та відмінностями в порівнюваних мережах [24, 257].

II. ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

2.1. Актуальні проблеми експлуатації малодіяльних ділень залізниць України

Вітчизняний залізничний транспорт, виходячи з його техніко-технологічного-економічного стану та з врахуванням необхідності реалізації інтеграційних процесів у Європейську транспортну систему потребує забезпечення механізмом реалізації сталого розвитку.

Залізничний транспорт України має ряд особливостей. По-перше, це досить складна функціонально-організаційна система, яка охоплює велику кількість ланок транспортних перевезень, в тому числі локомотивне і вагонне господарство, вантажне, пасажирське і матеріально-технічне забезпечення, колійне господарство, зв'язок, автоматику, телемеханіку, енергетику, господарство інформаційних технологій, захисні лісосмуги, служби водопостачання, господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд.

Сталий розвиток залізничної галузі, як системи, забезпечує акціонерне товариство «Укрзалізниця» (далі АТ «Укрзалізниця»), яке було створене 1 грудня 2015 року, 100 відсотків акцій, якого закріплюються в державній власності. Метою діяльності даного товариства є задоволення потреб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту. Компанія забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, які здійснюються усіма видами транспорту [86].

АТ «Укрзалізниця» є правонаступником Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних. До складу АТ "Укрзалізниця" входить 6 регіональних залізниць і близько 140 інших структурних підприємств (рис. 2.1.). Національна мережа залізниць є стратегічним активом України і ключовою ланкою транспортного сполучення між ЄС, Росією і Центральною Азією.

В умовах реформування залізничного транспорту особливо актуальними постають питання його ефективного функціонування, формування моделі його стійкого соціально-економічного розвитку.



Рис. 2.1. Структура управління АТ «Укрзалізниця»
* Розроблено авторами за матеріалами [40 -50]

Однак у зв'язку із комплексом технологічних причин позначилась проблема експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України.

Малодіяльні дільниці включають в себе станції та лінії, що є частиною мережі, що входить до Регіональних філій АТ «Укрзалізниця». Вони є частиною майна даного Публічного акціонерного товариства.

Враховуючи проблему функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту в умовах реформування галузі, в даний час, нами було вивчено наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, які займалися даною проблематикою. В результаті аналізу наукових джерел за даною проблематикою та в межах проведеного дослідження,

в подальшому, розроблені заходи щодо підвищення ефективності їх роботи. Адже це одне з найважливіших завдань, що сьогодні стоїть перед менеджментом залізничного транспорту і потребує негайного вирішення [250].

Експлуатація малодіяльних дільниць залізниць України, що обслуговують населення, підприємства, які розташовані в районі їх тяжіння, приносить АТ «Укрзалізниця» достатньо відчутні збитки та супроводжується чималими труднощами організаційно-управлінського характеру (технічне обслуговування та ремонт, кадрове забезпечення, безпека руху і т. ін.). Тому основною метою монографії є забезпечення ефективного функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту в умовах реформування галузі [252].

Сучасні загальноекономічні тенденції, нестабільна політична ситуація та військові дії на сході України суттєво впливають на роботу всієї транспортної галузі, що відображається, в першу чергу, на скороченні вантажо- та пасажирообігу. Так, за результатами 2014 р. загальний вантажообіг в Україні скоротився на 11,6%, пасажирообіг – на 17,4% порівняно з аналогічним попереднім періодом, а у 2015 р. вантажообіг скоротився ще на 5,9% і пасажирообіг на 8,4%, порівняно з 2014 р. [251].

Основними причинами скорочення вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом є погіршення економічної і політичної ситуації в країні, зменшення обсягів виробництва, скорочення доходів населення, анексія Криму Росією, бойові дії на сході країни тощо.

Нині завданням малодіяльних дільниць є в повній мірі задоволення в перевезеннях підприємства різних галузей та населення; комплексному розвитку їх пропускної здатності; узгодження та уніфікації параметрів технічних їх засобів; забезпеченні єдиної технології й погодженої організації роботи з різними видами транспорту, передачі вантажів з одного виду транспорту на другий, пересадці пасажирів і організації комплексного транспортно-експедиційного якісного обслуговування; уніфікації тарифів, умов і правил перевезень вантажів і пасажирів, планових, звітних, експлуатаційних та економічних показників роботи, гармонізації їх із міжнародними стандартами та правилами [77, 78, 80, 195, 202].

До факторів, які впливають на результати функціонування та розвиток малодіяльних залізничних ліній слід віднести [79]:

- економічні (динаміка розвитку або стагнації економіки регіонів, які тяжіють до малодіяльних ліній, обсяги інвестицій в промисловість, рівень розвитку сільського господарства і т. ін.);
- демографічні (динаміка зміни чисельності населення, частка працездатного населення і т. ін.);
- соціально-політичні;
- воєнно-стратегічні.

Основною компонентною складної транспортної системи України є «залізничні перевезення вантажів та пасажирів». На ринку транспортних послуг малодіяльні дільниці, складаючи п'яту частину загальної експлуатаційної довжини залізничної мережі держави, виконують тільки 2,37% усього вантажообігу, з 83,2%, від перевезень вантажів та пасажирів залізницями. Але їх роль в даний період часу в загальній транспортній системі України досить вагома. Їх функціонування дозволяє задовольняти в перевезеннях продукції підприємств і переміщення населення 19 областей держави. Через це малодіяльні дільниці звертають до себе увагу фахівців транспортної галузі. Малодіяльні дільниці, проблеми їх функціонування, виходять також з вкрай важкого фінансового стану залізничного транспорту. Враховуючи також необхідність транспортного забезпечення «депресивних» економічних районів, вважаємо, що саме держава має прийняти безпосередню участь в підтриманні їх функціонування.

Автором зроблено аналіз передумов формування залізничної мережі України. Дослідження розкрило цілу групу керівних факторів, що так чи інакше зробило вплив на формування залізничної мережі. По-перше, це необхідність надійного, безперервного транспортного забезпечення країни, що знаходилась у стані інтенсивного економічного розвитку. По-друге, потреба у швидкому перекиданні військ на значні відстані для забезпечення обороноздатності держави.

Враховуючи значну віддаленість при розміщенні продуктивних сил держави побудова залізничних шляхів на той час виправдовувалась ефективністю експлуатаційної діяльності, оскільки питома вага витрат на початково-кінцеві операції при збільшенні відстаней перевезень мали тенденцію до зменшення на одиницю показника. Заходи, що запропоновані, мають спрямування саме на вдосконалення (оптимізацію) мережі залізниць.

Нині малодіяльні дільниці залізниць збиткові тому, що існуючі тарифи по окремих вантажах формуються на основі середньомережевої

собівартості. АТ «Укрзалізниця» від їх експлуатації несе тарифне навантаження, яке у багато разів більше за транспортні витрати на перевезення. А оскільки малодіяльні лінії – одна із компонент цілісної системи залізниць, то перевізний процес тут завжди поєднується зі збиральними (завантаження і початкові операції) і розподільними (кінцеві операції і вивантаження). Враховуючи сказане, можна зробити висновки, що порівнювати всі поїздо-ділянки за однаковими вимогами, як з боку держави, так і з боку суспільства є недоцільно та не обгрунтовано. Через значне підвищення тарифів на залізничні перевезення (в сегменті короткобіжних перевезень) обсяги перевезень залізничним транспортом на малодіяльних дільницях значно скоротилися. Основним конкурентом тут виступає автомобільний транспорт. Тим більше, що тарифи на перевезення майже співпадають, а за іншими показниками обслуговування автомобільним транспортом навіть перевищує можливості залізничного транспорту на малодіяльних дільницях. Також вказана тенденція підтверджується статистичними даними щодо середньої дальності перевезень автомобільним транспортом.

Шляхи вирішення проблем щодо експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України представлено на рис. 2.2.

Проблема збиткових малодіяльних залізничних колій повинна для кожної з них вирішуватись окремо, на основі відповідних техніко-економічних обгрунтувань у наступних варіантах:

- відшкодування збитків залізниць місцевими органами влади, або власниками під'їзних колій;
- передача дільниць, станцій на баланс місцевих адміністрацій або підприємств-користувачів;
- закриття, якщо не вирішені питання компенсації збитків залізниць.

Зниження експлуатаційних витрат малодіяльних дільниць при дотриманні високої якості та безпеки перевезень являється однією з найважливіших задач, від успішного рішення якої залежить зростання конкурентоспроможності та ефективності роботи всього залізничного транспорту.

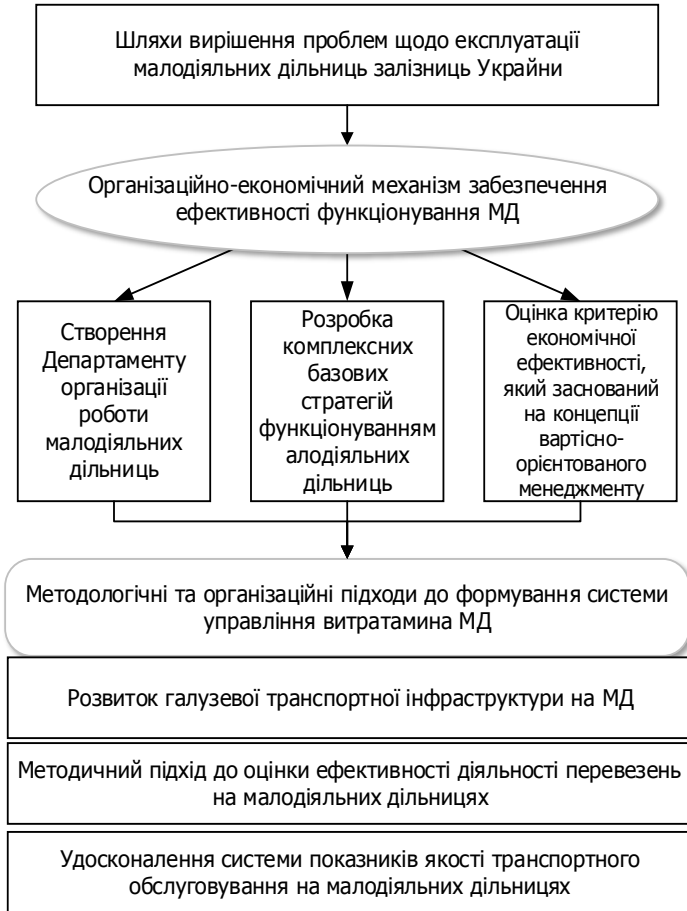


Рис. 2.2. Шляхи вирішення проблем щодо експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України

* Розроблено авторами за [76]

З часом, в системах управління залізничним транспортом має бути реалізоване ефективне планування на всіх адміністративних рівнях, що забезпечить чітке автоматизоване управління в умовах високої динамічності, запобігаючи спірним ситуаціям обґрунтованості використання інфраструктури малодіяльних дільниць на етапі всього життєвого циклу їх існування.

2.2. Діалектика розвитку транспортної інфраструктури України

Транспортний комплекс України – це сукупність різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів. До його складу входять залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний і трубопровідний транспорт з усіма комунікаціями, транспортними вузлами, рухомим складом, вантажно-розвантажувальними засобами, пристроями та спорудами. Ціль його діяльності – повне задоволення національної економіки та населення в перевезеннях при раціональному розподілі їх між видами транспорту, при скороченні транспортних витрат; комплексному розвитку пропускну здатності ланок; узгодження та уніфікації параметрів технічних засобів кожного виду транспорту; забезпеченні єдиної технології й організації роботи різних видів транспорту, передачі вантажів з одного виду транспорту на другий, пересадці пасажирів і організації комплексного транспортно-експедиційного, якісного обслуговування; уніфікації тарифів, умов і правил перевезень вантажів і пасажирів, планових, звітних, експлуатаційних та економічних показників роботи всіх видів транспорту, гармонізації їх із міжнародними стандартами та правилами [38, 40, 65, 66].

Економіко-історичний аналіз формування транспортної інфраструктури важливий тому, що воно проходило в різних соціально-економічних і державно-політичних умовах. Кожний з етапів істотно змінював як загальну обстановку й умови, так і завдання, що ставилися перед транспортною системою та шляхи їх вирішення. В розвитку транспортного комплексу можна виділити основні етапи, що представлено в таблиці 2.1.

У мінливих умовах здійснювалися структурні й штатні перетворення, уточнювалася кадрова політика, формувалися більш відповідні новим обставинам взаємини з суміжними відомствами й органами місцевої влади, впроваджувалися більш досконалі організаційні й технологічні рішення тощо.

Головним завданням транспорту є повне задоволення потреб економічних районів України в перевезеннях [40, 51, 63].

Від чіткої роботи транспортного комплексу та його інфраструктури залежить ефективність перевезень різних вантажів: палива, сировини, напівфабрикатів і готової продукції, а також окремих вузлів, деталей і матеріалів для господарюючих суб'єктів.

Таблиця 2.1.

Основні етапи формування транспортної інфраструктури *

№ пор.	Етапи	Період розвитку	Особливості
1	Період спокійного розвитку в умовах царського режиму	Друга половина XIX ст. - до 1914 р.	
2	Період розрухи й практичного паралічу роботи транспорту	Роки Першої світової, громадянської війни 1914 – 1922 р., включаючи післяреволюційний період	Введений воєнний стан на транспорті, діяльність інституту надзвичайних військових комісарів (1918 - 1922 р.), «трійок» по боротьбі з розрухою, хабарництвом на транспорті й розкраданнями вантажів і навіть припинення руху пасажирських поїздів.
3	Відбудовний період	1923 - 1928 рр.	
4	Роки індустріалізації, колективізації та передвоєнного розвитку економіки:	1929 - 1941 рр.	Період першої, другої та третьої п'ятирічок
5	Велика Вітчизняна війна	1941 - 1945 рр.	
6	Період післявоєнного відновлення	1946 - 1955 рр.	Роки четвертої та п'ятої п'ятирічок
7	Період корінної реконструкції транспортного комплексу	1956 – 1985 рр.	Роки розвитку науково-технічного прогресу
8	Роки «прискорення й перебудови»	1986 – 1990 рр.	Вони перейшли в роки «застою», а потім і руйнування Радянського Союзу, розвалу економіки країн СНД (1991- 2000 р.), що потягнули за собою різкий спад в роботі транспорту
9	Поточний період	2001 - до теперішнього часу	Ринкова адаптація, необхідність реалізації заходів щодо реформування транспортного комплексу національної економіки, гармонізації його з передовим світовим досвідом і законодавством

* Узагальнено авторами за [51, 54, 74, 108, 111, 160, 229].

Від цього ж безпосередньо залежить успішне рішення завдань комплексного розвитку національної економіки й кожного економічного району та нормальне забезпечення міжрайонних

економічних зв'язків [66].

Важливу роль виконує транспортна інфраструктура як усередині економічних районів. Її нормальна робота забезпечує зниження транспортних витрат і прискорення оборотності матеріальних цінностей у всій системі національної економіки.

Ритмічна робота транспортного комплексу дає можливість організувати стійке постачання сировини і матеріалів на підприємства, не створювати на них великих запасів та дозволяє в повній мірі реалізовувати логістичні принципи управління їх діяльністю.

Сучасна транспортна інфраструктура України являє собою складну систему, що містить у собі різні види транспорту. Кожний вид транспорту має свої переваги та особливості в процесі здійснення перевізної діяльності.

Транспортна інфраструктура України - базова галузь, що формує виробничу інфраструктуру національної економіки й поєднує в єдине ціле весь національно-економічний комплекс країни [34, 124, 250, 187, 227].

Підвищення ефективності роботи транспорту досягається за рахунок координації його розвитку й взаємодії з метою раціонального використання засобів, прискорення доставки і скорочення транспортних витрат, більш повного задоволення національної економіки й населення в перевезеннях.

Питання координації розвитку й взаємодії вирішуються в економічній, технічній, технологічній, фінансовій, організаційній, інформаційній і правовій сферах діяльності.

Економічна сфера заснована на ринково-орієнтованій системі планування перевезень, що дозволяє на основі державних програм довгострокового розвитку галузей національної економіки обґрунтовано визначати перспективні потреби в доставці вантажів, пасажирів, пошти, багажу й оптимально розподіляти їх по кожному виду транспорту, з виділенням перевезень у змішаних сполученнях за участю декількох видів транспорту. Такий підхід дозволяє визначити завантаженість магістралей і перспективи розвитку транспортної системи як в цілому, так і окремих її елементів. У даній сфері координації роботи різних видів транспорту передбачається в перспективі створення єдиної номенклатури перевезених вантажів, розробка співставних статей експлуатаційних витрат, собівартості перевезень, показників продуктивності праці та ефективності функціонування [38, 69].

Метою технологічної координації є комплексна організація експлуатації різних видів транспорту з оптимальною організацією

вантажо- і пасажиропотоків, узгодження вантажної й перевізної діяльності, організація доставки по сполучених графіках різних видів транспорту, відправників вантажу й вантажоодержувачів, оптимізація комплексних технологічних процесів роботи великих транспортних вузлів.

Одним з найважливіших елементів координації є технічна сфера, що включає: узгодження пропускну й перероблювальної спроможності систем, що взаємодіють, по яких ідуть потоки вантажів і пасажирів у змішаному сполученні, а також основних пристроїв у транспортних вузлах; урахування взаємних вимог і ув'язка параметрів рухомого складу по габаритах, вантажопідйомності й місткості з метою найбільш ефективного використання перевантажувальних фронтів; створення засобів надійного й зручного зв'язку між оперативними працівниками, зайнятими логістичними операціями.

Фінансова сфера заснована на розробці єдиної методичної основи для тарифних моделей, співставлених на різних видах транспорту з метою створення найбільш сприятливих умов для раціонального, з національно-економічної точки зору, використання кожного з них і розвитку змішаних сполучень [34]. Вона враховує також порядок матеріальної відповідальності кожної з сторін за виконання плану перевезень і схоронність вантажу, справедливий розподіл доходів при організації змішаного сполучення.

Завдання організаційної сфери формування збалансованої системи управління всіма видами транспорту в цілому полягає в розробленні для цього нормативних документів за участю зацікавлених сторін, що регламентують експлуатаційну діяльність різних видів транспорту протягом тривалого періоду.

Правова сфера координації включає вирішення різних юридичних питань взаємодії видів транспорту між собою, а також між ними й вантажовласниками чи пасажиром [40]. Від того, наскільки чітко й правильно визначені взаємні обов'язки й відповідальність сторін, багато в чому залежить раціональне використання технічних засобів транспорту й більш повне задоволення потреб національної економіки України в перевезеннях при найменших витратах.

На підставі здійсненого аналізу, доцільно виділити специфічні особливості транспортної інфраструктури національної економіки України як невід'ємного елемента виробничої інфраструктури, що необхідно враховувати при формуванні перспектив довгострокового економічного розвитку галузі, як представлено в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Специфічні особливості транспортної інфраструктури
національної економіки *

№ пор.	Зміст особливостей
1.	Здійснюючи переміщення матеріальних потоків, транспорт збільшує споживчу вартість їх елементів, не змінюючи матеріально-речову форму.
2.	На відміну від сфери виробництва матеріальної продукції, продукцію транспортної інфраструктури неможливо виробляти в запас, накопичувати чи зберігати .
3	Транспортна інфраструктура є матеріаломісткою, капіталомісткою, фондоемною сферою національної економіки, для якої характерна значна тривалість часу освоєння й віддачі інвестицій, що потенційно спричиняє низьку інвестиційну привабливість [95, 270].
4	Транспортна інфраструктура - це сукупність виробничих елементів, що перебувають між собою в постійній взаємодії, як наслідок - поява емерджентного ефекту й багатоваріантність способів досягнення стратегічних завдань.
5	Транспортна інфраструктура в процесі життєдіяльності не створює нову матеріальну продукцію, а обслуговуючи підприємства, організації є невід'ємним елементом сфери матеріального виробництва.
6	Для транспортної інфраструктури характерним є значні «сплески» потреби в транспортній продукції, викликані нерівномірністю перевезень у часі й у просторі
7	Багато об'єктів транспортної інфраструктури тривалий час працюють в умовах невизначеності й ризику, оскільки тривалі строки їх служби й нерегулярність відтворювальних процесів приводять до ситуації, коли об'єктам доводиться працювати в нових умовах (високі осьові, погонні навантаження, нові розрахункові схеми рухомого складу), відмінних від тих, на які вони були запроєктовані спочатку.
8	З огляду на цільовий характер створення транспортної інфраструктури України (економічно обґрунтовані, раціональні сфери застосування різних видів транспорту), багато об'єктів не мають повної або часткової територіальної взаємозамінності, що робить їх унікальними по пропускній здатності, а в більшості випадків вони є обмежувачими факторами транспортних сполучень і на даних напрямках неможливо забезпечити конкурентну взаємодію різних видів транспорту.
9	Незважаючи на всю вивченість транспортного процесу, широкий спектр продукції транспорту створює такі види транспортного й поза транспортного ефекту, які й на сьогодні складно адекватно відобразити у вигляді якісних і кількісних показників роботи транспортної інфраструктури.
10	Продукція транспортної інфраструктури - умовно безсировинна. Основні елементи витрат у собівартості такої продукції - заробітна плата, витрати на енергоносії та амортизаційні відрахування.

