

- уменьшить долю ТБО, поступающих на мусоросжигательные предприятия и полигоны;
- сократить транспортные перевозки ТБО и площади, занимаемые полигонами;
- снизить использование первичного сырья и энергии при производстве товарной продукции;
- убрать из Харькова в дневное время 238 единиц мусоровозов, а также множество грузовых автомобилей, доставляющих в торговые точки товары для предприятий и населения;
- покрыть за счет грузовых перевозок убытки ХКП "Горэлектротранс" на перевозку пассажиров льготного контингента;
- создать новые рабочие места, улучшить экологическую и социальную обстановку в Харькове.

1. Экология города / Под общ. ред. Ф.В.Стольберга. – К.: Либра, 2000. – 464 с.

2. Касимов А.М., Семенов В.Г., Александров А.Н., Коваленко А.М. Твердые бытовые отходы. Проблемы и решения. Технологии, оборудование. – Харьков: ХНАГХ, 2006. – 301 с.

3. Полимерные отходы в коммунальном хозяйстве города / Коллектив авторов. – Харьков: ХНАГХ, 2004. – 375 с.

4. Джонсон, Джеймс, Вуд, Дональд, Ф., Вордлоу, Дэниел Л., Мерф-мл., Поль Р. Современная логистика: Пер. с англ. – 7-е изд. – М.: Изд. дом «Вильямс», 2004. – 624 с.

5. Оспішев В., Бондаренко О. Фактори, що впливають на формування ринку вторинних ресурсів // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.78. – К.: Техніка, 2007. – С. 304-309.

6. Статистичний щорічник України за 2006 рік / Держкомстат України; За ред. О.Г.Осауленка. – К.: Консультант, 2007. – 552 с.

Получено 26.03.2008

УДК 656.2.001.73

О.Л.ВАСИЛЬЄВ, В.А.ВОЛОХОВ

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ОСНОВНИХ МОДЕЛЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Досліджуються основні моделі організації окремого виду транспорту. Визначено умови, за яких відбувається трансформація однієї організаційної моделі в іншу з урахуванням національних особливостей та світових тенденцій розвитку економіки.

Ефективність функціонування транспортної системи України визначається ефективністю роботи кожного з окремих видів транспорту, що її складають, а також їх взаємодією. В свою чергу успішне функціонування певного виду транспорту багато в чому залежить від його організаційної моделі. Отже вивчення особливостей організації окремого виду транспорту за різних моделей та умов, що сприятимуть ефе-

ктивному використанню кожної окремої моделі, є актуальним та своєчасним.

Питання пов'язані з виділенням організаційних моделей окремих видів транспорту розглядаються у працях Р.Піттмана, Н.Мойєра, Л.Томпсона, Ж.-П.Естіваля, С.Гурієва, О.Шевяхової, Ю.С.Бараша [1-6] та ін.

Незважаючи на велику кількість робіт з даної проблеми недостатню увагу приділено вивченню особливостей застосування тієї або іншої моделі організації транспортної системи та умов їх зміни.

Метою даної статті є виявлення основних особливостей та умов застосування різних організаційних моделей транспортних систем залежно від існуючих експлуатаційних та економічних чинників.

Враховуючи, що залізничний транспорт України є однією з найважливіших базових галузей економіки держави і основною частиною транспортної інфраструктури, особливий інтерес представляє еволюція моделей його організації. До середини ХХ ст. в більшості країн світу залізниці були державними монополіями, що мали в своєму розпорядженні відповідну інфраструктуру, виконували всі експлуатаційні та управлінські функції і односторонньо визначали, які послуги надавати на транспортному ринку. При цьому, як правило, розрахунок за виконані роботи між структурними підрозділами на комерційній основі не проводився, а розподіл доходів від перевезень здійснювався за певними правилами централізовано органом, що стоїть вище. Така модель організації залізничної системи окремо взятої держави в роботах [1, 2] отримала назву «унітарної». До певного моменту така модель забезпечувала досить успішне функціонування залізничного транспорту, що було викликано:

- 1) невисоким рівнем конкуренції з боку інших видів транспорту у зв'язку з їх недостатнім розвитком;
- 2) високим рівнем споживання сировинних ресурсів в економіці у зв'язку з високою матеріаломісткістю продукції;
- 3) доступністю і масовістю при здійсненні пасажирських перевезень;
- 4) значною роллю залізниць в забезпеченні обороноздатності країни.

В країнах з соціалістичною економікою централізоване планування підсилювало унітарний характер організації залізниць.

