

**ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ**

**Кафедра маркетингу**

**О. І. Зоріна, В. А. Волохов, І. В. Волохова**

**МАРКЕТИНГОВИЙ РОЗВИТОК РИНКУ  
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*Конспект лекцій*

**Харків – 2017**

Зоріна О. І., Волохов В. А., Волохова І. В. Маркетинговий розвиток ринку транспортних послуг: Конспект лекцій. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. – 46 с.

Конспект лекцій містить основний матеріал щодо маркетингового розвитку ринку транспортних послуг у період його реформування та посилення конкуренції на ринку транспортних послуг.

Рекомендується для студентів спеціальності 075 «Маркетинг» усіх форм навчання.

Бібліогр.: 28 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри маркетингу 26 грудня 2016 р., протокол № 6.

Рецензент

доц. О. Л. Васильєв

О. І. Зоріна, В. А. Волохов, І. В. Волохова

МАРКЕТИНГОВИЙ РОЗВИТОК РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ  
ПОСЛУГ

*Конспект лекцій*

Відповідальний за випуск Зоріна О. І.

Редактор Еткало О. О.

---

Підписано до друку 10.03.17 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,0. Тираж 50. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,

61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

## Зміст

Вступ.....	5
...	
Тема 1. Об'єкт, предмет, структура та зміст дисципліни «Маркетинговий розвиток ринку транспортних послуг».....	6
1.1 Об'єктивна необхідність вивчення дисципліни «Маркетинговий розвиток ринку транспортних послуг».....	6
1.2 Об'єкт, предмет і структура курсу.....	7
1.3 Роль залізничного транспорту в загальносвітовій транспортній системі.....	8
Тема 2. Загальні тенденції розвитку світової транспортної системи.....	11
...	
2.1 Загальна характеристика світової транспортної системи.....	11
...	
2.2 Маркетинговий розвиток на ринку вантажних перевезень.....	15
...	
2.3 Маркетинговий розвиток на ринку пасажирських перевезень.....	18
...	
2.4 Роль залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.....	20
Тема 3. Перспективи розвитку залізничного транспорту європейських країн.....	23
3.1 Передумови структурних реформ у залізничній галузі країн Європи.....	23
3.2 Організаційні моделі реформування європейських залізниць.....	24
.....	

Тема 4. Закономірності розвитку залізничного транспорту в країнах Північної і Південної Америки.....	26
4.1 Особливості «американської моделі» реформування залізниць.....	26
.....	
4.2 Реформи залізниць країн Латинської Америки.....	27
Тема 5. Аналіз і загальні тенденції розвитку залізничного транспорту країн Сходу, Азії і Африки.....	29
5.1 Структурні перетворення на залізничному транспорті Японії.....	29
5.2 Реформи залізниць Китаю.....	30
5.3 Особливості розвитку залізничного транспорту Індії.....	31
..	
5.4 Перспективи розвитку африканських залізниць.....	32
Тема 6. Стратегічні напрямки розвитку залізничного транспорту країн СНД.....	33
6.1 Структурні реформи залізничного транспорту Росії....	33
6.2 Реформи на залізницях Казахстану.....	35
Тема 7. Пріоритетні напрямки розвитку залізничного транспорту України в умовах дії загальносвітових тенденцій.....	36
.....	
7.1 Роль транспортної системи України в євразійських інтеграційних процесах.....	36
7.2 Основні напрями реформування залізничного транспорту	40

України.....			
7.3 Пріоритетні завдання розвитку транспорту.....			43
Список літератури.....			44

## **ВСТУП**

Процес інтеграції України до світової економічної системи веде до зростання обсягу товарних операцій з іншими країнами світу. З огляду на це рівень розвитку транспортної системи держави є однією з найважливіших ознак технологічного прогресу та конкурентоспроможності і стає засобом для ефективного входження у світове співтовариство і набуття статусу, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Геополітичне розташування України дає змогу успішно використовувати внутрішні транспортні мережі для транзиту товарів між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Вигідне з позицій транзитних перевезень розташування України - на перехресті торговельних шляхів – одна із суттєвих рис привабливості національного ринку для зарубіжних інвесторів і

виробників, а залізничні сполучення з іншими країнами підкреслюють виняткову важливість розвитку транспортування вантажів через залізничні сполучення. Одночасно перевезення вантажів залізничним транспортом дає можливість виробникам досягти значної економії на транспортних витратах, зберігаючи при цьому великий асортимент товарів. Це свідчить про об'єктивну необхідність розвитку інтеграційних процесів шляхом удосконалення діяльності залізничних перевізників як гарантів забезпечення транспортного сполучення у межах інтеграційних об'єднань.