№ пор.	Зміст особливостей
11	З огляду на складність технологічного процесу, необхідність забезпечення взаємодії всіх елементів транспортної інфраструктури для забезпечення нормального виробничого процесу на транспорті містить самий широкий спектр статей витрат із номенклатури витрат по основній діяльності.
12	На транспорті, на відміну від виготовлення продукції в матеріальній сфері, складно забезпечити виробництво продуктів-замінників і, як наслідок, забезпечити повноцінні конкурентні взаємини між видами транспорту, оскільки занадто широкий спектр умов, факторів, можливостей, які впливають на діяльність транспорту, тому перспектива розвитку транспортної інфраструктури полягає, швидше за все, не скільки в конкуренції, скільки в раціональній взаємодії (контейнерні, контрейлерні, інтермодальні перевезення тощо).

** Узагальнено авторами за [32, 33, 40, 42, 45, 51, 54, 61, 65, 66, 76, 77, 78, 80, 123, 250, 252].*

Органічною ланкою виробничого процесу кожного підприємства національної економіки є транспортна інфраструктура. Доставка всіх видів сировини, палива, продукції з пунктів виробництва в пункти споживання визначає найважливішу економічну роль магістральної транспортної інфраструктури а забезпечення переміщення товарно-матеріальних цінностей усередині процесу виробництва – внутрішньовиробничу [34, 252].

З'єднання кореспондуючих господарюючих суб'єктів транспортною мережею є найважливішою умовою їх економічної взаємодії.

Вона є невід'ємною часткою виробничого потенціалу національної економіки нашої держави, значно посилюючи продуктивність праці та з'єднуючи виробничі можливості підприємств і організацій в єдиний виробничий комплекс.

У період інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури України, транспортна мережа виступала фактично як єдина можливість формування територіально-виробничих комплексів, розосереджених на території країни, загальною площею 603,7 тис. кв. км, на різній відстані [51].

Транспортна інфраструктура є вирішальним фактором в економічній інтеграції й гармонізації економіко-правових основ між країнами, що забезпечує міжнародні господарські зв'язки [34, 80]. Спільні кордони Україна має з Білорусією, Росією, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією й Молдавією. Водна частина транспортної інфраструктури дозволяє з'єднати країну економічними зв'язками з Республікою Болгарія, Грузією, Туреччиною.

Значення ефективного функціонування транспортної інфраструктури для країни, що географічно розташована в центрі Європи (географічний центр Європи - поблизу міста Рахів Закарпатської області), винятково велике.

Україна має вихід до Чорного, Азовського моря, що підвищує значимість та роль транспортної інфраструктури, що з'єднує країну з країнами середземноморського басейну.

Територією України проходять найважливіші транспортні магістралі, що зв'язують Західну Європу із країнами азіатсько-кавказького регіону.

Транспортна інфраструктура має найважливіше економічне, політичне, соціальне, культурне й стратегічне функціональне призначення в національній економіці України [75, 79].

Разом з тим, транспортна інфраструктура України сама по собі представляє найбільшу галузь національної економіки. Питома вага основних фондів транспортної інфраструктури, що перебуває в підпорядкуванні Міністерства інфраструктури України становить близько 14,5%, у загальній їх сукупності, національної економіки [77].

Транспортній інфраструктурі належить сегмент ринку послуг з ринковою часткою в 75% [53]. Переходячи до макроекономічних термінів, частка транспортної інфраструктури в загальному обсязі валового внутрішнього продукту України - п'ятнадцять відсотків. В свою чергу, транспортна інфраструктура є найважливішим донором державного бюджету України - більше 30 % загального обсягу платежів [53, 69]. За даними Державного комітету статистики, у секторі транспорту й зв'язку зайнято 7% населення серед всієї сукупності зайнятих по видах економічної діяльності [203]. При цьому, не враховується контингент, зайнятий на відомчому й міському транспорті, а також на вантажно-розвантажувальних роботах підприємств різних галузей національної економіки.

Але, не тільки транспортна інфраструктура своєю діяльністю забезпечує ефективний розвиток різних галузей, а й більшість підприємств різних галузей, так чи інакше, функціонують для забезпечення потреб транспортної інфраструктури. Так, до підприємств, основним споживачем продукції яких є транспортна інфраструктура, відносять - автомобільну, суднобудівну, літакобудівну, локомотиво-, вагонобудівну промисловість [76]. Частково обслуговують транспортну інфраструктуру також підприємства паливної, енергетичної, металургійної, лісової і багатьох інших галузей.

Тому кількість зайнятого населення (прямо або побічно) в діяльності транспортної інфраструктури, перевищує третину

працездатного населення України [203].

Тільки транспортом загального користування у 2013 р. перевезено близько 1837 млн. т різних вантажів.

При цьому, загальнотранспортні витрати інфраструктури з урахуванням витрат на вантажні й складські роботи складають, за експертними даними, не менше 280 млрд. грн. у рік [65]. І всі ці витрати відображаються на собівартості й кінцевій ціні товарно-матеріальних цінностей, переміщення яких є предметом роботи транспортної інфраструктури. Тому, питома вага транспортних витрат у ціні багатьох вантажів, перевезених транспортом, доходить до 50%.

В окремих випадках транспортні витрати по перевезенню вантажів (пісок, щебінь тощо) багаторазово перевищують їх собівартість у місцях виробництва.

Немаловажне значення транспортна інфраструктура має і як фактор політичного впливу. Двадцять п'ять областей України здійснюють обмін матеріальними й духовними цінностями між народами, народностями й етнічними групами, що особливо яскраво проявляється під час стихійного лиха чи несприятливих політичних факторів. Також транспортна інфраструктура надає істотну допомогу в налагодженні міжнародних зв'язків.

Потужний потенціал несе в собі транспортна інфраструктура, виконуючи соціальну функцію при забезпеченні трудових, побутових поїздок населення. Полегшення за допомогою транспорту фізичної праці - при переміщенні значних обсягів матеріалів у процесі виробництва та у побуті є результатом реалізації соціальної функції транспортної інфраструктури.

При переході до ринкових умов господарювання суб'єкти транспортної інфраструктури пройшли різні стадії взаємодії. В соціалістичних умовах, різні види транспорту були вільні від економічного суперництва. Для кожного виду транспорту єдиної транспортної системи були централізовано встановлені раціональні сфери застосування.

Складності й проблеми вибору могли виникати у споживачів транспортної продукції тільки на стикі взаємодії видів транспорту [12, 134].

В 2000-х роках підприємства різних видів транспорту, маючи різну форму власності, на тлі значного рівня зношеності основних фондів, падіння обсягів виробництва у вантажоутворюючих галузях, вступили у фазу активної економічної конкуренції [2, 13, 137].

На сьогодні, у період розвитку багатьох інтеграційних процесів між країнами, галузями - простежується тенденція розвитку процесів

взаємодії й налагодження господарсько-економічних зв'язків між підприємствами транспортної інфраструктури України. Найбільш перспективний напрямок співробітництва - розвиток інтермодальних сполучень.

Але проблеми тут обумовлені технологічними й особливо організаційними непогодженостями в основному між транспортними відомствами.

Як зазначає Гордієнко І. В., інтермодальні сполучення – це змішані перевезення «від дверей до дверей», що підготовлюються і виконуються під єдиним керівництвом з одного центру. Їх організатор на всіх етапах розробки і здійснення перевізного процесу цілеспрямовано погоджує дії всіх сторін, що беруть участь у ньому: вантажовласників, перевізників і перевізних комплексів – в інтересах прискорення перевезення товарів і зниження сукупних витрат на їхнє перевезення [33]. В цілому, на підставі здійсненого дослідження економіко-історичних основ формування транспортної інфраструктури України, можна виділити сформовані до неї основні вимоги, які пред'являються підприємствами вантажоутворюючих галузей національної економіки (табл. 2.3).

Таблиця 2.3.

Основні вимоги підприємств вантажоутворюючих галузей національної економіки до транспортної інфраструктури України*

№ пор.	Зміст вимог
1.	Повне і своєчасне задоволення потреби національної економіки та населення в перевезеннях.
2	Скорочення термінів доставки вантажів з метою прискорення оборотності оборотних коштів і зниження вартості вантажної маси на колесах.
3	Забезпечення зниження собівартості перевезень.
4	Своєчасність, точність відправлення й доставки вантажів і пасажирів.
5	Гарантування повної схоронності перевезених вантажів, як за обсягом, так і за якістю.
6	Підвищення рівня комфорту для пасажирів у пунктах відправлення, призначення та в процесі переміщення.
7	Забезпечення екологічної, технічної безпеки руху транспортних засобів.

* Розроблено авторами за [65, 252,78, 51, 54].

Дотримання вищезгаданих вимог можна вважати показником якості продукції транспортної інфраструктури, що в ринкових умовах господарювання є першорядним чинником підвищення конкурентоспроможності даного сектора національної економіки і каталізатором розвитку сприятливих економічних процесів в інших галузях [11, 73].

Здійснений авторами детальний аналіз економіко-історичних засад формування транспортної інфраструктури України дозволив розкрити фактори, які мали рішучий вплив на ініціалізацію процесу будівництва залізничних шляхів сполучення на певних територіях, за певними напрямками.

Розкрито джерела формування вантажних потоків на залізничному транспорті та виявлені можливі причини формування малодіяльних дільниць.

Під малодіяльними дільницями розуміємо дільниці, що значно поступається за показником середнього обсягу руху за добу пасажирських та вантажних поїздів, у порівнянні з аналогічним показником по залізниці в цілому (складає не більше 20 %), та не досягає беззбиткового рівня діяльності внаслідок низьких обсягів руху.

Процес активного будівництва залізниць на землях України почався з другої половини дев'ятнадцятого століття [100]. Значний імпульс до розвитку залізничної мережі дав процес формування капіталістичного устрою в економіці України. Як результат – ярко проявилась тенденція до масового переміщення мешканців країни до містоутворюючих підприємств, заводів, фабрик (урбанізація). Все це підкріплювалося відміною кріпосного права. Міста зростали, відкривалися нові виробничі комплекси. Саме в той час з'являється найефективніша система сполучень для того часу – залізничний транспорт, як відповідь на запити індустріалізації та тодішнього капіталістичного устрою [257].

Це час зародження залізничного транспорту нашої держави. Згодом окремі ділянки сформувалися в шість пов'язаних ланок єдиної транспортної системи, які в наші часи називаються Львівською, Одеською, Придніпровською, Донецькою, Південно-Західною та Південною залізницями [108].

Якщо відобразити етапи будівництва мережі залізниць в Україні датами їх народження, що відзначалися як ювілейні вже через століття і більше, то історична хроніка їх виникнення, за даними багатьох науковців і практиків буде мати такий вигляд: Львівська залізниця – 1861 р.; Одеська залізниця – 1865 р.; Південна залізниця -1869 р.; Донецька залізниця – 1869 р.; Південно-Західна залізниця – 1870 р.;

Придніпровська залізниця 1873 р. [108].

Початок залізничних сполучень сучасної України покладено у її західній частині. Історично ця частина України належала Австро-Угорщині.

Це сталося в 1861 році, коли була побудована ланка Перемишль-Львів. Тому найстаріша залізниця в Україні – Львівська. У результаті з'ясування місця транспортної інфраструктури в національній економіці України, основних особливостей технічного озброєння й технологічному процесі експлуатаційної діяльності, взаємозалежності між окремими елементами й галузями транспортного господарства, було визначено, що підприємства транспортної інфраструктури дозволили перетворити колись відсталу аграрну країну в індустріальну державу. Відбулося збільшення промислової й сільськогосподарської продукції. Успіхи, досягнуті в розвитку промисловості й сільського господарства, були б неможливі без потужної транспортної інфраструктури. До заводів і фабрик нових і таких, що раніше існували, необхідно підвозити кам'яне вугілля, нафту й інше паливо, без якого вони не можуть працювати; машинобудівні заводи мають потребу в одержанні металу з металургійних заводів; у сільські місцевості необхідно доставляти посівні матеріали, трактори, товари широкого вжитку; сільське господарство у свою чергу пред'являє до перевезення хлібу, худоби й різні сільськогосподарські продукти, без які не може існувати населення наших міст.

Всі ці вантажі повинні безвідмовно й у великій кількості перевозитися транспортом підприємств інфраструктури, щоб забезпечити безперебійну роботу кожної галузі виробництва й всієї національної економіки, забезпечити задоволення потреб населення в продуктах харчування й промислових товарів. Виробництво окремих продуктів і видобуток сировини зосереджено в певних районах України. Кам'яне вугілля, нафта, залізна руда добуваються в тих місцевостях, де копалини перебувають у надрах землі; сільське господарство особливо розвинене в районах, що володіють родючим ґрунтом і сприятливими кліматичними умовами; значна частина підприємств обробної промисловості перебуває у великих містах.

Окремі місцевості нашої країни, таким чином, володіють відомою виробничою спеціалізацією, перевагою тих галузей виробництва, умови розвитку яких у даному районі найбільш сприятливі. На долю транспортної інфраструктури випадає завдання забезпечувати зв'язок усіх цих районів, що взаємно доповнюють один одного [54]. При великій площі території нашої країни доводиться здійснювати перевезення на значні відстані з тих районів України, де

виробляється дана продукція, в усі інші.

Пасажири перевозяться декількома видами транспорту: залізницями, річковими й морськими шляхами, автотранспортом, авіацією, окремі вантажі - трубопровідним транспортом, як представлено в табл. 2.4.

Таблиця 2.4
Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту загального користування, млн. пас.*

Роки	Види транспорту					Разом
	Залізничний ¹	Морський	Річковий	Автомобільний ²	Авіаційний ³	
2000	498,68	3,76	2,16	2 603,804	1,16	505,77
2001	467,83	5,27	2,03	2 722,001	1,29	476,42
2002	464,81	5,42	2,21	3 069,136	1,77	474,21
2003	476,74	6,93	2,19	3 297,504	2,37	488,24
2004	452,23	9,68	2,14	3 720,326	3,23	467,27
2005	445,55	11,34	2,25	3 836,514	3,81	462,95
2006	448,42	10,90	2,02	3 987,982	4,35	465,69
2007	447,09	7,96	1,85	4 173,033	4,93	461,83
2008	445,47	7,36	1,55	4 369,125	6,18	460,56
2009	425,97	6,22	1,51	4 014,035	5,13	438,84
2010	427,24	6,65	0,99	3726,29	6,11	4167,26
2011	429,78	7,06	0,96	3611,83	7,50	4057,14
2012	429,12	5,92	0,72	3450,17	8,11	3894,04
2013	425,22	6,64	0,63	3343,66	8,11	3784,26
2014 ⁴	389,31	0,03	0,57	2913,32	6,47	3309,69
2015 ⁴	389,79	0,03	0,55	2250,35	6,30	2647,02
2016 ⁴	389,06	0,03	0,45	2024,89	8,28	2422,70
2017 ⁴	164,94	0,03	0,56	2019,32	10,56	2195,41
2018 ⁴	157,96	0,07	0,60	1906,85	12,53	2078,01
2019 ⁴	149,60	0,07	0,57	1804,90	13,71	1968,84

*Складено авторами за

¹За даними АТ "Укрзалізниця".

²З 2000р. – з урахуванням перевезень пасажирів підприємцями малого бізнесу – юридичними і фізичними особами

³З 2003р. – за даними Державної авіаційної служби України

⁴Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

У сучасних умовах всі ці види транспорту складають єдину транспортно-інфраструктурну мережу, взаємно зв'язані і є продовженням і доповненням один одного. Однак, кожному виду транспорту найбільш властива певна сфера діяльності.

У транспортній інфраструктурі України залізниці є універсальним видом транспорту з найбільш широкими можливостями використання для виконання перевезень. Загальна довжина залізничної мережі України - понад 22 тис. км, представлена шістьма залізницями, що охоплюють майже всю територію держави [78].

Універсальність пояснюється як деякими особливостями нашої країни, так і властивостями саме залізничного транспорту.

При сучасному рівні розвитку технічних засобів, залізниці можуть бути побудовані повсюди й можуть забезпечити найкоротше сполучення між будь-якими пунктами нашої країни. Водний транспорт не має таких можливостей.

Наша морська ділянка кордону становить 1355 км. Україна має близько 150 судноплавних компаній різних форм власності. Чорне та Азовське моря є важливим засобом внутрішнього сполучення для ряду районів України. Зовнішня торгівля України також йде головним чином морем, через 18 морських торговельних портів та 13 портових пунктів [66].

Незважаючи на це, морський транспорт, у сумарному вантажообігу всієї транспортно-інфраструктурної системи, значно поступається залізницям.

Річковий транспорт має значно більше значення у внутрішньому вантажообігу, ніж морський. Такі річки, як Дніпро, Сіверський Донець, Південний Буг, Дністер, Дунай, вигідно розташовані на напрямках основних вантажопотоків території України.

За сприятливих умов суттєво можуть бути збільшені водні перевезення кам'яного вугілля, металів, добрив і інших вантажів. Багато перевезень відбуваються у змішаному залізнично-водному сполученні. Все ж таки, й річковий транспорт України значно поступається залізничному внаслідок ряду причин.

Річковий транспорт зв'язаний природним напрямком річок. Довжина річкових шляхів України - 2,2 тис. км. Навігація по річках щорічно переривається взимку, що обмежує можливість використання водної системи як стійкого виду транспортного зв'язку між окремими районами нашої країни. Обсяг перевезень по річках також набагато менший, ніж по залізницях.

Однією з причин малої завантаженості річкової інфраструктури є також невелика кількість річкових портів – вісім.

Автомобільний транспорт обслуговує переважно підвіз вантажів до станцій і пристаней та розвіз із них. Велике значення має автомобільний транспорт у районах, де залізниць або річкових шляхів недостатньо. Автомобілі також виконують далекі перевезення, обслуговують магістральні зв'язки, зовнішню торгівлю, перевозять вантажі й пасажирів. Довжина мережі автомобільних доріг загального користування в Україні майже 169 тис. км. [207].

Авіація України поки що є видом транспорту, що розвивається і здійснює лише дуже незначну частину особливо термінових перевезень або працює в районах, позбавлених інших шляхів сполучення. Сьогодні повітряний транспорт України та пов'язана з ним наземна інфраструктура, а це, за станом на 1 січня 2020р., 18 вітчизняних авіакомпаній, 19 аеропортів і аеродромів цивільної авіації та ДП ОПР „Украерорух”, мають значний вплив на розвиток ринку пасажирських перевезень, торгівлю та економіку [123].

Розміщення залізничної мережі по території України складалося в ході тривалого історичного процесу її розвитку протягом більше ста років і відтворює розподіл промисловості й сільського господарства.

Найбільш густа мережа залізниць розташована в центральних і південних областях України. Основні залізничні магістралі в цій частині мережі з'єднують між собою найважливіші промислові райони.

На деяких напрямках залізниці будувалися без достатнього техніко-економічного обґрунтування або без урахування прогнозних показників розвитку підприємств та демографічної ситуації району. В результаті з'явилося багато паралельних малозавантажених ліній, які поступово перетворюються у малодіяльні дільниці, а окремі види транспорту конкурують один з одним.

Залізничний транспорт відіграє велику роль в національній економіці України. Продукцією транспорту є перевезення вантажів і пасажирів. Обсяг вантажних перевезень вимірюється кількістю відправлених тонн виконаних тонно-кілометрів. Відправлення вантажів у тонах є досить важливим показником того, яка кількість продуктів промисловості й сільського господарства надходить на транспорт і яка велика робота транспорту по перевезенню окремих вантажів, відповідно до діючої номенклатури. Однак, кількість відправлених тонн ще не повністю характеризує роботу залізничного транспорту.

Велике значення має також відстань перевезення кожної тонни вантажу, вимірювана числом кілометрів. Добуток кількості перевезених

тонна відстань перевезення кожної тони, тобто число тонно-кілометрів, визначає загальний обсяг вантажної роботи транспорту з урахуванням відстані перевезення.

Аналогічно цьому, обсяг пасажирських перевезень вимірюється числом перевезених пасажирів і кількістю пасажиро-кілометрів. Робота залізниць у багато разів перевершує роботу інших видів транспорту.

Задовольняючи потреби в перевезеннях промисловості й сільського господарства національної економіки, транспортна інфраструктура сприяє розвитку виробництва й товарообігу. Велике значення, при цьому, мають якість роботи транспортної інфраструктури, швидкість і безперерійність перевезень. Чим більш чітко й безперерійно працює транспортна інфраструктура, вчасно й без затримок перевозючи вантажі, тим ритмічніше працюють фабрики й заводи, нормальніше йде виробництво, швидше відбувається товарообіг.