Проте за десятиліття, що пройшли після другої світової війни, частка залізниць на ринку транспортних послуг почала зменшуватися. Причиною цього послужили:

1) збільшення у валовому внутрішньому продукті (ВВП) розвинених країн частки продукції, що виробляється малими та середніми підприємствами, яка в основному перевозиться автомобільним транспортом невеликими партіями;

2) збільшення обсягів виробництва наукоємкої продукції та зниження матеріало- та енергоємності продукції;

3) структурні зрушення в економіці країн Східної Європи, викликані переходом від планового до ринкового ведення господарства, які зумовили різкий спад обсягів промислового та сільськогосподарського виробництва в цих країнах;

4) посилення тенденцій до переходу пасажирів із залізничного транспорту на приватний автотранспорт, як більш зручний, або на авіатранспорт, що забезпечує значно більшу швидкість перевезень;

5) нерівноцінність в умовах діяльності залізниць і автотранспорту, пов'язану з тим, що витрати на утримання автомобільних доріг в основному покривалися з державного та місцевих бюджетів, а залізниці утримували колію та всі необхідні постійні пристрої за рахунок власних коштів;

6) нездатність державних залізниць швидко реагувати на зміни ринкової ситуації, внаслідок чого спектр послуг, що надаються, був обмежений, а їхня інколи невисока якість не відповідала зростаючим потребам клієнтури;

7) виконання залізницями соціальних функцій (перевезення пасажирів за пільговими тарифами, перевезення на малодіяльних лініях);

8) недостатньо ефективна система управління державними залізницями, її нездатність протистояти профспілкам і запобігти надмірному збільшенню чисельності працівників, заробітної плати та пенсійних зобов'язань.

Зрештою всі вищезгадані причини призвели до того, що залізниці стали нести значні збитки і вимагали все більшої фінансової підтримки держави, а єдиним виходом із ситуації, що склалася, стало реформування національних залізничних систем.

Основні завдання реорганізації залізниць, орієнтовані на підвищення загальної економічної ефективності, у різних країнах були схожі та включали:

- надання залізниці можливості функціонувати як комерційне підприємство, орієнтоване на ринкові умови;
- посилення конкуренції між окремими видами транспорту та в рамках самої залізничної галузі;
- отримання більш точної управлінської інформації та оцінок на основі розділення відповідальності за фінансові результати;

- вирівнювання умов діяльності залізниць та інших видів транспорту;
- посилення ролі приватного сектора на залізницях;
- списання заборгованості залізниць перед державою.

Хоча проблеми та основні цілі (підвищення якості послуг і зменшення збитків залізниць) були багато в чому схожі, на початковому етапі існували різні підходи до реформування системи організації залізниць. Надалі виділилося дві основні, принципово різні моделі: «американська», що припускає створення вертикально інтегрованих підприємств, і «європейська», яка передбачає виділення інфраструктурно-го підприємства та підприємств, що здійснюють перевезення [2, 3].

«Американська» модель припускає розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень шляхом створення декількох вертикально інтегрованих підприємств, тобто підприємств, що володіють (на певних правах) інфраструктурою й обслуговують її та одночасно здійснюють перевезення [2-4]. Причому форма власності підприємств може бути як приватною, так і державною [7]. Така структура залізниць дозволяє говорити про «паралельну конкуренцію»: більшість ключових населених пунктів сполучає декілька ділянок залізниці, приблизно однакових за довжиною, але що належать різним компаніям.

При переході до вертикально інтегрованої моделі організації залізничної системи економічні стосунки між структурними підрозділами в рамках окремої компанії багато в чому відповідають унітарній моделі. Проте якщо здійснення перевезення виходить за межі окремої залізниці, то може виникнути необхідність доступу до мережі суміжної залізниці.

З іншого боку, пропускна спроможність ліній, як правило, використовується не повністю. І залізниця – власник мережі з метою зменшення питомих витрат шляхом збільшення обсягів перевезень може надати право користування своєю мережею іншій компанії за плату, що перевищує власні додаткові витрати, які з'являються у такому разі, але що не перевищує витрати, які понесла б компанія-орендар, експлуатуючи власну мережу [8]. Для врегулювання подібних питань складаються договори про право доступу рухомого складу однієї компанії до мережі іншої компанії за певну плату.

Природно, що зразком для даної моделі послужили залізниці США.

У цілому, реформи, що проводяться в рамках «американської» моделі, вважаються досить успішними. Про це свідчить високий рівень доходів залізничних підприємств в Японії, Мексиці, Аргентині та інших країнах, який дозволяє не лише покривати витрати на перевезення, але й здійснювати інвестиційну діяльність.