У даному конспекті лекцій викладено матеріал щодо основних тенденцій розвитку транспортних систем провідних країн світу з метою формування у майбутніх менеджерів - економістів цілісної системи знань щодо сучасних світових тенденцій на ринку вантажних та пасажирських перевезень.

## **ТЕМА 1. Об'єкт, предмет, структура та зміст дисципліни «Маркетинговий розвиток ринку транспортних послуг»**

### **1.1 Об'єктивна необхідність вивчення дисципліни «Маркетинговий розвиток ринку транспортних послуг»**

Транспорт – важлива ланка у сфері економічних відносин. Він бере участь у створенні продукції і доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом і споживанням, між різними галузями господарства, між країнами і регіонами. Транспорт впливає на розвиток світового господарства як споживач основної сировини: металу, електроенергії, палива, деревини, гуми і інших продуктів. На транспорт припадає значна частка основних виробничих фондів виробничого персоналу. У світі в системі транспорту працює понад 100 млн люд.

У широкому значенні слова сучасний транспорт – це великий і складний комплекс народного господарства, в рамках якого діють самостійні галузі (залізничний, морський, річковий, автомобільний, трубопровідний і повітряний види транспорту), а також міський і промисловий транспорт. Незважаючи на адміністративно-господарську самостійність, усі види транспорту перебувають у відомій взаємозалежності і справляють істотний вплив як на перевізний процес, так і на кінцеві техніко-економічні результати діяльності.

Вважається, що транспорт належить до комунікаційної системи. На ранніх етапах розвитку суспільства він включав усі процеси обміну, а потім почав спеціалізуватися на переміщенні матеріальних об'єктів. У даний час його функція полягає у з'єднанні чинників виробництва в процес відтворення і забезпеченні їх доступу на ринок. Іншими словами, транспорт з'єднує час і простір, що розділяють виробників, покупців і продавців. В економічному плані він послаблює часовий і просторовий розрив між виробництвом і споживанням.

Транспорт виступає одним з головних чинників, що впливають на розміщення продуктивних сил. Будучи частиною процесу виробництва, він забезпечує ефективність використання виробничих ресурсів.

Безперечною є роль транспорту в забезпеченні економічного зростання. Збільшення виробництва продукції залежить від зростання випуску і спеціалізації, що вимагає більше сировини, великих розмірів ринку і більшого обсягу транспортної роботи. Тому транспорт виступає чутливим барометром стану національних і світового господарств. У той самий час, будучи великим споживачем транспортних засобів і будівельних матеріалів, він впливає на завантаження виробничих потужностей, на формування ВВП.

Початок ХХІ століття характеризується динамічним розвитком інтеграційних процесів в усіх регіонах світу. Глобалізація як об'єктивна тенденція розвитку людської цивілізації відкриває додаткові можливості для подальшого розвитку економіки. Великого значення в інтеграційних процесах набуває ефективне вирішення проблем переміщення пасажирів і

транспортування вантажів між країнами, регіонами і цілими континентами.

Під глобалізацією національних господарств розуміється створення і розвиток міжнародних, світових продуктивних сил, чинників виробництва, коли засоби виробництва використовуються на міжнародному просторі. Глобалізація виявляється у створенні окремими компаніями господарських об'єктів в інших державах і розвитку наднаціональних форм виробничих зв'язків між різними національними господарствами.

Розвиток транспортних систем в економіках різних держав, а також інтеграційних процесів, направлених на взаємовигідну співпрацю між країнами в сучасних ринкових умовах, зумовив необхідність вивчення курсу «Світові тенденції на ринку транспортних послуг».

## **1.2 Об'єкт, предмет і структура курсу**

**Об'єктом вивчення дисципліни** є залізнична транспортна система країн світу.

**Предмет** – загальні закономірності розвитку залізничного транспорту провідних країн світу і визначення чинників, які їх обумовлюють.