При значних масштабах споживання промислової продукції залізничний транспорт дуже впливає на розвиток ряду найважливіших галузей промисловості: кам'яновугільної, металургії, машинобудування, будівельних матеріалів тощо. Разом з тим серйозного значення набуває питання про правильну витрату залізничним транспортом споживаного палива й матеріалів, всілякої їх економії, застосування ресурсозощаджуючих технологій тощо. Залізничний транспорт є складним виробничим організмом, всі частини якого перебувають у тісному взаємному зв'язку один з одним. Цей зв'язок проявляється й між галузями залізничного господарства й між окремими ділянками розосередженої більш ніж на двадцять тисяч кілометрів залізничної мережі. Так, ефективність роботи локомотивів залежить не тільки від їх кількості, потужності й продуктивності праці машиністів, але й від цілого ряду інших факторів - постачання паливом, роботи станцій, своєчасного усунення несправностей вагонів, стану колії. У свою чергу робота станцій, Дирекції залежить не тільки від експлуатаційників, але й від локомотивної служби, яка повинна вчасно надавати локомотиви під поїзди, і від вагонників, зобов'язаних утримувати вагони в справності, і від колійників, у завдання яких входить підтримка колії в стані, що забезпечує безперерійне просування поїздів по ділянках.

Таким чином, робота всіх галузей залізничного господарства взаємно пов'язана й взаємно обумовлена. З іншого боку, досить тісно пов'язані у своїй роботі й окремі ділянки залізниць. Кожна ділянка не являє собою ізольованої одиниці, його робота впливає на роботу сусідніх ділянок, сусідніх залізниць, всієї мережі. Щодо цього

залізнична інфраструктура сильно відрізняється від промисловості. Якість роботи якого-небудь промислового підприємства може не зробити ніякого впливу на роботу суміжного, приналежного тієї ж галузі. На залізничному транспорті положення зовсім інше.

Якщо яка-небудь ділянка залізниці, яка-небудь станція працює погано, це впливає на роботу сусідніх станцій, ділянок всієї залізниці, а нерідко й всієї мережі в цілому. Окремі питання ефективного функціонування залізничного транспорту вивчалися вітчизняними науковцями (рис. 2.3.)

Взаємна залежність роботи всіх галузей залізничного господарства й всіх частин залізничної мережі, що представляє собою єдине ціле, єдиний виробничий організм, потребує централізації керівництва всім залізничним транспортом і найсуворішої дисципліни. Тільки за цією умовою можлива безперерійна робота всієї залізничної системи, забезпечення маневреності й повного використання всіх ресурсів залізничного господарства. Для того, щоб централізоване керівництво залізничним транспортом було дійсно оперативним, необхідно чітко й точно виконання наказів і розпоряджень всіх вищестоящих керівників їх підлеглими.

На початку перших років незалежності перед Україною постала необхідність формування власної системи управління транспортно-дорожньою інфраструктурою, координації діяльності різних видів транспорту. З цією метою наприкінці 1992 р. було створене Міністерство транспорту України, яке об'єднало всі ланки транспортної системи і започаткувало формування державної політики в секторі транспортної інфраструктури.

Основними напрямками транспортної політики з 1992 року до сьогодні є розширення транспортних послуг, підвищення їх якості та ефективності, інтеграція в європейську та світову транспортні мережі, становлення нашої країни як транзитної держави, розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів [80].

Значна увага також приділялася створенню власної нормативно-правової бази функціонування транспортної інфраструктури, забезпеченню рівних умов доступу на ринок для усіх перевізників, удосконаленню тарифної політики, організації безпечної роботи транспортного комплексу.

Перетворення у транспортному секторі незалежної України були тісно пов'язані з євроінтеграційним вектором державної політики. У 1994 р. підписана Угода про партнерство та співробітництво з Європейським співтовариством, що визначила принципи свободи транзиту товарів [64].

Результати дослідження організаційно-правових аспектів інтеграції свідчать про те, що створення і діяльність вітчизняних, зарубіжних і міжнародних об'єднань підприємств дозволили визначити основні критерії їх класифікації. До них слід віднести: порядок заснування, термін функціонування, територіальні обмеження, характер інтеграційної зв'язку учасників об'єднання, наявність спеціалізації діяльності підприємств - засновників об'єднання, правова основа створення та діяльності.

Так, наприклад, виходячи з характеру інтеграційної взаємозв'язку учасників об'єднання можна виділити групи горизонтальних, вертикальних, горизонтально-вертикальних і конгломератних об'єднань. Виходячи з наявності спеціалізації діяльності підприємств - засновників об'єднання можна виділити спеціалізовані об'єднання, об'єднання інтегровані у сфері збуту і фінансово-інтегровані об'єднання [130]. Здійснення класифікації видів об'єднань підприємства на основі запропонованих критеріїв дозволяє обґрунтувати вибір форми інтеграції підприємств, з урахуванням особливостей світових тенденцій і вітчизняного правового поля.

Важливе завдання в галузі транспортної інфраструктури - забезпечення ефективної координації діяльності різних видів транспорту, що досягалось, зокрема, через удосконалення тарифної політики. Завдяки застосуванню знижених тарифів на залізничні перевезення та переробку вантажів у морських портах за останні 5 років, обсяги переробки вантажів зросли більше ніж на 70%, у тому числі, експортних - на 87%, транзитних - на 40% [34].

Виключно вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських портів, розвинутої транспортної мережі зумовили ще один важливий напрям державної політики в сфері транспорту, а саме - утвердження нашої країни як транзитної держави. Починаючи з 1998 р., у розбудову міжнародних транспортних коридорів інвестовано понад 2,5 млрд. грн., реконструйовано значну кількість автомобільних шляхів та залізничних колій, перевантажувальні комплекси портів Іллічівськ і Маріуполь [197].

Проведене дослідження економіко-історичних засад формування транспортної інфраструктури України розкрило стійку позитивну динаміку перевезень, що відповідає основним тенденціям економічного розвитку України.

III. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ В СИСТЕМІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

3.1. Гармонізація функціонування транспортної системи України з європейським транспортним законодавством

Ефективно функціонуюча система пасажирських і вантажних перевезень має життєве важливе значення для підприємств і громадян Європейського союзу. Транспортна політика ЄС спрямована на сприяння розвитку екологічно чистого, безпечного і ефективного у всій Європі транспорту. Функціонування транспорту - основа розвитку внутрішнього ринку товарів (передачі їх від місця виробництва до місця споживання), а також права громадян вільно пересуватися по території ЄС (для роботи й для забезпечення життєдіяльності).

Європейська комісія разом з Генеральним директором по мобільності і транспорту відповідає за розробку транспортної політики в рамках ЄС. Її завдання полягає в забезпеченні мобільності єдиної європейської транспортної зони, урахуванні потреб населення, екологічної політики й конкурентоспроможності. Вона спрямована, на [257, 38, 39, 98]:

- розвиток європейського внутрішнього ринку шляхом забезпечення повної інтеграції всіх видів транспорту в єдину, конкурентоспроможну транспортну систему;

- розробку інновацій: сприяння розвитку нового покоління стійких транспортних технологій, зокрема, для інтегрованих систем управління дорожнім рухом;

- будівництво транс-європейської мережі, як основу мультимодальної стійкої транспортної системи, здатної надавати швидко, за доступними цінами, надійні транспортні послуги.

Біла книга Європейської комісії за назвою «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати» (СОМ (2001)) була основою стійкої політики транспорту ЄС.

Вона була доповнена в червні 2006 р. документом: «Розвиток стійкої мобільності для нашого континенту» (СОМ (2006) 314). На основі Білої книги 2001 року Європейська Комісія розробила й реалізувала ряд планів щодо ключових питань транспортної політики,

серед яких: «Зелена книга міського транспорту (СОМ (2007) 551; «Зелений транспорт» (СОМ (2008) 433); «План вантажних перевезень – логістика в дії» (СОМ (2007) 607); і «Морська транспортна стратегія до 2018 року (СОМ (2009) 8) [232].

До кінця 10 - річного періоду, з моменту прийняття Білої книги, Європейська комісія прийняла Директиву за назвою «Стійке майбутнє транспорту» (СОМ (2009) 279). Ця Директива носить консультативно-стратегічний характер. Вона характеризує проблеми, з якими зіштовхнеться транспорт ЄС у найближчі роки: необхідність скорочення викидів парникових газів, зростаючий попит на вихлопне паливо, збільшення кількості заторів у багатьох європейських містах, аеропортах і портах.

Виходячи з цього, у березні 2011 р. Європейська комісія прийняла Білу книгу за назвою «Дорожня карта до єдиної європейської транспортної зони – до конкурентної та ефективної транспортної системи» (СОМ (2011) 144). Ця комплексна стратегія містить 40 конкретних ініціатив на найближче десятиліття, щоб побудувати конкурентоспроможну транспортну систему, яка спрямована на підвищення мобільності, усунення основних перешкод, стимулювання економічного росту й зайнятості. Деякі з цих ініціатив стосуються конкретного виду транспорту, такі як формування внутрішнього ринку залізничних послуг.

Вантажні перевезення перебувають в центрі уваги багатьох ініціатив, у тому числі, вантажних автомобільних перевезень. Ініціативи є специфічними і для пасажирського транспорту, наприклад, досягнення високого рівня безпеки пасажирів з максимальним комфортом пасажирів. Пропозиції, спрямовані на зниження залежності від імпорту нафти й скорочення викидів вуглекислого газу на транспорті на 60%, розраховані на перспективу до 2050 року. Стратегія встановлює різні цілі для різних за дальністю сполучень – внутрішньоміських, між містами, далекі поїздки. Основні цілі на 2050 рік полягають у такому:

- забезпечення на 40% використання низьковуглеродних видів палива в авіації; та зниження, принаймні, 40% викидів при переміщенні;
- переміщення на 50% міжміських пасажирських і вантажних рейсів з автомобільного на залізничний і водний види транспорту;
- скорочення шкідливих викидів транспортних засобів до середини століття на 60%.

У жовтні 2013 р. Європейська комісія висунула пропозиції щодо нової політики транспортної інфраструктури, з строків завданням сформуванню базової мережі до 2030 року. Планується, що транспортна мережа буде включати дев'ять основних транспортних коридорів: два коридори Північ-Південь, три - Схід-Захід і чотири - діагональні коридори. Базова мережа з'єднає:

- 94 основних європейських портів із залізничними й автомобільними магістралями;
- 38 ключових аеропортів із залізничним сполученням у великих містах;
- 15 000 км залізничних ліній швидкісного руху.

Ця політика спрямована на усунення вузьких місць, оптимізацію перехресних операцій прикордонного транспорту для пасажирів і підприємств на всій території ЄС, поліпшення зв'язків між різними видами транспорту, і сприяння досягненню цілей ЄС в області збереження клімату.

У сфері залізничного транспорту, у листопаді 2012 року Європейський парламент і Рада прийняла Директиву 2012/34/ЄС про створення єдиного європейського простору залізниць. Вона спрямована на консолідацію та об'єднання існуючого законодавства щодо доступу, на транспортний ринок (перший пакет Директив по залізницям). Ця Директива, одночасно спрощує правову базу, уточнює деякі положення і відновлює нормативно-правову базу. Зокрема, вона прагне охопити питання, пов'язані з фінансуванням залізничної інфраструктури, ринкової конкуренції й організаційних реформ для ринкового нагляду [257].

Наступною законодавчою ініціативою було прийняття Європейською комісією в січні 2013 р., четвертого залізничного пакету, що сприяє розвитку, конкурентоспроможності залізниць в Європі, (СОМ (2013) 25). Представлені в пакетні ініціативи є взаємодоповнюючими й прагнуть внести вклад у створення більш ефективного й інвестиційно-привабливого залізничного сектора, в порівнянні з іншими видами транспорту. Пакет містить у собі законодавчі пропозиції по внесенню змін:

- Директива 2012/34/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 21 листопада 2012 р. про створення єдиного європейського залізничного простору;

- Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського парламенту й Ради від 23 жовтня 2007 р.: «Послуги суспільного пасажирського транспорту залізниці й автомобільного транспорту»;
- Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського парламенту й Ради від 29 квітня 2004 р. про створення Європейського залізничного агентства;
- Директива 2004/49/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 29 квітня 2004 р. про безпеку на залізницях Співтовариства;
- Директива 2008/57/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 17 червня 2008 р. про сумісність залізничної системи в рамках Співтовариства.

Активні глобалізаційні процеси, що відбуваються в світовій економіці, зумовлюють встановлення тісного політичного діалогу між окремими країнами та регіонами світу, поглиблення міжнародних господарських зв'язків та розвиток світової торгівлі. Процес лібералізації, що розгорнувся в світовій торгівлі у повоєнний час, забезпечив різке збільшення її обсягів. За період з 1950 р. обсяг світового експорту зріс у 19 разів, а обсяги виробництва збільшилися у 7,2 разів. При цьому, світовий експорт промислових товарів зріс у 38 разів, виробництво - у 11 разів. Спостерігається тенденція до зростання залежності більшості країн світу від зовнішньої торгівлі [41, 231].

Об'єктивні процеси глобалізації світової економіки формують нову логіку глобальних правил для компаній, що діють на ринку. Оскільки фірми все більше інтернаціоналізують виробництво і систему поширення товарів і послуг, все більш інтегрованими стають економіки окремих країн [257].

Тому вітчизняна національно-економічна мета полягає саме в можливості гармонізувати основні механізми управління зі світовою торгівельною системою задля забезпечення сталого розвитку. У світі, де окремі держави все більше залежать у своєму економічному розвитку від стану всієї економічної системи, кожна країна відіграє певну роль у вирішенні глобальних економічних проблем. Тому Урядом було проголошено напрямок на інтеграцію до Європейського Союзу.

Європейська інтеграція і членство в Європейському Союзі - стратегічна мета України, а найефективніший, найкращий спосіб реалізації національних інтересів - побудова економічно розвинутої і демократичної держави, зміцнення її позицій у світовій системі

міжнародних відносин [233].

Найбільш доцільний шлях розвитку сучасної України – євроінтеграція. Могутні Європейські держави – це локомотиви, що дозволять створити умови для поновлення кадрових, технічних, технологічних ресурсів національної економіки. Вітчизняна продукція буде конкурентоспроможною не тільки на внутрішньому, але і на міжнародному ринках.

Міжнародне співробітництво та економічні зв'язки з ЄС сприятимуть раціональному розподілу ресурсів, підвищенню ефективності економічних процесів.

Важливим пріоритетом для України є досягнення відповідного технологічного рівня, який визначає напрями та масштаби динаміки світової економіки. Європейське співтовариство – основний торговельний партнер України за межами СНД. Зростання зовнішньоторговельного товарообороту та поглиблення політичних зв'язків, дедалі тісніша інтеграція України із загальноєвропейськими структурами свідчать про реальний прогрес та надзвичайний потенціал цього співробітництва.

Розвиток інтеграційних процесів в Європу означає зростання відкритості національної економіки та конкуренції з боку фірм Європейського співтовариства. Потенційні здобутки і переваги європейської інтеграції перевищують можливі втрати і ризики [177].

Після підписання у червні 1994 р. Угоди про партнерство та співробітництво, відносини України з Європейським співтовариством набули якісно нового розвитку. Вона регулює основні аспекти відносин між Україною та ЄС, а саме: лібералізацію торгівлі; розвиток підприємницької та інвестиційної діяльності; співробітництво в економічній, соціальній, фінансовій та науковій сферах; наближення законодавства України до законодавства ЄС та міжнародних стандартів; технічне співробітництво; політичний діалог, розвиток транспортної системи. Країни Європейського співтовариства розглядають Україну як серйозного торговельного партнера.

Підтвердженням даного факту є затверджений Співтовариством План з питань співпраці з нашою країною. Указ Президента України від 14 вересня 2000 р. «Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу» став вагомим кроком у внутрішньому забезпеченні курсу країни на європейську інтеграцію.

Укладення Угоди про асоціацію для України є, на нинішньому

етапі, головним кроком у зближенні з Європейським Союзом, оскільки це означитиме перехід співробітництва з ЄС на якісно новий рівень політичної асоціації та економічної інтеграції. Даний документ, за своїм змістом, не має аналогів з поміж подібних договорів, укладених Європейським Союзом з іншими державами. Основна цінність цієї Угоди полягає у тому, що вона є орієнтиром у впровадженні всеохоплюючих внутрішніх перетворень в Україні.

Водночас, з підписанням Угоди про асоціацію наша держава погоджується із чіткими зобов'язаннями стосовно адаптації внутрішнього законодавства до законодавства ЄС. У зв'язку з цим, нас очікує копійка робота з ухвалення законів та підзаконних актів, необхідних для забезпечення реалізації Угоди.

Зважаючи на масштабність завдань, необхідно вже сьогодні впроваджувати відповідну нормативно-правову базу для її виконання. Необхідною є розробка національного механізму імплементації Угоди про асоціацію, включаючи створення ефективної системи координації даного процесу та підготовку відповідної програми імплементації Угоди.

Укладення Угоди про асоціацію між Україною та ЄС відкриває шлях для запровадження умов взаємовигідного економічного співробітництва, що сприятиме економічному зростанню національної економіки України та підвищенню добробуту населення.

Зважаючи на високі стандарти і технічні вимоги ринку Євросоюзу, підвищуватимуться також стандарти й українського виробництва, що позитивно позначиться на посиленні конкурентоздатності національної економіки, а також експортоспроможності вітчизняних товарів як безпосередньо в ЄС, так і на інші зовнішні ринки.

Угода про асоціацію має створити поглиблену і всеохоплюючу зону вільної торгівлі, яка передбачатиме інтеграцію економіки України до ринку Європейського співтовариства.

Вигідне географічне положення України як транзитної держави зумовлює її важливе значення для економік сусідніх країн. Україна активно розвиває співпрацю з існуючими регіональними організаціями і структурами – Центральноевропейською ініціативою, організацією Чорноморського економічного співробітництва, Радою держав Балтійського моря тощо.

Важлива роль України як з'єднуючої ланки між ЄС, що

розширюється, та Чорноморсько-Каспійським регіоном важко переоцінити. Економічним стрижнем співробітництва слугуватиме реалізація «Проекту ХХІ століття» - транспортування каспійської нафти територією України до Європи. Разом з проектом євразійського транспортного коридору та транспортного коридору між Балтійським та Чорним морями - це реальний шлях до створення принципово нової гео економічної ситуації у ХХІ столітті.

Дуже актуальною як для України, так і для європейських країн є інтеграція систем нафто- та газопроводів з метою ефективнішого розвитку транспортування нафти та газу.

Оскільки чинна на сьогодні Угода про партнерство та співробітництво визначає, що взаємна торгівля між Україною та ЄС має виходити з принципів та норм Світової організації торгівлі, вступ до неї є важливою передумовою отримання Україною асоційованого членства в ЄС.

Сьогодні Україна досягла певних результатів у лібералізації торгівлі, відповідно до норм СОТ:

- ліквідована планова система виробництва та розподілу;
- ліквідована державна монополія на зовнішню торгівлю;
- лібералізовані ціни; використовується ринковий обмінний курс.

Свобода пересування - одне з найбільш визначних досягнень в історії становлення ЄС і необхідна умова для поширення та укорінення на Європейському континенті спільних цінностей. Вільне переміщення товарів і послуг між Україною та ЄС має забезпечити зона вільної торгівлі. Створюватимуться нові умови для доступу нашої держави до передових європейських технологій та залучення інвестицій.

Для українських підприємств відкриється можливість збільшення експорту, що призведе до створення нових робочих місць та збільшення роботи транспортної інфраструктури.

Також покращить роботу транспорту запровадження безвізового режиму поїздок наших громадян до держав Євросоюзу. Саме тому, забезпечення належної реалізації положень Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України належить до головних пріоритетів діяльності української влади.

Підписання 23 липня 2012 р. Угоди про внесення змін до Угоди Про спрощення оформлення віз між Україною та ЄС стало важливим кроком у цьому напрямі.

Позитивні перспективи розвитку торговельних відносин між Україною та ЄС свідчать про відновлення макроекономічних показників після спаду 2009 р. Обсяги торгівлі між Україною та ЄС фактично вже вийшли на докризовий рівень і продовжують зростати.

Сьогоднішній етап розвитку європейського інтеграційного проекту перебуває на важливому етапі розвитку. Триває встановлення сприятливих політичних умов для здійснення глибоких інституційних перетворень в ЄС та Єврозоні. Перед державами-членами Європейського Союзу постала необхідність прийняття політичних рішень, без перебільшення, фундаментального характеру. Успішний вихід Євросоюзу із кризи, зі збереженням його цілісності, означатиме подальше поглиблення політичної та економічної інтеграції, в тому числі, в напрямку України.

Інтереси національно економічного комплексу України полягають у поєднанні євроінтеграційного напрямку діяльності з послідовною реалізацією власних національних інтересів на євразійському напрямі, активним використанням форматів Співдружності Незалежних Держав, а також активізацією двосторонніх відносин.