Інша модель, що передбачає відділення на залізничному транспорті перевізної діяльності від управління інфраструктурою, була запропонована Комісією Європейського співтовариства в січні 1990 р. [4]. Вона припускає створення двох видів підприємств, а саме: єдиного підприємства, що володіє інфраструктурою, і підприємств, що виступають як організатори та виконавці перевезень вантажів і пасажирів на комерційній основі (операторів перевезень). При цьому підприємство – власник інфраструктури повинно забезпечувати вільний доступ операторів до ресурсів інфраструктури, а підприємства-перевізники, що конкурують між собою, – платити за право користування інфраструктурою.

Розробники даної моделі керувалися наступними ідеями:

- 1) розвиток конкуренції усередині самої залізничної галузі;
- 2) забезпечення єдиного європейського залізничного простору;
- 3) підвищення ефективності роботи залізниць і поліпшення якості послуг, що надаються;
- 4) враховуючи соціальне й екологічне значення залізничного транспорту, передбачалося збереження його субсидування з боку держави у сфері пасажирських перевезень, а інколи й інфраструктури [2, 8].

На практиці такі чинники, як площа й економічний стан країни, її історичні особливості та національна культура, загальна протяжність залізничних ліній і ступінь децентралізації в управлінні залізничними підприємствами, призвели до певних відмінностей у реалізації реформ на залізничному транспорті в різних країнах ЄС. У зв'язку з цим Ж.-П.Естіваль у рамках «європейської» моделі організації залізниць виділив ще три структурні моделі: модель розділення, інтеграційну і холдингову [5].

Модель розділення передбачає, що підприємство з утримання інфраструктури та оператори перевезень є самостійними юридичними особами з окремими балансами, звітністю та відповідальністю за результати діяльності. Ця модель, з відповідною національною адаптацією, використана у Великобританії, Іспанії, Португалії, Франції, Голландії та скандинавських країнах.

При інтеграційній моделі здійсненням перевезень і утриманням інфраструктури займаються незалежні, з погляду управління, організаційні структури, які мають окремі рахунки та окремі баланси. Але вони не є самостійними юридичними особами та входять до складу єдиного інтегрованого підприємства. Ця модель застосовується в Бельгії і Люксембурзі.

Холдингова модель (трансформація в холдинг) є результатом поєднання двох перших моделей. У цьому випадку оператори перевезень і підприємство, яке управляє інфраструктурою, юридично не залежать одне від одного, але стратегічні напрями їх діяльності визначаються органом управління холдингу. Холдингова модель дозволяє здійснювати централізоване управління мережею залізниць та забезпечувати безпеку перевезень, але в той же час дає можливість окремим структурним підрозділам діяти з певною мірою свободи для отримання більш високих фінансових результатів. За цією моделлю працюють залізниці Німеччини, Італії, Австрії та Греції, а її застосування при реформуванні залізничного транспорту України є найбільш привабливим.

У цілому досвід використання окремих моделей організації залізничних систем свідчить, що для країн з ринковою економікою характерним є створення внутрішньогалузевої конкуренції на залізничному транспорті з урахуванням національних особливостей та світових тенденцій розвитку економіки із застосуванням «європейської» або «американської» моделі.

Проте, не дивлячись на успішність реформ, що проводяться за «американською» моделлю, її застосування в умовах України не представляється доцільним. Враховуючи геополітичне положення України та її прагнення до інтеграції з країнами ЄС, можливою альтернативою «унітарної» моделі організації українських залізниць може бути «холдингова» модель, яка в найбільшій мірі відповідає існуючим вимогам транспортного ринку.

- 1.Мойер Н., Томпсон Л. Варианты реорганизации железных дорог // Железные дороги мира. – 1993. – №7. – С.8-15.
- 2.Дудина О.И., Бронников С.А. Опыт зарубежных стран по реструктуризации железных дорог // Проблемы организации производства и труда в условиях реформирования транспорта: Сб. науч. тр. Уральского ГУПС. – 2003. – С.207-212.
- 3.Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы. – М.: ЦЭФИР, 2003. – 29 с.
- 4.Котов Г.В. Железнодорожный транспорт в условиях рыночной экономики // Железнодорожный транспорт. – 1992. - №3. – С.72-77.
- 5.Естиваль Ж.-П. Організаційні моделі залізниць: національні критерії побудови // Залізничний транспорт України. – 2005. – №1. – С.68-71.
- 6.Бараш Ю.С. Принципи побудови структури управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України. – 2004. – №3. – С.66-68.
- 7.Модели управления железными дорогами // Железные дороги мира. – 2002. – №11. – С.9-11.
- 8.Разделение функций контроля за инфраструктурой и эксплуатацией // Железные дороги мира. – 1998. – №4. – С.39-42.

Отримано 21.05.2008