**Метою вивчення дисципліни** є формування загальних відомостей про місце і значення залізничного транспорту провідних країн світу в сучасних умовах і закономірностей його подальшого розвитку.

### **Структура курсу:**

1 Світові тенденції розвитку ринку вантажних і пасажирських залізничних перевезень.

2 Аналіз і загальні тенденції розвитку залізничного транспорту провідних країн Європи.

3 Закономірності розвитку транспорту країн Північної і Південної Америки.

4 Загальні закономірності розвитку залізничного транспорту країн Азії.



5 Сучасні тенденції розвитку транспортної системи країн Африки.

6 Перспективи розвитку австралійських залізниць.

7 Закономірності розвитку залізничної галузі країн СНД.

8 Підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту України в умовах дії загальносвітових закономірностей його розвитку.

### **1.3 Роль залізничного транспорту в загальносвітовій транспортній системі**

Транспорт – це комплекс, який складається з окремих видів: залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного і повітряного. У кожного з них є свої особливості, переваги і сфера застосування. Вони взаємодіють між собою і складають транспортну систему, яка розвивається під впливом господарства в цілому і окремих його галузей. Найбільший вплив на транспорт має промисловість, тому що вона формує основні вантажопотоки. У свою чергу транспортний чинник є одним з вирішальних при розміщенні промислових підприємств.

Безпосередньо з транспортом пов'язана зовнішня і внутрішня торгівля. Обсяг вантажообігу із зарубіжними країнами залежить від економічних відносин з цими країнами. У внутрішній торгівлі вантажообіг залежить від багатьох чинників: територіальної організації торгівлі, особливостей товарних ресурсів, розмірів і складу товарообігу, концентрації населення як споживача роздрібного товару та ін. У процесі виробництва продукції і обміну нею між окремими державами, регіонами, містами складаються транспортно-економічні зв'язки, які виявляються у вантажопотоках.

Транспортно-економічні зв'язки розрізняють за видами транспорту, вантажами, розмірами території. Вони можуть бути міжнародними, міжрегіональними і внутрішніми. Розміщення транспортно-економічних зв'язків залежить від рівня розвитку країн і може змінюватися під впливом суспільно-політичної ситуації у світі.

Злагожденість, взаємодія всіх видів транспорту дає змогу говорити про єдину транспортну систему, яка виступає як одна з базових галузей народного господарства, що сприяє об'єднанню всіх економічних районів країни в єдиний господарський комплекс і комплексному розвитку кожного економічного району. Від ступеня розвитку і ефективності роботи транспорту залежить безперебійність взаємодії всіх галузей народного господарства і підприємств, своєчасність міжгалузевих і міжрайонних постачань різноманітної продукції.

У сучасних ринкових умовах до транспортної системи України висуваються високі вимоги щодо якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортної системи країни має відповідати вимогам європейської інтеграції.

Геополітичне розташування України обумовлює істотний вплив залізничного транспорту на економічний і соціальний розвиток держави. В умовах, коли Україна намагається стати з часом членом ЄС, роль залізничного транспорту посилюється. Це пояснюється тим, що тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків і міжнародної економічної кооперації. Інтеграційні процеси, які відбуваються на європейському континенті, вимагають створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили, що обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів. Користуючись вигідним геополітичним розташуванням, маючи розвинену мережу залізниць і автомобільних шляхів, сучасні морські порти, Україна займає одну з ключових позицій в забезпеченні транспортних зв'язків між країнами Європи і Азії.

Залізничний транспорт широко використовується як у внутрішніх, так і в міжнародних зв'язках через свою надійність, регулярність, можливості перевезення вантажів і пасажирів незалежно від пори року і погодних умов, малий ступень дії на навколишнє середовище, невелику енергоємність перевізної роботи (споживання енергії на залізничному транспорті у шість

разів менше, ніж в авіації, і у три рази менше, ніж на автотранспорті).

Залізничний транспорт України за загальною довжиною залізниць (23 тис. км) займає четверте місце у світі (після США, Росії, Канади). За вантажообігом він виконує основні обсяги перевезень – 40 – 50 % (навіть у рік найбільшого спаду – 1997 – понад 40 %), а за пасажирообігом є безперечним лідером – на нього припадає 50 – 70 % загального обсягу перевезень.