Сформувавши напрям розвитку на європейський курс як головний, Українська держава не зменшує увагу до євразійського напрямку як важливої сфери національних інтересів. Разом з тим, питання участі України у Євразійському інтеграційному проекті мають вирішуватися із урахуванням зобов'язань нашої держави відповідно до Протоколу про вступ до СОТ та проекту Угоди про асоціацію з Європейським Союзом. Водночас, ми розглядаємо підписану наприкінці 2011 р. Угоду Про зону вільної торгівлі СНД як важливий і суттєвий крок вперед у подальшому розвитку торгово-економічного й науково-технічного співробітництва між Україною та РФ.

Україна розглядає цю Угоду як реальний крок у справі подолання торгових обмежень, хоч наявність численних обмежень істотним чином знижує її ефективність.

Конструктивний пошук взаємоприйняттого режиму торговельно-економічних зв'язків України з країнами Митного союзу, який дозволив би зберегти обсяги торгівлі та реалізовувати спільні виробничі проекти, є нагальним і важливим завданням української влади. Інтеграційні процеси на пострадянському просторі є проявом загальносвітової тенденції зростання кількості регіональних

інтеграційних об'єднань і торгових союзів. Україні важливо повноцінно включитися в ці процеси, запропонувавши власне бачення розвитку своїх відносин із країнами Митного союзу, в умовах створення Єдиного економічного простору та формування Євразійського союзу - з одного боку, та незмінності власного курсу на інтеграцію до Європейського Союзу - з іншого.

Формування та реалізація Україною нових форм взаємодії і з інтеграційними структурами, що вже існують та створюються на пострадянському просторі, і з Європейським Союзом та асоційованими з ним країнами дасть змогу Україні стати ініціатором форматів, а не споживачем запропонованих проектів. Унікальність досвіду України, в такому випадку, полягає в тому, що багато з цих питань уже були опрацьовані за час підготовки Угоди Про асоціацію з ЄС.

Саме Чорноморський регіон має дуже великий потенціал для подальшого розвитку України.

Він є не тільки важливим перехрестям транспортних шляхів, а й енергетичною скарбницею прийдешніх поколінь. Постійно зростає значення Чорноморського регіону як важливого енергетичного транзитного коридору.

Наша держава має відігравати важливу роль у Центральноазіатському регіоні, забезпечуючи там свої стратегічні, енергетичні й економічні інтереси.

Зовнішня політика України на євразійському напрямі вимагає врахування політичних і економічних можливостей таких впливових країн, як Росія та Китай, а також позиції США та Європейського Союзу. Практичні результати співпраці будуть найліпшим критерієм ефективності відповідного зовнішньополітичного курсу України [159].

Нинішня ситуація вимагає від України більш широкої та змістовної взаємодії з іноземними партнерами, насамперед, в економічному напрямку.

Особливо важливе значення має підтримка України з боку країн Центрально-Східної Європи. Значимість відносин між Україною та її Європейськими сусідами - Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Чехією - підтверджують економічні показники, активні регіональні, транскордонні контакти. Однак, очевидно, що співробітництво між Україною та її сусідами має значні нереалізовані резерви.

3.2. Розвиток транспортної системи України з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки: методологічні засади і перспективи

Значні позитивні зрушення, що відбулися протягом 2012-2016 рр. в розвитку транспортної інфраструктури, суттєво розширили матеріально-технологічні передумови ефективного розвитку галузі, сприяли подоланню низки інфраструктурних «вузьких місць», які гальмували процеси економічного розвитку. Між тим, продовження технологічного оновлення має поєднуватися із поширенням організаційної модернізації, адаптацією транспортного сектору до умов конкурентоспроможної діяльності у післякризовій вітчизняній і глобальній економіці [162, 178].

У зв'язку з наявністю системних дисбалансів, у транспортній галузі зростають витрати, пов'язані з недотриманням умов безпеки руху та екологічної безпеки, знижується надійність транспортної системи, відбувається погіршення якості транспортного обслуговування вітчизняних підприємств і населення, спостерігаються тенденції переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України. Враховуючи суттєву роль транспортного комплексу в забезпеченні ефективного функціонування та конкурентоспроможності національної економіки, активне продовження модернізаційних процесів у цій сфері розглядається як один із головних напрямів державної політики на сучасному етапі.

Метою реформування транспортно-дорожнього комплексу, у контексті завдань внутрішнього облаштування країни, є створення комплексної транспортної інфраструктури, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів і вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила б ефективну реалізацію транзитного потенціалу України [166].

У сфері розбудови транспортно-дорожнього комплексу, спрямованій на забезпечення потреб економічного розвитку та підвищення якості життя громадян, пріоритетними напрямками на 2017-2020 рр. мають бути: створення нової системи органів, відповідальних за управління та розвиток транспортно-дорожнього комплексу на різних видах транспорту.

Необхідно закласти основи державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту й створити Національну комісію, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту; розвиток і вдосконалення правового підґрунтя для подальшого впровадження реформ у сфері транспорту, насамперед, здійснення гармонізації стандартів у сфері транспорту зі стандартами Євросоюзу, підвищення безпеки перевезень і якості наданих послуг під час доставки вантажів та обслуговування пасажирів, реформування системи тарифоутворення на транспортні послуги, реалізація проектів загальнодержавного значення щодо розвитку транспортної інфраструктури, у т. ч., з використанням ресурсів міжнародних фінансових організацій, міжнародної технічної допомоги та коштів приватних інвесторів.

З огляду на зазначене, зроблені висновки, що основними завданнями розвитку транспортної галузі в Україні в умовах післякризового відновлення мають бути такі (рис. 2.4).

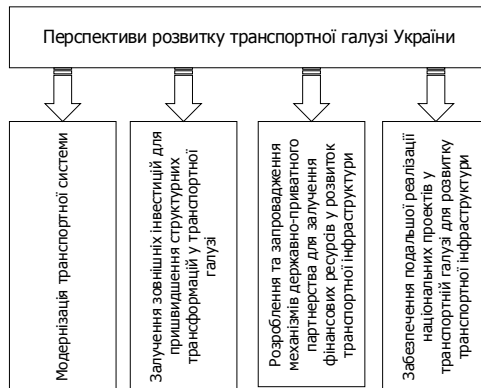


Рис. 3.1. Основні завдання розвитку транспортної галузі в Україні *

* Розроблено авторами за [76]

Розкриваючи основні складові розвитку транспортної галузі в Україні, авторами узагальнені та запропоновані основні завдання галузевої транспортної модернізації (рис. 3.2), шляхи залучення зовнішніх інвестицій для забезпечення структурних трансформацій у транспортній галузі (рис. 3.3) та основні заходи щодо запровадження механізмів державно-приватного партнерства для акумулювання фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури (рис. 3.4).

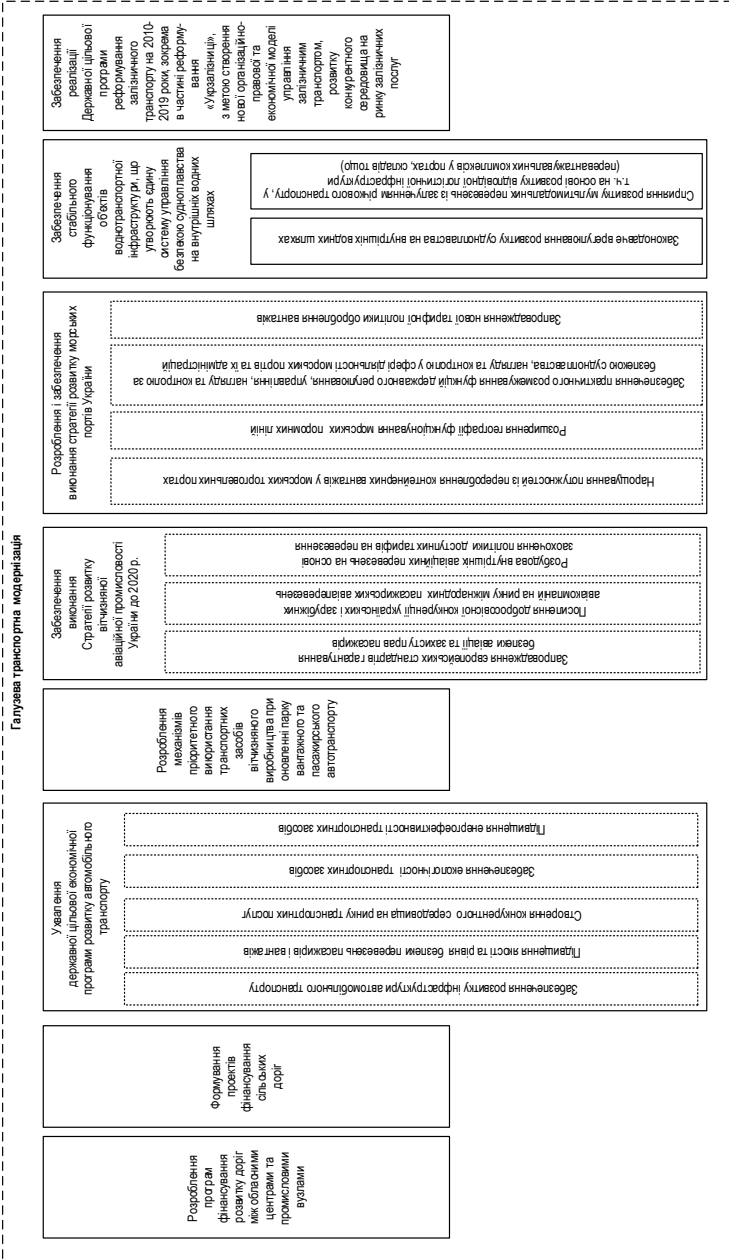


Рис. 3.2. Основні завдання галузевої транспортної модернізації в Україні * [76]

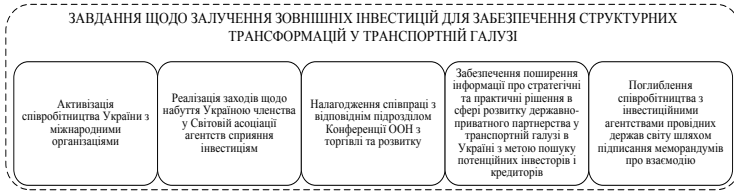


Рис. 3.3. Шляхи залучення зовнішніх інвестицій для забезпечення структурних трансформацій у транспортній галузі*
*Розроблено авторами за [76]



Рис. 3.4. Основні заходи щодо запровадження механізмів державно-приватного партнерства для акумулювання фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури*
*Розроблено авторами за [76]

Для забезпечення подальшої реалізації національних проєктів у транспортній галузі необхідно формувати й оновлювати перелік пріоритетних проєктів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури; забезпечити впровадження рішень, ухвалених постановою Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації проєкту «Інфраструктури об'єкти Київського регіону» від 19 вересня 2011 р. № 982 у частині дотримання термінів реалізації, визначених техніко-економічними обґрунтуваннями учасників проєкту; здійснювати заходи, спрямовані на виявлення бар'єрів і проблем

інвестування в Україні та сприяти їхньому вирішенню, із залученням галузевих вітчизняних і міжнародних експертів, зокрема, проводячи роуд-шоу за кордоном, окремі медіакампанії в Україні, удосконалення веб-порталу як дієвого засобу впливу, інформування та надання послуг для інвесторів; забезпечити виконання домовленостей із китайською стороною щодо реалізації національного проекту «Повітряний експрес».

Транспортно-дорожній сектор економіки України є однією з найважливіших складових соціально-економічної системи країни [280].

Перехід економіки до інтенсивного типу розвитку та дотримання політичного курсу на інтеграцію до Європейського Союзу вимагає прийняття адекватних рішень щодо розвитку транспортно-дорожнього сектора на довгострокову перспективу.

Урядом України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174-р схвалено Транспортну стратегію України на період до 2020 року - цілісний системний документ стратегічного характеру щодо подальшого розвитку та функціонування транспортного сектора економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, проведення структурних реформ на транспорті.

Потребує реформування система управління залізничним, морським та автомобільним транспортом, дорожнім господарством. Низьким є рівень безпеки перевезень. Значно гірші в порівнянні з країнами ЄС показники аварійності на автомобільному транспорті. Літаки вітчизняних авіакомпаній неодноразово включалися до "чорного списку" авіакомпаній, яким заборонено здійснювати рейси до країн ЄС.

Через незадовільне управління безпекою судноплавства Державний Прапор України включений до "чорного списку" Паризького меморандуму. Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення [54].

Принципи розробки та реалізації Стратегії:

- послуги транспорту, особливо залізничного, повинні бути доступними (економічно), враховуючи осіб на межі бідності та інклюзивних осіб;

- узгодження планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів;

- реалізація жорсткої антимонопольної політики; лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг; функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності;

- розробка заходів з вмотивування застосування різного виду транспорту, що поблажливо відноситься до оточуючого середовища;

– жорстка система моніторингу в транспортному секторі обов'язкового виконання вимог стандартів та нормативів з екологічної безпеки;

– центр уваги при розподіленні інвестиційних ресурсів саме на реалізації мети та задач удосконалення та розвитку всіх аспектів транспортної системи.

Основними напрямками реалізації Стратегії є:

– розвиток транспортної інфраструктури шляхом забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед, автомагістралей та обходів населених пунктів;

– підвищення пропускної спроможності основних залізничних ліній, транспортних вузлів, залізничних і автомобільних під'їздів до морських портів, вулично-дорожньої мережі великих міст; модернізації промислового залізничного транспорту;

– будівництво та реконструкція мостів у містах Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі, Миколаєві та Херсоні;

– будівництво та реконструкція терміналів, насамперед, контейнерних у морських портах;

– створення мережі логістичних центрів.

Оновлення транспорту шляхом формування раціональної структури парку рухомого складу необхідно здійснювати з урахуванням потужності, вантажопідйомності, пасажиромісткості, спеціалізації транспортних засобів; впровадження транспортних засобів, сервісні, технічні та економічні показники експлуатації яких відповідають сучасним європейським вимогам до безпечності, екологічності та енергоефективності транспорту [109, 128].

Обґрунтування необхідності поліпшення інвестиційного клімату шляхом створення сприятливих умов забезпечення привабливості транспортної галузі для залучення інвестицій представлено на рис. 3.5.



Рис. 3.5 Обґрунтування доцільності створення сприятливих умов для залучення інвестицій в транспортну галузь України*

* Розроблено авторами за [76]

Узагальнені шляхи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем розвитку представлені на рис. 3.6.

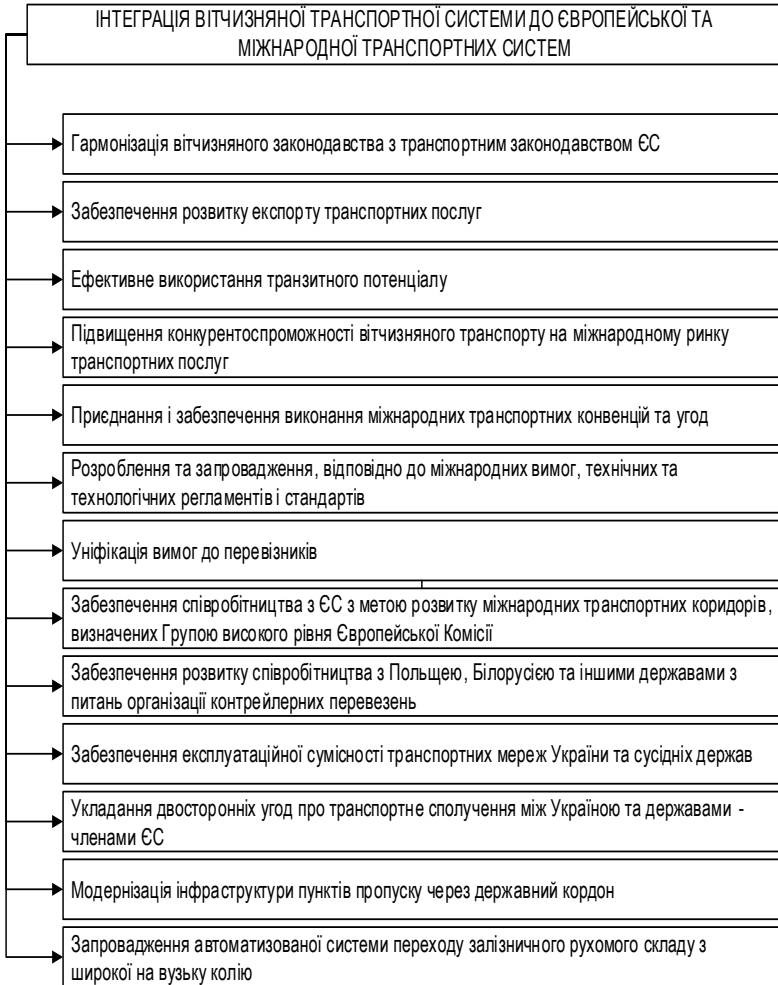


Рис. 3.6. Шляхи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем *

* Розроблено авторами за [76]

Проведені дослідження дозволили визначити конкретні кроки, реалізація яких спроможна забезпечити підвищення 3.7.

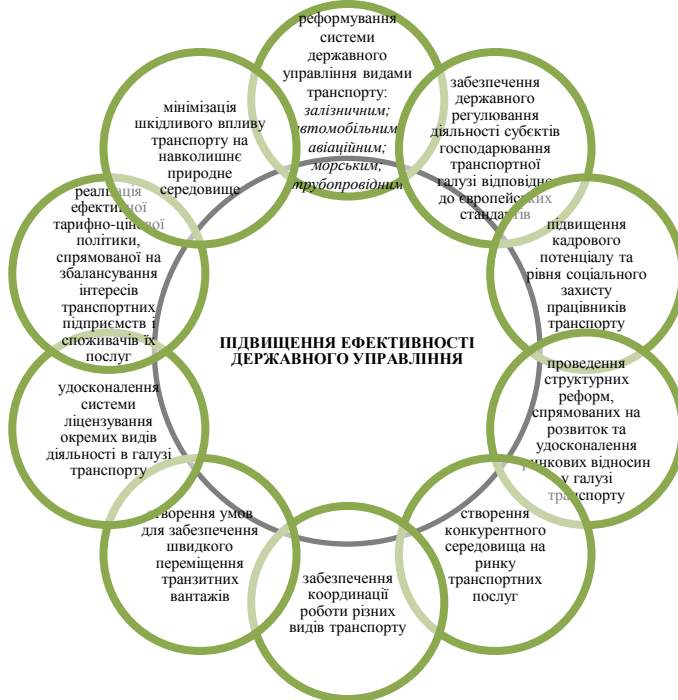


Рис. 3.7. Підвищення ефективності державного управління в галузі транспорту*

* Розроблено авторами за [76]

3.3. Стратегія розвитку малодіяльних дільниць в системі залізничного транспорту України

Малодіяльні дільниці весь час формування транспортної системи були в центрі уваги фахівців. Проблеми їх обслуговування і функціонування виходили за межу суто технічних питань. На початку розбудови залізниць малодіяльні дільниці експлуатувались під перевезення продукції, в основному, сільського господарства. Розгалужена мережа, що охоплювала основні напрямки міграції аграрної робочої сили, хлібні маршрути тощо забезпечували свого часу суттєвий обсяг вантажо- та пасажиропотоку.

В дореволюційні часи вони використовувалися для доставки військової техніки та армійських з'єднань до ліній фронту, тому що альтернативних видів транспорту тоді не було. Сучасні малодіяльні дільниці в той час виконували функції поєднання сільськогосподарських регіонів з магістральною залізничною мережею, забезпечуючи потреби підприємств, що добували корисні копалини з переробниками їх продукції.

Виходячи з вказаного, ступень розгалуженості ліній та напрямків залізничного транспорту України знаходиться в прямій залежності від дії певних керівних чинників. Саме це дає поштовх до їх вивчення, що відкриває можливість визначення принципової необхідності утримання малодіяльних дільниць, з урахуванням їх значення в соціально-економічній життєдіяльності окремих регіонів України [323, 325].

Важливим обґрунтованим фактором доцільності функціонування цих дільниць є насиченість території регіонів шляхами сполучення. Суттєвий обсяг роботи малодіяльних дільниць припадає на забезпечення транспортної доступності окремих зон накопичення пасажиропотоку. Це віддалені від магістральних ліній напрямки, де залізничний транспорт, його малодіяльні напрямки, з урахуванням природно-кліматичних та географічних особливостей, є майже єдиним засобом транспортного зв'язку.

У вирішенні питання про долю малодіяльних залізничних напрямків керівним фактором може бути показник рентабельності, який може враховуватися поряд з іншими техніко-економічними та соціальними і відіграватиме роль інтегрованого чинника в розрахунках ефективності прийнятих рішень.

Аналіз форми статистичної звітності ЦО-4, показує, що на значній їх кількості (до 15,21 % протяжності мережі, табл. 3.1) число вантажних потягів не перевищує 1-2 за добу.

Представлені показники свідчать, що на 15,21 % експлуатаційної довжини мережі залізниць України обґрунтування доцільності функціонування малодіяльних залізниць повинно базуватися на розрахунках величини доходу і витрат та результуючому показнику – рентабельність дільниць (табл. 3.2 – 3.6), а також у випадку від'ємних результатів - можливості їх освоєння іншими видами транспорту шляхом розрахунку доходів та витрат на перевезення вантажів та пасажирів і на утримання залізничної інфраструктури на цих

напрямах.