Залізничному транспорту належить провідна роль у транспортній системі України. У загальному вантажообігу питома вага залізниць складає понад 89 %, в загальному пасажирообігу – понад 62 %. Для України властивими є великі обсяги перевезень первинної продукції, до якої належить, в основному, сировина. Відомо, що масові обсяги перевезень сировини якнайкраще освоюються саме залізничним транспортом. Крім того, Україна не має достатньо власних енергетичних ресурсів, тому перевага надаватиметься тим видам транспорту, які забезпечать найменші витрати енергоресурсів на перевезення вантажів. Отже, і надалі залізницям належатиме провідна роль на ринку вантажних перевезень. Щодо пасажирських перевезень, то, як показує досвід провідних країн, навіть у країнах з розвинутою ринковою економікою обсяги перевезень пасажирів залізничним транспортом досить високі, оскільки такі перевезення залишаються соціально значущими.

Перевізна робота, здійснювана на залізницях України, майже дорівнює обсягу, що виконується залізницями країн ЄС, разом узятими. Рівень перевезень вантажів на одного мешканця в Україні вище, ніж у більшості європейських країн. Це говорить про вищу вантажонапруженість і інтенсивність залізниць України в порівнянні з європейськими. Роль залізничного транспорту в системі транспортних сполучень України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори, що створює можливість швидкісного залізничного сполучення майже між усіма державами Європи.

Із входженням України в європейський економічний простір та збільшенням у зв'язку з цим обсягів вантажних і пасажирських перевезень, значення залізничного транспорту зростає.

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, автомобільних шляхів, трубопроводів створює всі необхідні передумови для залучення додаткових обсягів транзитних перевезень. Серед усіх видів транспорту для здійснення транзитних вантажних перевезень залізничний транспорт має найбільші спроможності, що пояснюється його універсальністю (можливістю здійснювати перевезення протягом усієї доби за будь-яких природно-кліматичних умов, можливістю освоювати масові обсяги вантажних перевезень, можливістю перевозити будь-які вантажі).

## **ТЕМА 2. Загальні тенденції розвитку світової транспортної системи**

### **2.1 Загальна характеристика світової транспортної системи**

Розвиток світової транспортної системи характеризується збільшенням обсягів вантажних і пасажирських перевезень. При цьому зростання перевезень перевищує зростання довжини і розгалуженості транспортної мережі. За довжиною транспортних шляхів найбільшу питому вагу мають автомобільні: понад 70 %, і лише 5 % належить залізницям. Далі йдуть трубопровідний і внутрішній водний транспорт. За обсягом вантажообігу перше місце належить морському транспорту — 70 %; потім йдуть залізничний і автомобільний транспорт. Це пояснюється зростанням морських перевезень і їх середньої дальності, значно більшим, ніж в інших видів транспорту. У вантажообігу світової транспортної системи переважають розвинені країни.

Залізничний транспорт надзвичайно важливий для внутрішніх перевезень. Система залізниць світу склалася на початку ХХ століття. Протягом перших десятиліть їх довжина то

збільшувалася, то скорочувалася. Скорочення припадало на період економічних криз, а також на загострення конкуренції з іншими видами, перш за все – автомобільним транспортом. Істотний вплив на скорочення залізниць мала зміна напрямів вантажопотоків. З експлуатації знімалися малозавантажені паралельні лінії і дрібні відгалуження, але загальна конфігурація залізниць не порушувалася. Довжина залізниць світу складає приблизно 1,3 млн км. Більше половини експлуатаційної довжини припадає на розвинені країни і лише 1/5 – на ті, що розвиваються. Відповідно в першому випадку щільність шляхів набагато вища, ніж у другому. Найбільш висока вона в Бельгії, Німеччині, Швейцарії: 4 – 18 км/100 км<sup>2</sup>. У багатьох країнах цей показник не перевищує 0,1 – 0,5 км/100 км<sup>2</sup>. Є країни, що не мають залізниць: Кіпр, Лаос, Нігер, Чад, Бурунді, Ісландія і т. д.

Частка транспорту у ВВП більшості країн коливається в межах 4 – 9 %, а в зайнятості – 3 – 8 %. При сучасних масштабах виробництва обсяг продукції в середньому на одного мешканця в розвинених країнах досягає 20 – 25 т, а в цілому по всьому світу – близько 10 т на рік. Відночас кожна тонна суспільної продукції сумарно у сфері виробництва і у сфері обігу в середньому потребує 860 т/км роботи транспорту.

Різко зростає мобільність людей. У 1900 році у США пересічний громадянин пересувався на 698 км на рік в основному на роботу. У 80-ті роки пересування людини з урахуванням усіх видів транспорту досягло 19,2 тис. км на рік, збільшившись з початку століття майже у 27,5 разу. У Західній Європі дані показники менші в півтора - два рази. Усі країни з високим рівнем розвитку відрізняються відносно великою кількістю поїздок людей для забезпечення їх економічної і соціальної активності. Так, у слаборозвинених країнах переміщення людей не перевищують 480 – 660 км на рік, тобто приблизно 2 км на день, а в найбільш розвинених країнах світу – приблизно у 20 разів більше. Висока мобільність людей і відповідно користування послугами транспорту починається з досягнення країною середнього рівня розвитку.

Для аналізу ролі перевезень в економічному розвитку використовується ряд показників: співвідношення ВВП і вантажообігу, еластичність попиту на транспортні послуги по

відношенню до доходу на душу населення та ін. Співвідношення ВВП і вантажообігу (т/км) є найменшим у розвинених країнах: на один долар ВВП припадає приблизно 2,4 т/км переміщення вантажу, у країнах із низьким рівнем розвитку - у два рази більше. Приблизно таке співвідношення наголошується і в еластичності попиту. Відмінності в показниках, як бачимо, досить значні. Вони свідчать про те, що рівень економічного зростання потребує великих обсягів перевезень у менш розвинених країнах, ніж у високорозвинених. Річ у тому, що в індустріальних країнах більше розвинена сфера послуг, яка не вимагає великих перевезень на одиницю виробництва, і менша частка важкої промисловості, що є транспортно інтенсивною.

Різну роль виконує транспорт у підсистемах світового господарства при здійсненні зовнішньоторговельних зв'язків. Її показником виступає транспортна складова. Транспортна складова активно впливає на спеціалізацію і кооперацію виробництва. У разі коли величина додаткових транспортних витрат перевищує вигоди, що отримуються від міжнародної спеціалізації і кооперації виробництва, вона стає неефективною.

Транспортні витрати складають помітну величину по відношенню до обсягу міжнародних поставок. Транспортні витрати в 90-ті роки складали близько 4 – 5 % світового імпорту, що приблизно у два рази нижче за рівень 70-х років. У розвинених країнах частка транспортних витрат нижча, в тих, що розвиваються, - вище, складає приблизно 8 %. Зазначені співвідношення пояснюються перш за все різною динамікою світових експортних цін і тарифів на транспортні послуги, а також відносно високою питомою вагою «транспортної складової» в цінах на сировину і відносно низькою - в цінах на готові вироби.

Розвиток світового транспорту характеризується зростанням шляхів сполучення, вантажних і пасажирських перевезень. Зростання перевезень випереджає зростання шляхів сполучення. На прикладі США можна сказати, що у міру економічного розвитку динаміка вантажообігу зменшується, а пасажирообігу - зростає.

За кількістю вантажів, що перевозяться, серед усіх видів транспорту на першому місці перебуває автомобільний, далі

будуть залізничний, морський, трубопровідний, внутрішній водний і авіаційний транспорт. Швидке зростання вантажних перевезень автомобільним транспортом призводить до скорочення інших видів транспорту, особливо залізничного і внутрішнього водного. Це пояснюється багатьма причинами, зокрема меншою густотою їх мережі, їх нездатністю без перевантаження забезпечити доставку товару від «дверей до дверей».

Процеси концентрації промислового виробництва до 60-х років сприяли інтеграції залізниць і внутрішніх водних шляхів. Фрагментація виробництва, диверсифікація попиту і збільшення номенклатури виробів сприяють до зростанню ролі автомобільного транспорту. Залізничний транспорт залежить від перевезень насипних і масових вантажів. У США на їх частку припадає 80 % залізничних перевезень, при цьому кам'яне вугілля і сільськогосподарські продукти складають 38 і 12 %.