Специфічною особливістю експлуатації малодіяльних дільниць є локомотивна тяга. Майже вісімдесят відсотків перевезень за вантажообігом припадає на кошовну та неекологічну тепловозну тягу. Часто використовуються магістральні тепловози

Таблиця 3.1

Кількість малодіяльних дільниць на залізничному транспорті *

Назва регіональних філій залізниць	ДН -1		ДН -2		ДН -3		ДН -4		ДН -5		Всього		Питома вага МД, %
	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	
Придніпровська	20	1	18	1	15	2	13	0	0	0	66	4	6,06
Південна	5	2	22	1	5	1	16	0	7	0	55	4	7,27
Південно-Західна	19	3	23	8	24	3	14	2	19	9	99	25	25,25
Одеська	44	2	19	11	19	0	14	2	0	0	96	15	15,63
Львівська	32	6	15	1	22	5	31	6	18	0	118	18	15,25
АТ «Укрзалізниця»	120	14	97	22	85	11	88	10	44	9	434	66	15,21

Узагальнено авторами за [76-80]

* - не врахована Донецька залізниця у зв'язку з воєнними подіями на Сході України та перевезення на території АПК.

. Значно підвищується собівартість перевезень. Та при низький платоспроможності вантажовласників тарифи стають неконкурентоспроможними. А це вже проблема, що виходить за своєю значимістю та масштабом на національно економічний рівень.

Таблиця 3.2

Розрахунок рентабельності малодільних діляниць Придніпровської залізниці*

№ з/п	Найменування ділянки залізниці	Напрямок	Довжина ділянки, км	Приведений вантажоб'єм, тис. т-км	Річні доходи на одне надходження від перевезень, всього, тис. грн.	Річні витрати на обслуговування (електроенергія, зарплата, матеріали, утримання інфраструктури) тис. грн.					Рентабельність		
						ДН	П	Ш	Е	БМЕС		Т	всього
1	Апостолове - Сурське	в	139,3	7682,86	11435,5	2097,9	4795,2	440,1	136,1	87,4	568,8	8125,4	0,4074
		п	139,3	6994,63	10411,2	1909,9	4365,6	400,6	123,9	79,6	517,8	7397,5	0,4074
2	Новомосковськ - Красноград	в	98,5	1252,00	5797,9	1805,2	4464,4	829,3	218,6	53,9	950,4	8321,8	-0,3033
		п	98,5	890,00	4121,5	1283,3	3173,6	589,5	155,4	38,3	675,6	5915,7	-0,3033
3	Федорівка - Комиш Зоря	в	129,2	20315,05	9313,6	2430,0	5541,5	639,0	818,5	178,8	797,8	10405,7	-0,1049
		п	129,2	10809,04	4955,5	1292,9	2948,5	340,0	435,5	95,2	424,5	5536,5	-0,1049
4	Мечетна - Пологи - Бердянськ	в	183,7	6599,29	21667,8	3920,1	4450,0	766,8	750,8	190,6	911,0	10989,3	0,9717
		п	183,7	2058,22	6757,9	1222,6	1387,9	239,2	234,2	59,4	284,1	3427,4	0,9717
	Всього по залізниці		1101,4	56601,10	74460,9	15961,9	31126,7	4244,5	2873,0	783,2	5130,0	60119,3	0,2386

* Узагальнено авторами за [76-80]

Таблиця 3.3

Розрахунок рентабельності малоділяльних діленьців Південної залізниці*

№ з/п	Найменування діленьців залізниці	Напрямок	Довжина діленьців, км	Приведені вантажобіг, тис. т-км	Річні доходи надходження від перевезень, всього, тис. грн.	Річні витрати на обслуговування (електроенергія, зарплата, матеріали, утримання інфраструктури) тис. грн.						Рентабельність	
						ДН	П	Ш	Е	БМЕС	Т		всього
1	Основа - Харків Левада	в	6	51	62,3	10,8	8,1	17,2	72,4	108,0	100,9	317,4	-0,8037
		п	6	2	4,8	3,2	4,8	2,3	2,8	8,9	12,3	34,3	-0,8602
2	Індустріальна - Харків Балашовський	в	10	61	48,5	52,3	16,1	34,4	144,3	215,3	201,2	663,5	-0,9269
		п	10	1536	2856,3	1832,6	404,8	865,4	3632,5	5421,6	5066,4	17223,2	-0,8342
3	Ілек-Пеньківка - Баси	в	49	53	61,2	43,5	68,4	146,3	614,2	916,7	856,6	2645,6	-0,9769
		п	49	707	800,2	1403,6	912,9	1951,9	8192,7	12227,8	11426,8	36115,7	-0,9778
4	Лохвиця - Гадяч	в	43	264	568,4	190,0	299,1	639,6	2684,6	4006,9	3744,4	11504,7	-0,9509
		п	43	436	1253,6	562,3	494,0	1056,3	4433,7	6617,4	6183,9	19347,7	-0,9352
Всього по залізниці			216,0	3110,0	5655,3	4098,3	2208,3	4713,6	19777,0	29522,5	27592,6	87912,2	-0,9357

* Узагальнено авторами за [76-80, 203]

Таблиця 3.4

Розрахунок рентабельності малодіяльних дільниць Південно-Західної залізниці*

№ з/п	Найменування дільниці залізниці	Напрямок	Довжина дільниці, км	Приведений вантажоб'єм, тис. т-км	Річні доходи надходження від перевезень, всього, тис. грн.	Річні витрати на обслуговування (електроенергія, зарплата, матеріали, утримання інфраструктури) тис. грн.							Рентабельність
						ДН	П	Ш	Е	БМЕС	Т	всього	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Борщівка - Київ Октябрський	в	4	152	218,6	210,3	16,0	34,3	143,8	214,6	200,5	819,5	-0,7333
		п	4	891	789,6	1200,8	93,9	200,8	842,8	1258,0	1175,6	4771,9	-0,8345
2	Буян - Спартак	в	17	348	920,1	99,0	155,9	333,3	1399,1	2088,1	1951,4	6026,8	-0,8473
		п	17	128	325,9	36,4	57,3	122,6	514,6	768,1	717,7	2216,8	-0,8530
3	Жидиничи - Жукотки	в	20	129	62,8	43,2	68,0	145,4	610,1	910,7	851,0	2628,3	-0,9761
		п	20	24	15,6	8,0	12,6	27,0	113,5	169,4	158,3	489,0	-0,9681
4	Трипеси - П. 8 км	в	8	718	653,8	96,1	151,4	323,6	1358,4	2027,4	1894,6	5851,6	-0,8983
		п	8	1371	1256,3	895,6	289,0	618,0	2593,8	3871,3	3617,7	11885,5	-0,8943
5	Погребище 1 - Погребище 2	в	20	2	4,9	0,7	1,1	2,3	9,5	14,1	13,2	40,7	-0,8798
		п	20	12	11,8	4,0	6,3	13,5	56,8	84,7	79,2	244,5	-0,9517
6	Лановці - Шепетівка Подольська	в	89	1106	1600,7	1647,6	2593,9	5546,2	23278,5	34743,8	32467,9	100277,9	-0,9840
		п	89	2062	2356,3	3071,7	4836,1	10340,2	43399,8	64775,6	60532,4	186955,8	-0,9874
7	Слауга 2 - Бараньє	в	8	815	41,7	109,1	171,8	367,4	1541,9	2301,3	2150,6	6642,1	-0,9937
		п	8	325	16,6	43,5	68,5	146,5	614,9	917,7	857,6	2648,7	-0,9937

Продовження табл. 3.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
8	Андрушевка - Бровки	в	22	124	98,7	45,7	71,9	153,7	645,1	962,9	899,8	2779,1	-0,9645
		п	22	35	42,1	12,9	20,3	43,4	182,1	271,8	254,0	784,4	-0,9463
9	Кашперовка - Слободський Пост	в	6	16	12,3	1,6	2,5	5,4	22,7	33,9	31,7	97,8	-0,8742
		п	6	41	38,6	4,1	6,5	13,9	58,2	86,8	81,1	250,6	-0,8460
10	Попельня - Сквиря	в	30	281	402,0	141,1	222,1	475,0	1993,6	2975,5	2780,6	8687,9	-0,9532
		п	30	547	589,7	274,7	432,4	924,6	3880,8	5792,2	5412,8	16717,4	-0,9647
11	Тараща - Ракитно	в	21	1	3,2	0,4	0,6	1,2	5,0	7,4	6,9	21,4	-0,8504
		п	21	57	62,3	20,0	31,5	67,4	283,1	422,5	394,8	1219,4	-0,9489
12	Калиновка 2 - Варшца	в	6	922	322,5	92,6	145,8	311,7	1308,3	1952,6	1824,7	5635,6	-0,9428
		п	6	212	87,1	21,3	33,5	71,7	300,8	449,0	419,6	1295,8	-0,9328
13	Воронковцы - Староконстантинов 2	в	12	45	44,8	9,0	14,2	30,4	127,7	190,6	178,1	550,1	-0,9186
		п	12	708	902,6	142,2	223,9	478,7	2009,2	2998,8	2802,4	8655,2	-0,8957
14	Калиновка 1 - Турбов	в	20	166	405,1	55,6	87,5	187,1	785,1	1171,8	1095,1	3382,2	-0,8802
		п	20	162	389,6	54,2	85,4	182,6	766,2	1143,6	1068,7	3300,7	-0,8820
15	Житомир - Фастов 1	в	101	176	322,2	297,5	468,4	1001,6	4203,8	6274,3	5863,3	18109,0	-0,9822
		п	101	4	2,6	6,8	10,6	22,8	95,5	142,6	133,3	411,6	-0,9937
16	Новоград Вольнський - Житомир	в	91	413	786,3	629,1	990,4	2117,6	8887,9	13265,5	12396,6	38287,0	-0,9795
		п	91	427	801,2	650,4	1024,0	2189,4	9189,2	13715,2	12816,8	39684,9	-0,9798
17	Ворожба - 209 км/гр	в	13	117	156,2	25,5	40,1	85,7	359,7	536,9	501,7	1549,5	-0,8992
		п	13	38	42,3	8,3	13,0	27,8	116,8	174,4	162,9	503,3	-0,9159
18	Глухово - Маково	в	32	172	480,5	92,1	145,0	310,1	1301,6	1942,7	1815,5	5607,1	-0,9143
		п	32	288	562,3	154,3	242,9	519,3	2179,5	3252,9	3039,8	9388,6	-0,9401

Продовження табл. 3.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
19	Баничи - Глухово	в	19	31	92,6	9,9	15,5	33,2	139,3	207,9	194,3	600,0	-0,8457
		п	19	118	452,6	37,5	59,1	126,3	530,2	791,3	739,5	2284,0	-0,8018
	Хутор	в	49	1	3,2	0,8	1,3	2,8	11,6	17,3	16,2	49,9	-0,9359
20	Михайловский - Знобь гр (Чиглинок)	п	49	69	110,2	56,6	89,1	190,5	799,6	1193,4	1115,2	3444,3	-0,9680
	Ворожба -	в	21	53	102,3	18,6	29,3	62,7	263,2	392,9	367,1	1133,8	-0,9098
21	Волфино гр	п	21	67	136,5	23,6	37,1	79,3	332,7	496,6	464,1	1433,4	-0,9048
	Низювка -	в	16	7	21,2	1,9	3,0	6,3	26,5	39,5	36,9	114,1	-0,8142
22	Корюковка	п	16	40	125,1	10,7	16,9	36,1	151,4	225,9	211,1	652,0	-0,8081
	ОП 43 км гр - Новгород Северский	в	75	1	0,5	1,3	2,0	4,2	17,7	26,5	24,7	76,4	-0,9937
23		п	75	6	18,2	7,5	11,9	25,4	106,4	158,8	148,4	458,4	-0,9603
	Алтыновка - Короп	в	23	60	89,2	23,1	36,4	77,8	326,4	487,1	455,2	1405,9	-0,9366
		п	23	4	2,3	1,5	2,4	5,2	21,8	32,5	30,3	93,7	-0,9755
25	Есмань - Хутор Михайловский (вантажолас. поїзд)	в	29	1	2,1	0,5	0,8	1,6	6,9	10,2	9,6	29,5	-0,9289
		п	29	1	1,8	0,5	0,8	1,6	6,9	10,2	9,6	29,5	-0,9391
	Всього по залізниці		1504,0	13494,0	15986,7	10399,3	13139,9	28094,9	117919,9	175998,9	164470,2	510023,0	-0,9687

* Узагальнено автором за [76-80, 203]

Таблиця 3.5

Розрахунок рентабельності малодіяльних дільниць Одеської залізниці*

№ з/п	Найменування дільниці залізниці	Напрямок	Довжина дільниці, км	Приведені вантажоб'їги, тис. т-км	Річні доходи надходжень від перевезень, всього, тис. грн.	Річні витрати на обслуговування (електроенергія, зарплата, матеріали, утримання інфраструктури) тис. грн.							Рентабельність
						ДН	П	Ш	Е	БМЕС	Т	всього	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Арциз - Березено	в	57	285	68,9	1002,3	428,1	915,3	3841,8	5733,9	5358,3	17279,7	-0,9960
		п	57	735	356,8	701,2	1104,0	2360,5	9907,7	14787,5	13818,8	42679,8	-0,9916
2	Ротово - Мигаєво	в	44	4535	8562,3	3339,9	5258,3	11242,9	47188,9	70430,8	65817,2	203278,0	-0,9579
		п	44	10029	21895,3	7386,0	11628,5	24863,4	104356,6	155755,3	145552,6	449542,4	-0,9513
3	Богачево - Дашуківка	в	46	406	502,3	312,6	492,2	1052,3	4416,7	6592,0	6160,2	19025,9	-0,9736
		п	46	898	1562,3	691,4	1088,6	2327,5	9768,9	14580,3	13625,2	42081,8	-0,9629
4	Христинівка - Андрусово	в	95	1532	929,8	2436,0	3835,3	8200,3	34418,5	51370,6	48005,6	148266,4	-0,9937
		п	95	2632	1597,5	4185,2	6589,1	14088,3	59131,5	88255,5	82474,4	254724,0	-0,9937
5	Золотоноша - Ляплага	в	47	531	1569,3	417,7	657,7	1406,2	5902,0	8809,0	8231,9	25424,5	-0,9383
		п	47	683	2105,6	537,3	845,9	1808,7	7591,5	11330,6	10588,3	32702,3	-0,9356
6	Умань - Христинівка	в	21	1129	3101,2	396,8	624,8	1335,9	5606,9	8368,5	7820,3	24153,1	-0,8716
		п	21	1538	3560,2	540,6	851,1	1819,8	7638,1	11400,1	10653,3	32903,0	-0,8918
7	Монастирище - Івахни	в	14	157	102,8	36,8	57,9	123,8	519,8	775,8	725,0	2239,2	-0,9541
		п	14	44	43,6	10,3	16,2	34,7	145,7	217,4	203,2	627,5	-0,9305
8	Демківка - Тростянець	в	14	310	1200,3	72,6	114,4	244,5	1026,4	1531,9	1431,5	4421,3	-0,7285
		п	14	288	1189,2	67,5	106,3	227,2	953,5	1423,2	1329,9	4107,5	-0,7105

Продовження табл. 3.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
9	Оратово - Сорока	в	16	302	456,3	80,9	127,3	272,3	1142,7	1705,5	1593,8	4922,5	-0,9073
		п	16	446	563,9	119,4	188,0	402,1	1887,6	2518,8	2353,8	7269,7	-0,9224
10	Зятковці - Гайворон	в	62	2061	8965,3	2138,8	3367,3	7199,8	30218,9	45102,7	42148,2	130175,7	-0,9311
		п	62	5831	23098,3	6051,1	9526,8	20369,7	85495,7	127604,9	119246,1	368294,3	-0,9373
11	Гайворон - Таужня	в	26	141	125,6	61,4	96,6	206,6	867,0	1294,0	1209,2	3734,7	-0,9664
		п	26	71	45,8	30,9	48,6	104,0	436,6	651,6	608,9	1880,6	-0,9756
12	Голованевськ - Осиповка	в	30	1973	12564,2	990,7	1559,8	3335,0	13997,7	20892,0	19523,5	60298,8	-0,7916
		п	30	1387	11568,2	696,5	1096,5	2344,5	9840,3	14686,9	13724,8	42389,5	-0,7271
13	Осиповка - Болезлавічк	в	19	1681	2040,2	534,6	841,7	1799,6	7553,2	11273,4	10534,9	32537,3	-0,9373
		п	19	1840	3108,6	585,2	921,3	1969,8	8267,6	12339,7	11531,4	35614,9	-0,9127
14	Нововесела - Хаховка	в	115	2751	5100,2	5295,3	8336,9	17825,4	74816,6	111666,0	104351,3	322291,4	-0,9842
		п	115	1561	3899,6	3004,7	4730,6	10114,6	42453,2	63362,6	59212,1	182877,8	-0,9787
15	Кульбакіно - Пост 230 км	в	3	154	210,3	7,7	12,2	26,0	109,3	163,1	152,4	470,7	-0,5632
		п	3	101	165,3	5,1	8,0	17,1	71,7	106,9	99,9	308,7	-0,4645
	Всього по залізниці		1218,0	46032,0	120259,2	41736,6	64559,9	138037,8	579372,2	864730,2	808086,3	2496523,0	-0,9518

* Узасвідчено автором за [76-80, 203]

Таблиця 3.6

Розрахунок рентабельності малодіяльних діляниць Львівської залізниці*

№ з/п	Найменування діляниці залізниці	Напрямок	Довжина діляниці, км	Приведений вантажоб'єм, тис. т-км	Річні доходи від перевезень, всього, тис. грн.	Річні витрати на обслуговування (електроенергія, зарплата, матеріали, утримання інфраструктури) тис. грн.							Рентабельність
						ДН	П	Ш	Е	БМЕС	Т	всього	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Бучач - Біла-Чертовська	в	29	1511	15211,3	733,4	1154,7	2468,9	10362,7	15466,6	14453,5	44639,9	-0,6592
		п	29	910	9896,2	441,7	695,4	1486,9	6240,9	9314,8	8704,6	26884,4	-0,6319
2	Вигнанка - Іване-Пусте	в	59	1738	1562,3	1716,3	2702,2	5777,7	24250,0	36193,8	33822,9	104462,9	-0,9850
		п	59	1608	1456,2	1588,0	2500,1	5345,5	22436,1	33486,6	31293,0	96649,2	-0,9849
3	Скала-Подольська	в	14	227	845,6	53,2	83,7	179,1	751,6	1121,7	1048,2	3237,5	-0,7388
		п	14	21	92,5	4,9	7,7	16,6	69,5	103,8	97,0	299,5	-0,6912
4	Ходоров	в	115	1790	5623,3	3445,5	5424,6	11598,5	48681,1	72658,0	67898,5	209706,2	-0,9732
	Березовиця-Остров	в	115	1751	5126,8	3370,4	5306,4	11345,8	47620,4	71074,9	66419,2	205137,1	-0,9750
		п	9	104	356,8	15,7	24,7	52,7	221,4	330,4	308,7	953,5	-0,6258
	Бережани	п	9	90	298,9	13,6	21,3	45,6	191,6	285,9	267,2	825,2	-0,6378
6	Борки-Великі	в	33	470	108,9	259,6	408,7	873,9	3667,9	5474,5	5115,9	15800,5	-0,9931
	Гримайлов	п	33	2713	1892,7	1498,5	2359,3	5044,4	21172,6	31600,7	29530,7	91206,1	-0,9792
7	Яворов - Затока	в	34	281	896,5	159,9	251,8	538,3	2259,4	3372,2	3151,3	9733,0	-0,9079
		п	34	216	799,8	122,9	193,5	413,8	1736,8	2592,2	2422,4	7481,6	-0,8944
8	Камень-Каширський - Верба	в	51	1	4,5	0,9	1,3	2,9	12,1	18,0	16,8	52,0	-0,9134
		п	51	38	78,5	32,4	51,1	109,2	458,3	684,0	639,2	1974,3	-0,9602
9	В.-Ролинський - Пост 8 км	в	3	321	586,9	16,1	25,4	54,3	227,7	339,9	317,6	981,0	-0,4018
		п	3	207	487,9	10,4	16,4	35,0	146,9	219,2	204,8	632,6	-0,2288

Продовження табл. 3.6

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
10	Голоби - Радощин	в	12	46	120,5	9,2	14,5	31,1	130,5	194,8	182,1	562,3	-0,7857
		п	12	4406	1005,9	885,0	1393,3	2979,0	12503,6	18662,0	17439,6	53862,4	-0,9813
11	Мизоч - Озерни	в	9	1	2,9	0,2	0,2	0,5	2,1	3,2	3,0	9,2	-0,6837
		п	9	44	110,8	6,6	10,4	22,3	93,6	139,8	130,6	403,4	-0,7253
12	Кременец - Камениця- Волинська	в	33	315	896,5	174,0	273,9	585,7	2458,3	3669,1	3428,7	10589,7	-0,9153
		п	33	515	2108,9	284,5	447,9	957,6	4019,1	5998,7	5605,7	17313,4	-0,8782
13	Берегомет - Глибока Буковина	в	53	979	897,6	868,5	1367,3	2923,5	12270,7	18314,3	17114,7	52859,0	-0,9830
		п	53	128	150,8	113,6	178,8	382,2	1604,3	2394,5	2237,7	6911,1	-0,9782
14	Межиріччя - Каралчив	в	19	261	897,6	83,0	130,7	279,4	1172,7	1750,4	1635,7	5051,9	-0,8223
		п	19	37	98,6	11,8	18,5	39,6	166,3	248,1	231,9	716,2	-0,8623
15	Вижниця - Завальє	в	39	1	3,4	0,7	1,0	2,2	9,2	13,8	12,9	39,7	-0,9144
		п	39	7	18,9	4,6	7,2	15,4	64,6	96,4	90,0	278,1	-0,9320
16	Лужани - Стефанешти	в	34	1613	5627,6	917,9	1445,2	3090,0	12969,5	19357,3	18089,3	55869,3	-0,8993
		п	34	294	1124,3	167,3	263,4	563,2	2363,9	3528,2	3297,1	10183,3	-0,8896
17	Заставна - Веренчанка	в	23	1	2,4	0,4	0,6	1,3	5,4	8,1	7,6	23,4	-0,8976
		п	23	1	2,1	0,4	0,6	1,3	5,4	8,1	7,6	23,4	-0,9104
18	Вигода - Долина	в	9	2	4,8	0,3	0,5	1,0	4,3	6,4	5,9	18,3	-0,7382
		п	9	1	1,7	0,2	0,2	0,5	2,1	3,2	3,0	9,2	-0,8146
	Всього по залізниці		1156,0	22649,0	58390,9	17011,4	26782,7	57265,0	240352,6	358733,5	335234,7	1036380,0	-0,9436

* Узагальнено автором за [76-80, 203]

Сказане вище доказує існування прямого зв'язку між активністю функціонування вантажоутворюючих підприємств та організацій і інтенсивністю діяльності малодіяльних напрямків залізниць. Тому аналіз їх ефективності необхідно виконувати в тісному зв'язку з зонами формування вантажопотоку. Необхідно також враховувати той факт, що окремі напрямки можуть обслуговуватися і іншими видами транспорту. Тому задача має декілька варіантів розв'язку. Найпростіший варіант – через низьку ефективність – передача вантажопотоку на суміжний вид транспорту с закриттям, у майбутньому, залізничної дільниці. Методики, що дають можливість приблизно розрахувати доцільність закриття такого напрямку існують. Вони дозволяють розрахувати можливість закриття станцій, з переведенням вантажу на автомобільний, або річковий транспорт.

Альтернативним варіантом є також повторне використання колійної інфраструктури малодіяльної дільниці. Залізничне полотно розбирається. Враховуючи високу якість та надійність, великий запас інженерної потужності, є думки стосовно розбудови на існуючому напрямку автомобільної дороги. Особливо це стосується використання штучних споруд – мостів, труб, віадуків – де має місце специфічний рельєф, або водойма.

В кожному такому випадку рішення про закриття малодіяльної дільниці має бути прийнято тільки після ґрунтовного розрахунку економічної ефективності її функціонування. Враховувати потрібно не тільки собівартість перевезень за родами вантажу та категоріями пасажирів, а й доходи і можливості державних дотацій, оскільки часто залізниця має перевозити пасажирів і вантажі по наперед не вигідним тарифам, що унеможливають прагнення залізничного транспорту підтримувати в надійному експлуатаційному стані стратегічні для держави та мешканців напрямки руху (табл. 3.2 – 3.6).

Саме реформування залізничного транспорту дозволить адаптувати його якомога краще до факторів впливу мінливого оточуючого середовища. Багато питань в процесі реформування має бути вирішено саме і для малодіяльних дільниць.

Загальна тенденція за кордоном говорить про однозначне домінування та переключення вантажопотоку на автомобільні напрямки. Але також і пропускну спроможність таких доріг має певні обмеження.

Дослідження функціонування малодіяльних дільниць за кордоном розкриває ще одну особливість. В деяких випадках вважалось економічно доцільним використання тимчасових малодіяльних дільниць, що використовувались тільки для вирішення конкретних задач, наприклад будівництво та експериментальне обслуговування певного виробничого комплексу. Після цього колія демонтувалась.

На наших теренах ситуація зворотна. З різних причин дільницю, що довгий час не використовується за прямим призначенням (за метою побудови) не можуть закрити та демонтувати. І продовжується збиткова експлуатація і утримання.

Але заходи, що можуть суттєво зменшити собівартість експлуатації малодіяльних ліній. В основному – це переведення дільниць на електричну тягу. Витрати на експлуатацію, як показує досвід, суттєво зменшуються. Але цей захід викликає суттєві супутні витрати, пов'язані з розбудовою електромережі, тягових підстанцій, утримання бригад електриків тощо.

Своїми силами залізничний транспорт не впорається. Але, зважаючи на національно економічний підтекст цієї проблеми – вважаємо за доцільне саме державним органам бути ініціаторами і гарантами реалізації такого роду і значимості проектів.

Без державної підтримки варіантів на забезпечення ефективного функціонування малодіяльних дільниць майже не залишається.

Але сучасні реалії, що проявляються у все більших інтеграційних процесах України в європейське транспортне середовище проблема діяльності малодіяльних напрямків поглиблюється.

Мова йде, в основному, про т.з. пограничні ділянки, на яких рухомий склад з однієї колії передається на іншу, має місце різна інтенсивність трафіку та пропускна і провізна спроможність залізничного транспорту сусідів. В таких випадках до існуючих проблем в експлуатації малодіяльних дільниць додаються проблеми інтеграційного характеру [77, 79, 80].

Поставлена задача має вирішуватися з залученням фахівців в галузі транспортного машинобудування, що дозволить гармонізувати норми та стандарти Європейські та вітчизняні.

Але, перш ніж вживати заходи з розвитку та гармонізації, необхідно зробити масштабне маркетингове дослідження зон тяжіння вантажів та пасажирів, щоб заходи з удосконалення інфраструктури таких дільниць мали найбільшу віддачу і слугували стимулом для подальших розробок та експериментів [80]. В цілому, наведені дані показують, що на рівень собівартості перевезень впливають розмір транспортних засобів, їх потужність. Однією з важливих причин низької собівартості залізничних перевезень є велика потужність транспортних засобів, великі їх розміри.

Важливим фактором дешевизни залізничних перевезень є високий рівень продуктивності праці, пов'язаний, в першу чергу, з вже розглянутими факторами: великою потужністю технічних засобів і масовим характером перевезень.

При більш високій вантажонапруженості, витрати, що залежать від руху, розподіляються на більшу кількість тонно-кілометрів і це

знижує рівень собівартості. Прискорення обороту рухомого складу дозволяє виконати задані перевезення з меншою кількістю локомотивів і вагонів. Зменшення витрат за всіма цими статтями забезпечує скорочення транспортних витрат, а, при однаковому обсязі перевезень, призводить до зниження собівартості одного тонно-кілометра. Аналогічно впливає і підвищення продуктивності праці, що дозволяє скоротити витрати по заробітній платі в загальній сумі експлуатаційних витрат і знизити собівартість, особливо на малодіяльних ділянках [69]. Таким чином, проведене дослідження є визначальним при формуванні стратегічного позиціонування малодіяльних ділянок в системі залізничного транспорту України.

Зважаючи на особливості формування сучасної національної економіки, саме шлях забезпечення стійкого стратегічного позиціонування та економічної рівноваги найбільш повно відповідає ринковим вимогам та враховує світові тенденції розвитку залізничного транспорту, з урахуванням необхідності визначення оптимальних меж комерціалізації економічних відносин суб'єктів господарювання залізничного транспортного ринку та встановленні засобів збалансування економічних процесів кожного з сегментів транспортного ринку [77].

ВИСНОВКИ

На основі критичного аналізу попередніх досліджень, встановлено:

1. Єдину транспортну інфраструктуру України слід розглядати як сукупність різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів і діють як комплекс, який включає залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний і трубопровідний транспорт з усіма комунікаціями, транспортними вузлами, рухомим складом, вантажно-розвантажувальними засобами, пристроями та спорудами.

Транспорт відображає рівень національної економіки та її конкурентоспроможність та формує умови для налагодження довготривалих стратегічних зв'язків та співпраці всіх економічних суб'єктів, незалежно від галузевої приналежності та форм власності. Ефективність транспортного процесу організації перевезень пасажирів та доставки вантажів різними видами транспорту, в першу чергу, залежить від розгалуженості транспортної інфраструктури, а також центру взаємодії суміжних видів транспорту.

2. Транспортна інфраструктура України націлена на своєчасне, якісне й повне задоволення національної економіки та населення в перевезеннях при раціональному розподілі їх між видами транспорту, з метою скорочення транспортних витрат; комплексного розвитку пропускної здатності ланок системи; узгодження та уніфікації параметрів технічних засобів кожного виду транспорту; забезпечення єдиної технології й організації роботи різних видів транспорту при передачі вантажів, пересадці пасажирів і організації комплексного транспортно-експедиційного, якісного обслуговування; уніфікації тарифів, умов і правил перевезень вантажів і пасажирів, планових, звітних, експлуатаційних, а також економічних показників роботи всіх видів транспорту, гармонізації їх із міжнародними стандартами та правилами

3. Економіко-історичний аналіз формування транспортної інфраструктури свідчить, що воно проходило в різних соціально-економічних і державно-політичних умовах. А кожний з етапів істотно змінював як загальну обстановку й умови, так і завдання, що ставилися перед транспортною системою в певний період часу та шляхи їх вирішення. Автором виділені основні етапи формування транспортної інфраструктури.

4. Питання координації розвитку й взаємодії видів транспорту вирішуються в економічній, технічній, технологічній, фінансовій,

організаційній, інформаційній і правовій сферах діяльності. На підставі здійсненого аналізу, автором виділені специфічні особливості транспортної інфраструктури національної економіки України як невід'ємного елемента виробничої інфраструктури та основні вимоги, які пред'являються до неї підприємствами вантажоутворюючих галузей національної економіки.

5. Дослідження економіко-історичних засад формування транспортної інфраструктури України розкрило стійку позитивну динаміку перевезень, що відповідає основним тенденціям економічного розвитку України. Здійснений детальний аналіз дозволив розкрити фактори, які мали рішучий вплив на ініціалізацію процесу будівництва залізничних шляхів сполучення на певних територіях, за певними напрямками. Розкрито джерела формування вантажних потоків на залізничному транспорті та виявлені можливі причини формування малодіяльних дільниць.

Авторами запропоновано розглядати малодіяльні дільниці залізничного транспорту, як дільницю, що значно поступається за показником середнього обсягу руху за добу пасажирських та вантажних поїздів, у порівнянні з аналогічним показником по залізниці в цілому (складає не більше 20 %), та не досягає беззбиткового рівня діяльності внаслідок низьких обсягів руху.

Рівень розміру руху, за яким дільниця відноситься до категорії малодіяльних, встановлюється Правилами технічної експлуатації залізниць України.

6. Запропоновано основні шляхи вирішення проблем експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України, що полягають у наступному:

- розробці комплексних базових стратегій функціонування малодіяльних дільниць;
- оцінці критерію економічної ефективності, який заснований на концепції вартісно-орієнтованого менеджменту;
- розробці методологічних та організаційних підходів до формування системи управління витратами на малодіяльних дільницях;
- удосконаленні системи показників якості транспортного обслуговування на малодіяльних дільницях.

7. У монографії проаналізовані механізми розвитку малодіяльних ліній на зарубіжних залізницях. Дані механізми автори переважно виражають через закриття лінії, консервацію, оптимізацію технології обслуговування – модернізацію або зменшення витрат на утримання малодіяльних ліній, передачу ліній суб'єктам ринку перевезень, їх продаж або здачу в оренду. Отже, використавши світовий досвід роботи малодіяльних дільниць, на українських залізницях можна говорити про можливість підвищення ефективності їх функціонування.

7. Науково обґрунтовано, що транспортна інфраструктура закордонних держав здійснює суттєвий вплив на діяльність транспортної системи будь-якої країни. Досліджено ринковий механізм управління транспортною інфраструктурою Австрії, Бельгії, Болгарії, Англії, Данії, Ірландії, Іспанії, Італії, Естонії, Латвії, Литви, Німеччини, Франції, Польщі, Португалії, Румунії, Угорщини, Фінляндії, Чехії.

8. В процесі дослідження визначені перспективні напрямки розвитку транспортної системи України, з урахуванням досвіду зарубіжних країн та стратегічних пріоритетів національної економіки. На підставі проведених досліджень, визначені основні завдання розвитку транспортної галузі в Україні в умовах післякризового відновлення, узагальнені та запропоновані основні завдання галузевої транспортної модернізації, шляхи залучення зовнішніх інвестицій для забезпечення структурних трансформацій у транспортній галузі та основні заходи щодо запровадження механізмів державно-приватного партнерства для акумулювання фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури. У монографії науково обґрунтовано доцільність поліпшення інвестиційного клімату для транспортної галузі, шляхи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем та розроблені основні заходи щодо підвищення ефективності державного управління в галузі транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Аксенов И. М.* Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок : монографія. Київ : Транспорт України, 2004. 284 с.
2. *Александров И. А., Бурук А.Ф.* Метод оценки конкурентоспособности промышленной продукции с учетом экономического фактора // Наукові праці ДонНТУ. Сер. Економічна. 2008. Вип. 33-1. С. 90–98.
3. *Аналитична* записка щодо проекту Державної програми реформування залізничного транспорту України. Київ : Мін-во тр-ту та зв'язку Укр., 2008. 156 с.
4. *Бакаєв О. О., Кравченко Т. Г., Мукмінова Т. А.* Макроекономічне моделювання економічного розвитку України: монографія / за заг. ред. О. О. Бакаєва. Київ: Транспорт України, 2004. 124 с.
5. *Бакалінський О.В.* Маркетингове забезпечення впровадження перспективних видів залізничного рухомого складу: монографія. Київ: ДЕДУТ, 2012. 268 с.
6. *Балаганская И.С.* Организация работы железнодорожных участков малодетальных линий [електронний ресурс]: URL : <http://www.sworld.education/conference/year-conference-sw/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/june-2016>
7. *Бараи Ю.С., Смаглый П.А.* Экономическое обоснование закрытия малодетальных участков железной дороги // Залізничний транспорт України. 2000. № 4. С. 34 – 35.
8. *Бараи Ю. С.* Управління залізничним транспортом країни: монографія. Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2006. 252 с.
9. *Белов О. В., Кириченко Л. М.* Методичні підходи до оцінки рівня конкурентоспроможності торговельного підприємства // Науковий вісник Ужгородського університету. 2011. С. 18–25 [Електронний ресурс] URL : http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvuu/Ekon/2011_33_sv1/SOURCE/4.pdf.
10. *Бобровник В. М.* Трансформація організаційних структур управління підприємствами (на прикладі автотранспортних послуг): Дис... к. е. н.: 08.06.01 ; Технол. ун-т Поділля. – Хмельницький, 2003. – 273 с.
11. *Богомолова Н. І.* Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень: монографія. Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2009. 240 с.

12. *Богомолова Н. І.* Організаційно-економічні умови та принципи прискорення залізничних перевезень: Дис... д. е. н.: 08.00.04 : ДЕДУТ. – Київ, 2010. – 397 с.

13. *Большая советская энциклопедия*: В 30 т. – М.: «Советская энциклопедия», 1969-1978. [Електронний ресурс] URL : <http://slovari.yandex.ru/>

14. Бутенко А.І., Сараєва І.М., Носова Н.І. Рівень потенціалу малого підприємництва в Одеському регіоні та напрямки активізації його використання : монографія / за заг. ред. А.І. Бутенко. Одеса : Інтерпрінт, 2013. 112 с.

15. *Бюджетний кодекс України* від 08.07.2010 № 2456-VI [Електронний ресурс] URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>

16. *Валовий внутрішній продукт у 2019 р.*: Статистична інформація: Державна служба статистики України [Електронний ресурс] URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

17. *Валовий внутрішній продукт і валовий національний дохід України*: Експрес випуск Держстату у 2019 р. [Електронний ресурс] URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

18. *Васильев А.А.* Формирование и развитие малолетельных железнодорожных линий и решение проблемы их функционирования // Транспортная наука, техника, управление. 2012. № 10. С. 17-19.

19. *Виконання Державного бюджету 3 квартал 2012 р.*: Державна казначейська служба України [Електронний ресурс] URL : <http://treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=175372>.

20. *Виноградова К. О., Поляков А. В.* Построение инновационного профиля развития регионов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер. История. Политология. Экономика. Информатика. 2008. Том. 6. № 2. С. 230–237.

21. *Випуск товарів та послуг і валова додана вартість за видами економічної діяльності за 2014 р.*: Статистична інформація: Державна служба статистики України [Електронний ресурс] URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

22. *Витрати і ресурси домогосподарств України у I кварталі 2014 року* (за даними вибіркового обстеження умов життя домогосподарств України) // Статистичний бюлетень. Київ : Державна служба статистики України, 2014. 145 с.

23. *Відбулося підвищення тарифу на пасажирські перевезення* [Електронний ресурс] URL : <http://pavlograd-official.org/news/vidbulosya-pidvishhennya-tarifu-na-pasazhirski-perevezennya.html>

24. *Владиславлев Д.Н.* Конкуренция и эффективность рынка трансакционных услуг: монография. Москва: Креативная экономика, 2012. 288с.

25. *Вовк А. А.* Оценка эффективности транспортного производства и результатов еероста: монография. Москва : Крома, 2000. 295 с.

26. *Волкодаева М. В.* Научно-методические основы оценки воздействия автотранспорта на атмосферный воздух: автореф. дис. ... докт. техн. наук: 25.00.36. Москва, 2009. – 40 с.

27. *Воробьев Е. В.* Стратегический анализ конкурентоспособности продукции // Российское предпринимательство. 2008. № 2. Вып. 1 (105). С. 119–123.

28. *Геец В.* Программные методы управления в бюджетном процессе Украины // Общество и экономика. 2007. № 11–12. С. 138–151.

29. *Геець В. М., Семиноженко В. П.* Інноваційні перспективи України : монографія / за заг. ред. В. М. Геець. Харків : Константа, 2006. 272 с.

30. *Гненний О. М.* Методологічно-прикладні основи оцінювання вартості майна та майнових прав підприємств (на прикладі підприємств залізничного транспорту): дисертація на здобуття ступеня доктора економічних наук. 08.00.04 ; ДНУЗТ. – Дніпропетровськ, 2013. 435 с.

31. *Гожий О.* Побудова СППР на основі методів багаточільового прийняття рішень [Електронний ресурс] URL : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnulp/ISM/2011_715/09.pdf.

32. *Голосков В. Н.* Инновационная логистика в реформировании и развитии сферы услуг пассажирского железнодорожного транспорта : монография. Москва : Издательство «Креативная экономика», 2008. 424 с.

33. *Гордієнко І.В.* Дослідження моделей взаємодії транспортних потоків. [Електронний ресурс] // Проблеми системного підходу в економіці. 2011. № 1. URL : <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/index.htm>

34. *Гордієнко І.В.* Сучасний стан авіаційного транспорту як важливої складової транспортного комплексу України [Електронний ресурс] / Гордієнко І.В. // Проблеми системного підходу в економіці. – 2010. – № 4. – URL : <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/index.htm>

35. *Григорьева А.А., Тациян Г. О., Григорьева А. П.* Автоматизированный мониторинг конкурентоспособности инновационной машиностроительной продукции: монография / за заг. ред. А. А. Григорьевой. Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2011. 231 с.

36. *Гудкова В. П.* Возможности бизнес-моделирования в социальных сферах экономической деятельности // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2013. С. 29–34.

37. *Гудкова В. П.* Впорядкування соціально-економічних пріоритетів в системі транспортного обслуговування населення // Економічний часопис – XXI. 2013. № 3–4. С. 68–70.

38. *Гудкова В. П.* Залізничні перевезення як складова системи соціальної взаємодії / В. П. Гудкова // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті ЕКУЖТ 2009: Тезиси докладів ІV Міжнародної наукової конференції. – Інтернет-конференція 21–30 грудня 2009 // [Режим доступу] URL : <http://2009.ekuzt.gov.ua/sekcziya-3-lekonomika-zheleznodorozhnogo-transportar/200-gudkova-vp.html>

39. *Дергачев В. А.* Геоэкономический словарь-справочник. Одеса : ИПРЭИ НАНУ, 2004. 177 с. [Електронний ресурс] URL : <http://www.politike.ru/dictionary/973/word/komplementarnost>.