Пріоритети окремих видів транспорту у світовому вантажообігу також змінюються. За обсягом вантажообігу (т/км) лідирує морський транспорт, на частку якого припадає 60 % світового обсягу. Перше місце, що належить морському транспорту у вантажообігу, пояснюється як значним розвитком товарообігу, так і середньою дальністю морських перевезень, які перевищують 7 тис. км.

Процес контейнеризації і впровадження прогресивних транспортних технологій привели до змішаних міжнародних перевезень (інтермодальних, багатомодальних або комбінованих). Під **інтермодальним** перевезенням розуміють перевезення партії вантажу в одній транспортній одиниці – контейнері із застосуванням різних видів транспорту – залізничного, морського, автомобільного. Були створені інтегровані транспортні системи за участю різних видів транспорту, робота яких строго скоординована і взаємопов'язана. Змішані перевезення набули величезного розвитку, про що можна судити за обсягом морських контейнерних перевезень. Змішані перевезення підштовхнули транспортні компанії до подолання їх сегментної роз'єднаності і сприяли процесу вертикальної інтеграції всієї транспортної індустрії.

Таким чином, підсумовуючи вищесказане, слід підкреслити, що всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу в їх взаємодії на національному, міжнародному, міжконтинентальному і світовому рівнях складають транспортну систему. При цьому потрібно мати на увазі, що транспортна мережа, як і інформаційна, на континентах і в регіонах не пододала своєї фрагментарності, оскільки у минулому вона створювалася, головним чином, для задоволення національних інтересів, залишаючи «вузькі» місця і розриви між окремими країнами. Глобальна транспортна система набула свого розвитку більшою мірою під впливом пасажирських перевезень.

У цілому конкуренція, технічні і технологічні удосконалення, скорочення життєвого циклу товарів і збільшення тиску споживачів відносно якості і цін примушують виробників, а також транспортні компанії докладати зусилля до зниження витрат виробництва, що приводить до пониження цін. З початку століття транспортні тарифи в реальному виразі знизилися більш ніж у 12 разів. Процеси інтернаціоналізації сприяли зниженню тарифних бар'єрів. Цей процес разом із зниженням цін на перевезення зменшив невідповідність між внутрішніми і зовнішніми ринками, створив умови для розміщення підприємств у районах із нижчими витратами виробництва.

## **2.2 Маркетинговий розвиток на ринку вантажних перевезень**

Ринок вантажних перевезень складається із залізничного, автомобільного, трубопровідного, морського, авіаційного і річкового видів транспорту. Найбільші обсяги перевезень здійснюють залізничний, автомобільний, трубопровідний і морський види транспорту, проте на ринку вантажних перевезень активніше конкурують між собою залізничний і автомобільний види транспорту. Це пояснюється тим, що в одних і тих самих напрямках перевезень існують як залізничні, так і автомобільні шляхи, а основна маса вантажів за технічними характеристиками може бути перевезена як залізницями, так і автотранспортом. Останнім часом все більше вантажів, які традиційно перевозилися залізничним транспортом, на короткі відстані



перевозяться автомобілями. Аналіз середньої відстані перевезення вантажів залізницями і автотранспортом свідчить, що і для залізничного транспорту, і для автотранспорту цей показник зростає. Тобто автотранспорт пристосовується до перевезення вантажів на великі відстані, а залізниці втрачають перевезення вантажів на короткі відстані. Це свідчить про те, що конкурентоспроможність залізничного транспорту при перевезенні вантажів на короткі відстані знижується, а конкурентоспроможність автотранспорту, навпаки, зростає. Це пояснюється тим, що автотранспорт:

- забезпечує доставку вантажів від «дверей до дверей», чого не може запропонувати залізничний транспорт без перевантаження вантажів вагонів на автомобіль, оскільки не всі клієнти мають під'їзні шляхи;

- може забезпечити доставку вантажів точно в строк, чого в даний час не може зробити залізничний транспорт, оскільки вантажні перевезення здійснюються згідно з планом формування вантажних поїздів;

- використовує гнучку систему тарифів, чого не може зробити залізничний транспорт унаслідок державного регулювання тарифів на вантажні перевезення.