40. *Державна адміністрація залізничного транспорту України:* Загальна інформація [Електронний ресурс] URL : http://uz.gov.ua/about/general_information/

41. *Державна програма розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на 2000–2004 роки* [Електронний ресурс] : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 30 груд. 2000 р. № 1931. URL : http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/KP00_001.html.

42. *Державна служба статистики України:* Статистична інформація: Електронний ресурс / URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення : 15.03.2016).

43. *Державний класифікатор продукції та послуг (ДК 016-97)* [Електронний ресурс] URL : <http://dkpp.rv.ua/>.

44. *Дикань В. Л., Зубенко В. О.* Забезпечення ефективності інноваційної

45. *ДП «Донецька залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] URL : <http://railway.dn.ua/>

46. *ДП «Одеська залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] URL : <http://odz.gov.ua/news/>

47. *ДП «Південна залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] URL : <http://www.pz.gov.ua/>

48. *ДП «Придніпровська залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] URL : <http://www.dp.uz.gov.ua/>

49. *ДП «Львівська залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] URL : <http://railway.lviv.ua/>

50. *ДП «Південно-Західна залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] URL : <http://swrailway.gov.ua/>

51. *Ейтутіс Д.Г.* Порядок визначення ефективності роботи тупикових станцій малодільних дільниць // Залізничний транспорт України. 2007. № 5. С. 93 – 94.

52. *Ейтутіс Г. Д.* Теоретико-практичні основи реформування залізниць України : монографія. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. 240 с.

53. *Ейтутіс Г. Д.* Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: Дис... д. е. н. 08.00.03. Київ, 2010. – 452 с.

54. *Ейтутіс Д.Г.* Стратегія підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників// Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Тезисы доклада V Междунар. науч.-практ. конф. – Д.: ДИИТ, 2010. – с. 59-60.

55. *Економіка залізниця: історія, сьогодення, перспективи розвитку* : монографія / Г. Д. Ейтутіс, О. М. Кривопішин, І. П. Федорко та ін. Ніжин : ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2014. 292 с.

56. *Економіка транспорту: навч. посіб.* / М. В. Макаренко, В. П. Гудкова, О. Р. Приймук, В. І. Творонович та ін. – Київ : ДЕДУТ, 2014. – 364 с.

57. *Економічна енциклопедія: Наукове видання у 3-х т. / Редкол.: В. Мочерний (відп. ред.) та ін.* – Київ : Видавничий центр «Академія». Т. 1, 2000. 864 с.; Т. 2, 2001. 848 с.; Т. 3, 2002. 952 с.

58. *Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А., Юрій С. І.* – Львів: Світ, 2005. Т. 1. 616 с.; Т. 2. 568 с.

59. *Ермолаев А. В.* Причины доходности железнодорожных акций. Москва : Печатное дело, 1912. 48 с.

60. *Жалкін С.Г.* Складеність дизель-поїздів приміського сполучення // Зб. наук. пр. УкрДУЗТ. 2015. № 153. С. 218-225.

61. *Жихор О. Б., Коваль Р. А.* Економетричні методи прогнозування науково-технічного прогресу та світового розвитку // Національний лісотехнічний університет України Науковий вісник НЛТУ України. 2012. Вип. 22.6. С. 318–328.

62. Загорюлько В.М. Стан та перспективи реалізації інвестиційних програм розвитку транспортно-дорожнього комплексу // Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. пр. 2007. Вип. 23. С. 74-80.

63. Закон України «Про автомобільний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105. В редакції Закону № 3492-IV (3492-15) від 23.02.2006, ВВР, 2006, № 32, ст.273 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] URL : <http://zakon.rada.gov.ua>.

64. Закон України «Про залізничний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. Вводиться в дію Постановою ВР № 274/96-ВР від 04.07.96, ВВР, 1996, №40, ст. 184 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] URL : <http://zakon.rada.gov.ua>.

65. Закон України «Про транспорт» / Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994, № 51, ст. 446; Вводиться в дію Постановою ВР № 233/94-ВР від 10.11.94, ВВР, 1994, № 51, ст. 447 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] URL : <http://zakon1.rada.gov.ua/>.

66. *Зінківський А.М.* Дослідження перспектив забезпечення рухомим складом пасажирських перевезень на малозадіяних лініях залізниць України //Зб. наук. пр. ДонІЗТ. 2013. № 6. С. 129-134.

67. Зміцнення потенціалу малого підприємства у забезпеченні сталого розвитку Українського Причорномор'я : монографія / за заг. ред. А.І. Бутенко. Одеса, 2014. 114 с.

68. *Зоріна О. І., Зорін А.В.* Прогнозування основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць [Текст] // О. І. Зоріна, А. В. Зорін / Матеріали 3-ей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на ж. д. транспорте», г. Судак, 2008.

69. *Зоріна О. І.* Організаційно-економічні методи забезпечення ефективності використання ділянок з малими обсягами перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2011. № 35. С. 61-63.

70. *Измалков С. Б., Сонин К. И., Юджевич М. М.* Теория экономических механизмов (нобелевская премия по экономике 2007 г.) // Вопросы экономики. 2008. № 1. С. 4-26.

71. *Льчук В. П.* Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток. Київ : Логос, 2004. 381 с.

72. *Інформаційний матеріал* щодо проекту Державної програми реформування залізничного транспорту України. Київ : Мін-во тр-ту та зв'язку Укр., 2008. 49 с.

73. *Карась О. О.* Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту): дис... к. е. н.: 08.00.04 ; ДНУЗТ. – Дніпропетровськ, 2009. 203 с.

74. *Карпенко В. Л.* Методика оцінки конкурентоспроможності продукції промислових підприємств // Вісник Хмельницького національного університету. 2009. № 6. Т. 2. С. 33–38.

75. *Кіндрацька Г. І., Загородній А. Г., Білик М. С.* Структуризація економічного аналізу діяльності підприємства: управлінський підхід // Менеджмент та підприємництво України: етапи становлення і проблеми розвитку. Львів : Вид-во Нац. ун-т «Львів. політехніка», 2008. С. 466– 472 [Електронний ресурс] URL : <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/1613/1/77.pdf>

76. *Кириленко О.М.* Забезпечення ефективного функціонування малодіяльних ділянок АТ «Укрзалізниця»: дис... д. е. н.: 08.00.04 ; ДНУЗТ. – Дніпро, 2018. 410 с.

77. *Кириленко О.М.* Теорія і методологія формування техніко-економічного потенціалу малодіяльних ділянок залізничного транспорту: монографія. Київ: Видавництво Ліра-К, 2016. 304 с.

78. *Кириленко О.М.* Основні завдання транспортної галузевої модернізації з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки // Щомісячний інформаційно-аналітичний журнал «Економіка. Фінанс. Право». 2016. № 10/4. С. 28-33.

79. *Кириленко О.М., Міщенко М.І.* Перспективні напрямки розвитку транспортної системи з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки // 36. наук. пр. Дніпропетровського національного університету ім. акад. В.Лазаряна “Проблеми економіки транспорту”. 2016. №11. С.74-80.

80. *Кириленко О.Н.* Экономическая эффективность методов эксплуатации малодетальных линий // Экономика железных дорог: журнал. 2014. Вып. 8. С. 79-85.

81. *Коба В.Г., Лисак І.О.* Методичні підходи до визначення конкурентоздатності транспортних підприємств // Водний транспорт : збірник наукових праць. 2005. №4. С. 102-110.

82. *Ковтун Л. Р.* Становлення макроекономічної рівноваги в економічній системі України: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.01.01. Львів, 2001. 21 с.

83. *Козлова В. П.* Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте. Москва : ВИНТИ РАН, 2006. 152 с.

84. *Кокін А. С., Покровский Н. Ю.* Методика анализа чистого денежного потока в условиях дефицита денежных средств // Аудит и финансовый анализ. 2010. № 3. [Електронний ресурс] URL : http://www.auditfin.com/fin/2010/3/03_07/03_07%20.pdf

85. *Колесникова Н. М.* Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України: Дис... д. е. н.: 08.00.04 : ДЕДУТ. – Київ, 2007. 560 с.

86. *Колесникова Н. М.* Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті. Київ : КУЕТТ, 2007. 349 с.

87. *Кондратьев Н. Д.* Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Москва : Экономика, 2002. 767 с.

88. *Кондратьев Н. Д.* Основные проблемы экономической статики и динамики. Москва : Директ-Медиа, 2007. 403 с.

89. *Концепція* Державної програми реформування залізничного транспорту України. Розпорядження Кабінету Міністрів України, № 651-р, 27.12.2006. Київ, 2007. 10 с.

90. *Кривопішин О. М.* Організаційно-економічні засади розвитку міських та приміських залізничних перевезень пасажирів: Дис... к. е. н.: 08.00.04 ; ДЕУТ. Київ, 2009. 204 с.

91. *Криворучко О. М.* Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: Дис... д. е. н.: 08.00.04 : УкрДАЗТ. Київ, 2007. 376 с.

92. *Кулаев Ю.Ф., Корж В.Г., Бурлева А.Ю.* Проблемы эксплуатации малодетальных линий и участков железных дорог Украины // Залізничний транспорт України. 2007. № 2. С. 28 – 31.

93. *Кульчицький Я. В., Кульчицький Б. В.* Порівняння економічних систем (проблеми методології). Львів : Ви. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2007. 318 с.

94. *Кульчицький Я.В.* Проблеми формування соціально-екологічних суспільних відносин у контексті трансформації сучасних еколого-економічних систем. Львів : Камула, 2005. 144 с.

95. *Куницына Н. Н.* Методологические подходы к исследованию динамических процессов в экономике / Наталья Николаевна Куницына //Сборник научных трудов Северо-Кавказского государственного технического университета. – Серия «Экономика». – Вип. 5. – Ставрополь, 2002. – 129 с.

96. *Кучерук Г. Ю.* Економічні основи логістичного управління якістю транспортних послуг: Дис... д. е. н.: 08.00.04 : ДЕУТ. Київ, 2013. 463 с.

97. *Козаченко Д.* Реформы на запасном пути [Електронний ресурс] URL : <http://www.golos.com.ua/rus/article/260179>

98. *Лавриненко О.* Обзор методов комплексной оценки многомерных экономических явлений и процессов // Profesines Studijos: teorijair praktika. 2012. № 9. Р. 81–93 [Електронний ресурс] URL : <http://pstp.svako.lt/ps09/p081-93.PDF>

99. *Легкий С. А.* Формування тарифів на послуги автомобільного транспорту: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / УкрДАЗТ. – Харків, 2013. – 18 с.

100. *Лихачев М. О.* Макроэкономическое равновесие как базовая концепция современной макроэкономики (историческая эволюция и методологический статус): автореф. дис.... д-ра экон. наук: 08.00.01 . Москва, 2010. 34 с.

101. *Лукашев В. И.* Научно-технический прогресс и экономическая эффективность транспортного производства (макроэкономическая оценка). Москва : Интекст, 2003. 351 с.

102. *Лукинов І.* Економічні трансформації (наприкінці ХХст.). Київ : НАН України Ін-т економіки, 2007. 455 с.

103. *Лухманова Н. А.* Методы оценки конкурентоспособности транспортных услуг // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2009. С. 217–221 [Электронный ресурс] URL : <http://cyberleninka.ru/article/n/metody-otsenki-konkurentosposobnosti-transportnyh-uslug>

104. *Любченко Н. Л.* Механізм забезпечення економічної стабільності промислових підприємств: автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.00.04 / . Хмельницький, 2010. – 23 с.

105. *Мазо Л. А.* Современные методы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте. Москва : Издательство МЭИ, 2000. 268 с.

106. *Макаренко М. В.* Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.07.04 . Одеса, 2004. – 38 с.

107. *Макаренко М. В.* Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: монографія. Київ.: КУЕТТ, 2003. 478 с.

108. *Макконелл К. Р., Брю С. Л.* Економікс: принципи, проблеми и політика. Москва : ИНФРА-М, 2000. Т. 1. 486 с.; Т. 2. 528 с.

109. *Матвій І. Б.* Європейське залізничне законодавство. Узин : Поліграфсервіс, Т. 1. 2006. 296 с.; Т. 2. 2007. 312 с.

110. *Матійко С. А.* Державне регулювання розвитку транспортної системи України: Дис... к. е. н.: 25.00.02 : АМУ. – Київ, 2009. – 180 с.

111. *Маяцкая И. Н.* Развитие маркетинга в социальной сфере: теоретико-методологический аспект: автореф. дис. на получение научн. степени д-ра экон. наук: 08.00.05 . Москва, 2004. – 42 с.

112. *Мироненко І. І.* Управління взаємовідносинами промислових підприємств зі споживачами в системі маркетингу: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 ; ХНЕУ. – Харків, 2013. – 20 с.

113. *Миротин Л. Б., Нерасов А. Г.* Эффективность интегрированной логистики [Электронный ресурс] URL : www.adviss.ru/content/view/10/7.

114. *Мирошниченко О. Ф.* Система управления экономическими результатами железнодорожных пассажирских перевозок. Москва : Издательство МЭИ, 2002. 304 с.

115. *Мищенко М.И.* Экономическое обоснование граничного уровня расходов предприятий путевой инфраструктуры // Вестник экономической интеграции. 2013. Вып. 12 (69). С. 57 –62.

116. *Міністерство інфраструктури України:* [Електронний ресурс] URL : <http://www.mtu.gov.ua/>

117. *Мовчан И. В.* Макрорыночное равновесие как системообразующий элемент экономики смешанного типа: дис.... канд. экон. наук: 08.00.01. Ростов-на-Дону, 2000. 138 с.

118. *Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А., Юрій С. І.* Економічний енциклопедичний словник. Львів: Світ, 2005. Т. 1. 616 с.; Т. 2. 568 с.

119. *Наказ Міністерства економіки України «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо проведення оцінки економічної і соціальної ефективності виконання державних програм» від 24.06.2010 р. № 742 [Електронний ресурс] URL : http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=148773&cat_id=77948.*

120. *Наказ Міністерства економіки України від 06 вересня 2006 р. «Про затвердження Методичних рекомендацій з розроблення бізнес-плану підприємств» [Електронний ресурс] URL : http://me.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=147532&cat_id=38738.*

121. *Номенклатура витрат з основних видів діяльності залізничного транспорту України.* – [затверджено Наказом Укрзалізниці від 21.08.2007р., № 417-Ц]. Київ : ВАТ “КТП- Центр”, 2008. 426 с.

122. Реформування бухгалтерського обліку на залізничному транспорті України. Офіційне видання / [М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов, Н.С. Соколовська та ін.]. Київ: КУЕТТ, 2002. 532 с.

123. *Новак В.О., Гордієнко І.В., Катерна О.К., Матвеев В.В., Ільско О.В.* Взаємодія аеропорту з транспортними підприємствами: організація та управління : монографія / за заг. ред. В.О. Новак. Київ : Кондор-Видавництво, 2012. 277с.

124. *Новак В.О., Андрійчук І.М.* Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України. Проблеми системного підходу в економіці. [Електронне наукове фахове видання]. Київ : НАУ, 2012. № 1. URL : http://www.irbisnbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT

125. *Овчарова Л. Н.* Теоретико-методологические вопросы определения и измерения бедности // SPERO: Социальная политика: экспертиза, рекомендации, обзоры в центре внимания. 2012. № 16 Весна–Лето. С. 15–38.

126. *Огинская А. Е.* Методологические подходы к бизнес-планированию акционерной пригородной компании // Вестник ВНИИЖТ. 2004. № 3 [Електронний ресурс] URL : <http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniizht/v2004-3/v3-2.htm>.

127. *Окуневский А. И.* Разработка экспертной модели оценки предрасположенности водителей к созданию аварийных ситуаций и рационализация мер влияния на дорожно-транспортный травматизм: автореф. дис. ... канд. мед. наук: 05.13.01. Москва, 2010. 21 с.

128. *Офіційна* статистична звітність Державної адміністрації залізничного транспорту за 2014 рр. Київ : Укрзалізниця, 2015. 56 с.

129. *Офіційний* сайт Нобелівської премії. – [Електронний ресурс]. – URL : <http://www.nobelprize.org>.

130. *Павлов А. А.,* Лишук Е. И., Кут В. И. Математические модели оптимизации для обоснования и нахождения весов объектов в методе парных сравнений // Системні дослідження та інформаційні технології. 2007. № 2. С. 13–21.

131. *Павлов А. А.,* Иванова А. А., Штанькевич А. С., Федотов А. П. Модифицированный метод анализа иерархий // Вісник НТУУ «КПІ»: Інформатика, управління та обчислювальна техніка. 2010. № 51. С. 3–12.

132. *Пасічник В. І.* Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: монографія. Київ: Наук. світ, 2003. 222 с.

133. *Пасічник В.І.* Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України : навчальний посібник. – Київ : Основа, 2005. – 376 с.

134. *Петренко Е. А.* Реформирование железнодорожного транспорта: теория и мировой опыт : монография. Донецк : Юго-Восток, 2010. 413 с.

135. *Петренко О. О.* Реформування залізничного транспорту в умовах інституціональних трансформацій економіки України: Дис... д. е. н. 08.00.03. Ін-т економіки і промисловості НАН України. – Київ, 2012. 430 с.

136. *Петренко О. О.* Реформування залізничного транспорту в умовах інституціональних трансформацій економіки України: Автореферат дис... д. е. н. 08.00.03. Ін-т економіки і промисловості НАН України. – Київ, 2012. – 40 с.

137. *Підсумки* роботи транспорту України за 2014 р.: Експрес-випуск Державної служби статистики України: Статистика транспорту [Електронний ресурс] URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

138. *Підтримка* сталого регіонального розвитку в Україні: Навчальний посібник з оцінки інвестицій: Проект «Підтримка сталого регіонального розвитку в Україні» EuropeAid/125234/C/SER/UA. 2011. 44 с. [Електронний ресурс] URL : http://www.ard.crimea.ua/tmp/Investments appraisal_SSRD_ua.pdf

139. *План* діяльності Укравтодору на 2013–2015 [Електронний ресурс] URL : <http://ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201312/2013-12-26-11-04-53-diyalnosti-ukravtodoru-na-2013-2015-roki.pdf>

140. *Податковий Кодекс України* [Електронний ресурс] URL : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2755-17/page?text=%CF%C4%С2>

141. *Познякова О. В.* Формування економічно обгрунтованої собівартості пасажирських перевезень в умовах демонополізації залізничного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.00.04 : ДЕДУТ. Київ, 2012. 203 с.

142. *Полтерович В. М.* Приватизация и рациональная структура собственности . Москва : Институт экономики РАН, 2012. 66 с. [Електронний ресурс] URL : http://inecon.org/docs/Polterovich_paper.pdf.
Полтерович В. М. Стратегии институциональных реформ, или Искусство реформ: Препринт WP10/2007/08 . Москва: ГУ ВШЭ, 2007. 24 с. [Електронний ресурс] URL : https://www.hse.ru/data/2010/05/06/1216457943/WP10_2007_08f.pdf

143. *Послуги транспортні. Вантажні перевезення.* Номенклатура показників якості: ДСТУ Р 30595–97. – [Чинний від 2001–06–27]. – Київ: Держстандарт України, 2001. – 33 с.

144. *Правила* видачі безплатних та пільгових проїзних документів за талонами. Додаток 1 до Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [Електронний ресурс] URL : <http://www.uz.gov.ua>.

145. *Правила* перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [Електронний ресурс] URL : <http://www.uz.gov.ua>.

146. *Практичний посібник з оцінки державних інфраструктурних інвестиційних проєктів: Проєкт ЄС «Підтримка сталого регіонального розвитку в Україні» / Під заг. ред. Ю. Фролова.* Київ: СПД «Вальд», 2011. 224 с. [Електронний ресурс] URL : http://municipal.gov.ua/upload/ust/ files/CBA_manual_ua.pdf

147. *Пріоритети* національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: монографія: / за заг. ред. В. М. Гейця, А. А. Мазаракі. Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. Ч. 1. 389 с.; Ч.2. 273 с.

148. *Про затвердження* Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 рр. : постанова КМУ від 27.02.2013 р. № 187 [Електронний ресурс]. URL : <http://www.kmu.gov.ua/control/ npd/list>

149. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. № 1684. – URL : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1684-2000-%EF>.

150. *Про положення* про Міністерство інфраструктури України : указ Президента України від 12.05.2011 р. № 581/2011 [Електронний ресурс]. – URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/581/2011#n9>

151. *Про схвалення* Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – URL : <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/list>

152. *Програма* економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [Електронний ресурс] URL : <http://www.president.gov.ua/content/ker-program.html>.

153. *Перспект* емісії облігацій. Державне територіально-галузеве об'єднання «Південна залізниця» 31.12.2012 р. [Електронний ресурс] URL : http://www.swrailway.gov.ua/file/article/126/zvit_2012.pdf

154. *Протасова Л. Г., Плиська О. В.* Управление качеством в сфере услуг : монография / за заг. ред. Л. Г. Протасовой. Екатеринбург : Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2010. 176 с.