Аналіз вантажних перевезень показує, що відстані перевезень вантажів автотранспортом щорічно збільшуються, а обсяги перевезень зростають. Це пов'язано не лише з тим, що автотранспорт пристосовується до перевезення вантажів на великі відстані, але і із тим, що розвиток науково-технічного прогресу супроводжується збільшенням використання наукоємних технологій і зростанням випуску наукоємної продукції. Збільшення обсягів виробництва наукоємної продукції практично не потребує зростання використання сировини. Сама ж наукоємна продукція перевозиться, в основному, автотранспортом через те, що ростуть вимоги до умов перевезення і збереження такої продукції. Крім того, вартість наукоємної продукції набагато перевищує вартість масових вантажів, тому виробники наукоємної продукції зацікавлені в прискоренні строків її доставки до споживачів, що сприяє прискоренню обігу їх оборотних коштів. На частку залізничного

транспорту залишаються перевезення масових вантажів на великі відстані, до яких, в основному, належить сировина.

В економічно розвинених країнах виробляється все більше наукоємної продукції, тому обсяги вантажних перевезень автотранспортом зростають, а обсяги перевезень масових вантажів залізничним транспортом практично залишаються незмінними. Для збільшення обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом, який, принаймні забезпечує найменші витрати енергоресурсів на перевезення однієї тонни вантажу в порівнянні з іншими видами транспорту, необхідно вживати заходів, що направлені на підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень. Це можна зробити завдяки підвищенню якості вантажних перевезень. Тому в даний момент актуальним є впровадження швидкісних вантажних перевезень, які нестримно розвиваються у провідних європейських країнах. Розвиток швидкісних вантажних перевезень дасть змогу прискорити строки доставки вантажів, а використання вантажних вагонів нового покоління забезпечить підвищені умови до зберігання вантажів у процесі їх транспортування. Крім того, використовувати переваги залізничного і автомобільного видів транспорту для поліпшення якості вантажних перевезень можна завдяки впровадженню змішаних комбінованих перевезень, які активно розвиваються в усьому світі. На європейському континенті створюються міжнародні транспортні коридори, на яких забезпечуються швидкісні вантажні перевезення у змішаному сполученні. А для оптимізації транспортних витрат і забезпечення доставки вантажів «від дверей до дверей», точно в строк, точно за розкладом створюються логістичні центри, які також забезпечують високий рівень збереження вантажів у процесі транспортування.

### **2.3 Маркетинговий розвиток на ринку пасажирських перевезень**

На ринку пасажирських перевезень активно конкурують між собою автомобільний, авіаційний і залізничний види транспорту. Залізничний транспорт традиційно в усіх країнах є громадським перевізником, тому держава втручається в ціноутворення на пасажирські залізничні перевезення. Серед усіх видів транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів, саме на частку

залізничного транспорту припадає виконання соціально значущих нерентабельних пасажирських перевезень, оскільки цим видом транспорту традиційно користуються малозабезпечені верстви населення.

Аналіз розвитку пасажирських перевезень у провідних країнах світу свідчить про те, що зростання доходів на душу населення супроводжується підвищенням вимог пасажирів до якості пасажирських перевезень, тому в усіх країнах, де залізниці виконують пасажирські перевезення, спостерігалася така тенденція: спочатку відбувалося зростання доходів на душу населення до певного рівня, а потім відбувалося зростання обсягів пасажирських залізничних перевезень; подальше зростання доходів населення приводить до того, що все більша частка потенційних пасажирів віддає перевагу дорогим, але і й більш комфортним видам транспорту, тому обсяги перевезень пасажирів залізничним транспортом зменшуються, а обсяги перевезень пасажирів автотранспортом і авіатранспортом збільшуються.