155. *Прошкіна Е.С.* Модернизация малодеятельных железнодорожных линий: автореферат. Москва: 2008, – 27 с.

156. *Пчелинцев А. Д., Пчелинцев В. А.* Методы определения сравнительного рейтинга экономического состояния промышленных предприятий // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. – 2010. – № 3 (2). – с. 583–593 [Електронний ресурс] URL : [http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99999999_West_2010_3\(2\)/37.pdf](http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99999999_West_2010_3(2)/37.pdf)

157. *Радулов Д. Д.* Применение таксономического метода для оценки влияния внешних факторов конкурентоспособности предприятия // БизнесИнформ. 2014. № 2. С. 193–299.

158. *Разумова К.М.* Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті: Дисертація: – Харків, УкрДАЗТ, 2015. – 408 с.

159. *Ревуцька О. С.* Регулювання ціноутворення на залізничному транспорті України: Дис... к. е. н.: 08.00.04. ДЕТУТ. – Київ, 2010. – 213 с.

160. *Реструктуризація та тарифне регулювання залізниць: міжнародний досвід та висновки для України.* Київ : Інститут економічних досліджень та політичних консультацій в Україні : Німецька консультативна група з питань економічних реформ, 2001. – 15 с. [Електронний ресурс] URL : http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/German_advisory_group/2001/o20_ur.pdf

161. *Реформа* железных дорог: Сборник материалов по повышению эффективности сектора железных дорог // Международный банк реконструкции и развития, 2011. 555 с.

162. *Розвиток* економічних взаємовідносин в світовому транспортному комплексі : монографія / за заг. ред. Котлубая О.М. та ін. Одеса, 2013. 286 с.

163. *Розпорядження* Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту України до 2020 р.», № 1555-р, від 16 грудня 2009 р.

164. *Романенко К. М.* Сутність та проблеми становлення державного маркетингу в Україні // *Механізми державного управління*. 2010. № 7. С. 71–73.

165. *Рубенштейн А. Я.* К теории рынков «опекаемых благ» (научный доклад) . Москва : Институт экономики РАН, 2008. 63 с.

166. *Савельева Ю. В., Жирнель Е. В.* Бизнес-планирование и разработка инвестиционных проектов . Петрозаводск, 2007. 78 с.

167. *Савченко Т. Г., Качаев О. С.* Класифікація моделей економічної рівноваги // *Вісник української академії банківської справи: Науково-практичний журнал*. 2009. № 2 (27). С. 27–37.

168. *Садловська І. П.* Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою : монографія. Київ : П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. 355 с.

169. *Самсонкин В. Н., Друзь В. А.* Метод статистической закономерности в управлении безопасностью движения на железнодорожном транспорте . Донецк : ДонИЖТ, 2005. 160 с.

170. *Светульников С. Г.* Методы маркетинговых исследований . Санкт – Петербург : Изд-во «ДНК», 2003. 352 с.

171. *Светульников М. Г., Светульников С. Г.* Предпринимательство и инновации : монография / за общ. ред. М. Г. Светульнова. Ульяновск : УлГТУ, 2010. 128 с.

172. *Середньомісячна заробітна плата за видами економічної діяльності за період з початку року у 2013 році* [Електронний ресурс] URL : <http://ukrstat.gov.ua/>

173. *Сивограков О. В.* Региональные пассажирские транспортные системы (Социально-экономические аспекты) . Минск: Наука и техника, 1998. 136 с.

174. *Системи екологічного керування: Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 14001:2004, IDT): ДСТУ ISO 14001:2006.* – [Чинний від 2006–03–13]. Київ : Держстандарт України, 2006. 17 с.

175. *Системологія на транспорті: підручник: У 5 кн. / За заг. ред. М. Ф. Дмитриченко.* Кн. I: Основи теорії систем і управління / [Е. В. Гаврилов, М. Ф. Дмитриченко, В. К. Доля, О. Т. Лановий, І. Е. Линник, В. П. Поліщук]. Київ : Знання України, 2005. 344 с.

176. *Сич Є. М., Ільчук В. П.* Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку . Київ : Логос, 2006. 264 с.

177. *Сич Є. М., Кислий В. М.* Закони економіки транспорту : монографія / за заг. ред. Є. М. Сича. Ніжин : ТОВ «Аспект-Поліграф», 2009. 160 с.

178. *Сич Є. М., Гудкова В. П.* Логістичний підхід як сукупність способів ринкової трансформації залізничного транспорту // *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету*

транспорту: Серія «Економіка і управління». 2009. Вип. 14. С. 41–48.

179. *Сич Є.М., Яновський П. О., Гудкова В. П., Кравець Т. В.* Вплив стану економіки на обсяги транспортної роботи залізниць // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія «Економіка і управління». 2004. Вип. 5. С. 59–70.

180. *Скидоненко Н. В.* Організаційний механізм взаємодії авіакомпаній з суб'єктами ринку туристичних послуг: Дис... к. е. н.: 08.00.04 : НАУ. – Київ, 2009. – 172 с.

181. *Сначов Н.П., Абакумова Ю.С.* Нормування виробничих запасів у структурних підрозділах залізниці // Зб. наук. пр. Дніпропетровського національного університету ім. акад. В.Лазаряна “Проблеми економіки транспорту”. 2012. №4. С. 100-104.

182. *Сокиринська І. Г.* Трансформація теоретичних підходів до забезпечення динамічної рівноваги: історичний аспект // Академічний огляд. 2011. № 2. С. 46-52.

183. *Сорокина И. Э.* Методы оценки конкурентоспособности хозяйствующих субъектов // Маркетинг России и зарубежом, 2009. № 4. [Електронний ресурс] URL : <http://www.mavriz.ru/articles/2009/4/5031.html>

184. *Соціально-економічний стан України: наслідки для народу та держави. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.].* Київ : НВЦ НБУВ [Національна академія наук України. Секція суспільних і гуманітарних наук], 2009. 687 с.

185. *Сочнева Е. Н.* Роль социальной политики в построении социального государства: автореф. дис... д-ра экон. наук: 08.00.01 . Москва, 2009. – 49 с.

186. *Старостина Т. Г.* Рынок справочно-правовых услуг как элемент сервисной экономики. Ульяновск : УлГТУ, 2007. 24 с.

187. *Старченко И.И., Балалаев С.В.* Проблема эксплуатации малодетальных линий на Российских железных дорогах // Современные технологии железнодорожного транспорта и промышленности. 2006 г. Т.4. С. 100-105.

188. *Статистичний щорічний України за 2014 р.* Київ : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2015. 240 с.

189. *Степанов Л. В.* Моделирование конкуренции в условиях рынка . Москва : Изд-во «Академия Естествознания», 2009. [Електронний ресурс] URL : <http://www.monographies.ru/65>

190. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015 роки) «Шляхом європейської інтеграції» / А.С. Гальчинський, В.М. Геєць, С.Г. Бабенко, Б.В. Буркинський. Київ : ІВЦ Держкомстату України, 2004.

191. *Стрелец И. А.* Новая экономика: гипотеза или реальность? // Мировая экономика и международные отношения. 2008. № 2. С. 16–23.

192. *Супян В. Б.* США на пути к «новой экономике» // Россия и Америка в XXI веке. Электронный научный журнал [Электронный ресурс] URL : <http://www.rusus.ru>. (дата звернення : 01.04.2016).

193. *Сич Є.М., Кириленко О.М.* Аспекти організації руху на малодіяльних ділянках залізниць // Сучасні проблеми економіки: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15 жовтня 2012 р.). Київ: НАУ, 2012. С. 3-4.

194. *Ташбаев Б. Э.* Об актуальных вопросах и тенденциях развития логистики [Электронный ресурс] URL : www.adviss.ru/content/view/9/7.

195. *Томіліна А.К.* Методика управління витратами на підприємствах залізничного транспорту в умовах реформування галузі // Зб. наук. пр. Дніпропетровського національного університету ім. акад. В.Лазаряна “Проблеми економіки транспорту”. 2012. №3. С.86-90.

196. *Транспорт і зв'язок* [Електронний ресурс] URL : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

197. *Транспорт і зв'язок України – 2014: Статистичний збірник.* Київ : Державна служба статистики України, 2015. 273 с.

198. *Транспортний сектор економіки України та залізничний транспорт* / Ю. М. Цветов та ін.. Київ : КУЕТТ, 2006. 428 с.

199. *Транспортування.* Матеріально-технічне забезпечення та послуги. Суспільний пасажирський транспорт. Визначення якості обслуговування, складання завдань і принципи вимірів: DIN EN 13816:2002. – [Чинний від 2002–04–17]. Київ. 38 с.

200. *Трегубов В. Н.* Современные технологии обеспечения перевозок льготных пассажиров с использованием методов логистики : монография. Саратов : Сарат. гос. техн. ун-т, 2009. 288 с.

201. *Трубилін А. І., Гайдук В. І., Березенков В. В.* Конкурентоспособность продукции и предпринимательских структур // Научный журнал КубГАУ. 2012. №75(01). С. 1–13.

202. *Указ Президента України від 13 квітня 2011 р. № 456/2011 «Про Положення про Державне агентство автомобільних доріг України»* [Електронний ресурс] URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/456/2011>.

203. *Україна у цифрах у 2014 році : стат. зб. // Державна служба статистики України.* Київ. 2015. 239 с.

204. *Укрзалізниця в 2013 р.: падіння перевезень та борговий зашморг (додані документи)* [Електронний ресурс] URL : <http://www.epravda.com.ua/publications/2013/08/15/390007/>

205. *Ушакова Э. Т.* Самоорганизационный подход к исследованию сложных экономических систем // Вестник Томского государственного университета: Серия «Юридические науки. Экономические науки». 2004. № 283 (сентябрь). С. 184-188.

206. *Федорова В. О.* Системне доопрацювання стратегії автотранспортного підприємства: Дис... к. е. н.: 08.00.04 . – УкрДАЗТ. – Харків, 2010. – 191 с.

207. *Филіппова Р. А.* Проблемы анализа конкурентоспособности продукции в условиях модернизации экономики [Електронний ресурс] URL : <http://www.sisupr.mrsu.ru/2010-4-analiz/PDF/Filipova.pdf>.

208. *Харрод Р.* Теория экономической динамики . Москва : ЦЭМИ РАН, 2008. 210 с.

209. *Хватов В. Ф.* Научные основы методов и средств контроля экологического состояния автотранспорта и его воздействия на окружающую среду: автореф. дис. ... докт. техн. наук: 05.11.13. – Москва, 2007. 45 с.

210. *Цветов Ю. М., Макаренко М.В.* Проблемы и основные направления реформирования железнодорожного транспорта Украины : монография / под. общ. ред. Ю. М. Цветова. Киев : КУЭТТ, 2007. 222 с.

211. *Цюцюра С. В., Криворучко О. В., Цюцюра М. І.* Ключові показники ефективності. Принципи розробки ключових показників ефективності для бюджетної сфери // Управління розвитком складних систем: Збірник наукових праць КНУБА. 2012. Випуск 10. С. 87–91.

212. *Чайковский А. А.* Рейтинговые оценки и их формирование в отраслевой экономике: Автореферат дис... к. э. н. 08.00.13 – математические и инструментальные методы экономики ; ГОУ ВПО «Государственный университет управления». Москва, 2008. 21 с. [Електронний ресурс] URL : <http://www.guu.ru/files/referate/chaykovsky.pdf>

213. *Чаркіна Т. Ю.* Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг: Дис... к. е. н.: 08.00.04. УкрДАЗТ. – Харків, 2013. – 198 с.

214. *Чередниченко О. Ю.* Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.07.04 . УкрДАЗТ. –Харків, 2004. – 238 с.

215. *Череп А. В.* Фінансова санація та банкрутство суб'єктів господарювання: навч. посіб. – Київ : Кондор, 2006. – 378 с.

216. *Чернышев Б. Н.* Менеджмент в сервисной экономике: сущность и содержание // Проблемы теории и практики управления. 2004. № 1. С. 107-113.

217. *Чеховська М. М.* Механізм організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Киев : Кондор-Видавництво, 2012. 250 с.

218. *Чеховська М.М.* Характер та особливості сучасної системи суб'єктів ринку залізничних перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2013. № 42. С. 186–190.

219. *Чорний В. В.* Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика : монографія. Київ: ДЕДУТ, 2012. 401 с.

220. *Чорноус О. І.* Забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону: Дис... к. е. н.: 08.00.05 / ; Ін-т екон.-прав. досліджень НАН України. – Донецьк, 2009. – 205 с.

221. *Чужно А. А.* Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України . Київ : Логос, 2003. 617 с.

222. *Шаля О. Г.* Управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства на основі системи менеджменту якості: Дис... к. е. н.: 08.00.04 . УкрДАЗТ. –Харків, 2007. – 156 с.

223. *Шинкаренко В. Г.,* Клепікова О. В. Вибір напрямків інноваційної діяльності АТП // Економіка транспортного комплексу. 2011. Вип. 17. С. 52–61.

224. *Шинкаренко В. Г.* Оценка и анализ конкурентоспособности автотранспортных услуг // Економіка транспортного комплексу, 2013. Вип. 21. С. 107–124 [Електронний ресурс] URL : <http://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-i-analiz-konkurentosposobnosti-avtotransportnyh-uslug> (дата звернення : 05.12.2016).

225. *Шинкаренко В. Г.,* Криворучко О. Н. Оценка и анализ конкурентоспособности и качества автотранспортных услуг . Харків : ХНАДУ, 2001. 22 с.

226. *Шульгіна Л. М.,* Мельничук В. М. Еволюція наукових поглядів щодо поняття «споживча цінність товару» // Маркетинг і менеджмент інновацій. 2011. № 2. С. 74–80.

227. *Шумпетер Й.* Теория экономического развития. Москва : ЭКСМО, 2007. 864 с.

228. *Щелкунов В.І.,* Кулаєв Ю.Ф. Основи економіки транспорту : Підручник. – Київ : Кондор, 2011. – 392 с.

229. *Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др.,* Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса. Москва : УМЦ ЖДТ, 2008. – 996 с.

230. *Юшков М.Е.* Организация использования инфраструктуры малодетальных железнодорожных линий на основе интегральной оценки их деятельности: диссертация. Екатеринбург : 2015. 129 с.

231. *Якунин В. И.,* Сулакшин С. С., Фонарева Н. Е., Тотьев К. Ю. Государственная конкурентная политика и стимулирование конкуренции в Российской Федерации : монография / под. общ. ред. В. И. Якунина. Т. 1. Москва : Научный эксперт, 2008. 416 с.

232. *Agunloye O. O.,* Leke Oduwaye Factors influencing the quality of rail transport services in metropolitan Lagos // Journal of Geography and Regional Planning. 2011. Vol. 4 (2), February. P. 98–103.

233. *Bridgeland D. M., Zahavi R.* Business modeling: a practical guide to realizing business value: Morgan Kaufmann, 2009. 387 p.

234. *British Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://nationalrail.co.uk/>. (дата звернення : 03.12.2016).

235. *Bulgarian Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.bdz.bg/bg/>.

236. *Czech Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.cd.cz/default.htm>

237. *Danish State Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.dsb.dk/>

238. *Daron Acemoglu, Simon Johnson, James Robinson.* Institutions As The Fundamental Cause Of Long-Run Growth : NBER Working Paper Series, 2004. 111p. [Електронний ресурс] URL : <http://www.nber.org/papers/w10481.pdf>

239. *DB NachtZug AG* [Електронний ресурс] URL : <http://www.dbnachtzug.de>

240. *Do Financial crises have lasting effects on trade? // World Economic Outlook (WEO). Recovery, Risk, and Rebalancing.* International Monetary Fund. 2010. –October [Електронний ресурс] URL : <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2010/02/pdf/c4.pdf#ae>. (дата звернення : 11.06.2016).

241. *Dolnicar S.* Marketing in non-profit organizations: an international perspective : University of Wollongong Research Online, 2009. 32 p.

242. *Estonian Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.evr.ee>. *Estonian Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.gorail.ee/?lang=ru>.

243. *Finnish Railways* [Електронний ресурс] URL : <https://www.vr.fi/cs/vr/fi/etusivu>

244. *Ireland Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.irishrail.ie/>.

245. *Italian State Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.trenitalia.com/>.

246. *Italian State Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.italotreno.it/>.

247. *Kingdom of the Netherlands Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.ns.nl/>.

248. *Kyrylenko O.M.* Strategic areas of development the railway industry in the conditions of eurointegration processes / О.М. Курыленко, Е.М. Разумова, В.В. Іхнатіук, В.О. Новак // Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. – Харків: ХУБС, 2018. – Т. 2. – № 25. – С. 332-340. Цитування в Web of Science.

249. *Kyrylenko O.M.* Forecasting cargo departure by railway transport taking into account economic changes in Ukraine / O.M. Kyrylenko, E.M. Razumova, V.O. Novak, V.V. Riazanovska // *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць.* – Харків: ХУБС, 2018. – Т. 3. – № 26. – С. 313-321. Цитування в Web of Science.

250. *Kyrylenko O.* Strategic airline alliances as a special form of company integration / O. Kyrylenko, V. Riazanovska, V. Novak // *Baltic Journal of Economic Studies.* – 2019. – №1. – Vol. 5. – P. 75-81. Цитування в Web of Science.

251. *Kyrylenko O.N.* Methods of forecasting transportation of cargos // *INTERNATIONAL SCIENTIFIC JOURNAL «AIR TRANSPORT».* 2016. №1 (11). pp. 49-54.

252. *Latvian Railway* [Електронний ресурс] URL : <http://www.ldz.lv/>.

253. *Lithuanian Railways* [Електронний ресурс] URL : <http://www.litrail.lt/>.

254. *Ljupko Šimunovič, Davor Вгнїж, Huska Sadiж.* Croatia Choice of an Optimal Management Strategy of Transport Demand Using Multi-Criteria Analysis: City of Zagreb Case Study // *Šimunovič Lj. et al. Choice of an Optimal Management Strategy of Transport Demand Using Multi-Criteria Analysis: City of Zagreb Case Study.* P. 54–63 [Електронний ресурс] URL : [http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae5IJTTE_Vol%203\(1\)_5.pdf](http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae5IJTTE_Vol%203(1)_5.pdf)

255. *Paltsev S.* Moving from Static to Dynamic General Equilibrium Economic Models (Notes for a beginner in MPSGE): Joint Program on the Science and Policy of Global Change Massachusetts Institute of Technology June, 1999 (Revision April, 2004). Technical Note №. 4. June 2004. 47 p. [Електронний ресурс] URL : <http://web.mit.edu/paltsev/www/docs/move04.pdf>.

256. *Rail 21: Sustainable rail systems for a connected Europe* // European Rail Research Advisory Council. 2006. 20 p.

257. *Rail Transport and Environment: Facts & Figures* // Community of European Railway and Infrastructure Companies. – 2008. – 40 p.

258. *Railroads Romania* [Електронний ресурс] URL : <http://www.cfr.ro/>

259. *Railways England* [Електронний ресурс] URL : <http://www.rail.co.uk/>.

260. *Railways in Belgium* [Електронний ресурс] URL : <http://www.belgianrail.be/en/Default.aspx>.

261. *Railways of Germany* [Електронний ресурс] URL : <http://www.bahn.de>.

262. *Railways of Germany* [Электронный ресурс] URL : <http://www.deutschebahn.com/de/start.html>

263. *Railways of Hungary* [Электронный ресурс] URL : <http://www.mav.hu> *Railways Poland* [Электронный ресурс] URL : <http://pkp.pl/>.

264. *Railways Portugal* [Электронный ресурс] URL : <http://www.cp.pt/passageiros/pt/paginas/unsupported-browser>.

265. *Situation and Perspectives of the Rail Market TREN/R1/350–2008 Lot 2: Final Report.* – 30 March 2010.

266. *Slovenian Railways* [Электронный ресурс] URL : <http://www.slo-zeleznice.si/sl/>.

267. *Swedish State Railways* [Электронный ресурс] URL : <http://www.sj.se/>

268. *The National Association of French railways* [Электронный ресурс] URL : <http://www.sncf.com/>

269. *The network of public railways in Spain* [Электронный ресурс] URL : <http://www.renfe.com/>.

Навчально-наукове видання

**Кириленко Оксана Миколаївна
Разумова Катерина Миколаївна
Новак Валентина Олексіївна**

**МАЛОДІЯЛЬНІ ДІЛЬНИЦІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ:
ЗАРУБІЖНИЙ І ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД**

Монографія

Керівник видавничих проєктів: Ястребов А.О.
Друкується в авторській редакції

Підписано до друку 10.06.2020 р.
Формат 60×84 1/16. Папір офсетний.
Гарнітура Times New Roman.
Умовн. друк. аркушів — 9,21.
Обл.-вид. аркушів — 8,96.
Тираж 300 прим.

ТОВ «Видавничий дім «КОНДОР»
Свідоцтво серія ДК No 5352 від 23.05.2017 р.
03067, м. Київ, вул. Гарматна, 29/31
тел./факс (044) 408-76-17, 408-76-25
www.condor-books.com.ua