Так, у США зростання доходів населення привело до розвитку авіаційних пасажирських перевезень усередині континенту на далекі відстані і автомобільних пасажирських перевезень на невеликі відстані, а на залізничному транспорті залишилися лише приміські пасажирські перевезення в межах мегаполісів. Тобто традиційні пасажирські залізничні перевезення стали неконкурентоспроможними порівняно з авіаційними і автомобільними пасажирськими перевезеннями. Але ті переваги, які має залізничний транспорт порівняно з іншими видами транспорту (здійснення перевезень за будь-яких метеорологічних умов, у будь-який час доби, за порівняно невисокими тарифами, спричинення найменшої екологічної шкоди і т. ін.) у сучасних умовах економічного розвитку (глобалізація економічних процесів, обмеженість енергоресурсів, забруднення навколишнього середовища), мають бути використані. Саме тому на ринку транспортних послуг активно розвиваються високошвидкісні пасажирські залізничні перевезення. Вперше залізнична магістраль для високошвидкісних пасажирських перевезень була побудована в Японії в 1985 році. З тих пір швидкісні пасажирські залізничні

перевезення набули свого розвитку. Високошвидкісні пасажирські залізничні перевезення почали інтенсивно розвиватися з 1985 року і до 2000 року обсяги таких перевезень збільшилися у п'ять разів.

Світові тенденції у сфері пасажирських перевезень показують, що, починаючи з 1996 року, спостерігається зростання обсягів пасажирських перевезень на залізницях розвинених країн світу. І якщо в 1992 – 1995 рр. велика частина пасажирів у поїздках на короткі відстані надавала перевагу автомобільному транспорту, а в поїздках на середні і далекі відстані – повітряному, то після 1996 року значна їх частка повернулася до залізничного транспорту, що сталося в результаті розвитку високошвидкісних залізничних сполучень. Цілком очевидно, що повернути потенційних пасажирів до залізничного транспорту було б неможливо без істотних технологічних досягнень залізниць у галузі інфраструктури і рухомого складу. Завдяки впровадженню нових технологій підвищилася не лише комфортність, але і значно скоротилася тривалість поїздки маршрутами, які входять у мережу високошвидкісних магістралей. Так, тривалість поїздки за маршрутом Токіо – Осака скоротилася з 3 годин 36 хвилин до 2 годин 30 хвилин; за маршрутом Париж – Ліон – з 4 годин до 2 годин.

Сьогодні високошвидкісні пасажирські залізничні перевезення, які спочатку створювалися як внутрішні, розвиваються і на міжнародному рівні, тому що мережі високошвидкісного сполучення окремих європейських країн інтегруються в загальноєвропейську мережу. У цей час успішно функціонують високошвидкісні пасажирські залізничні сполучення у Франції, Німеччині, Італії, Іспанії, Бельгії, Нідерландах, Швеції, Норвегії, Фінляндії, а також створюються у Великобританії, Польщі, Росії і інших країнах.

Таким чином, конкуренція у сфері пасажирських перевезень між різними видами транспорту сприяла підвищенню якості пасажирських залізничних перевезень за рахунок впровадження високошвидкісного руху. При цьому відбувається і збільшення обсягів інвестицій у модернізацію матеріально-технічної бази залізниць, і збільшення поточних витрат на здійснення перевізної діяльності, яке не могло не вплинути на тарифи для цього виду пасажирських перевезень. Тарифи на такі перевезення вищі, ніж тарифи на звичайні пасажирські перевезення. Незважаючи на це,

високошвидкісні пасажирські залізничні перевезення можуть успішно конкурувати з авіаперевезеннями щодо термінів поїздки, а порівняно із звичайними залізничними пасажирськими перевезеннями забезпечують значне скорочення тривалості поїздки.

На залізничному транспорті України також передбачається в майбутньому створення мережі високошвидкісних залізничних магістралей. На сьогодні на залізницях України впроваджено лише швидкісні пасажирські перевезення, завдяки яким конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг у сфері пасажирських перевезень помітно підвищилася, тому що на цих напрямках тривалість поїздки зменшилася.

## **2.4 Роль залізничного транспорту на ринку транспортних послуг**

Залізничний транспорт України має ряд переваг порівняно з іншими видами транспорту:

- по-перше, це розгалужена мережа залізниць, універсальність для перевезень усіх видів вантажів і потужний технічний потенціал залізниць;

- по-друге, залізничний транспорт має велику провізну спроможність;

- він спроможний обслуговувати виробничі галузі господарства і задовольняти потреби населення в перевезенні незалежно від погодних умов і у будь-яку пору року;

- крім того, залізниця незамінна при перевезенні масових видів вантажів. На сьогодні залізницями України перевозиться 96,4 % вугілля, 97,8 % руди, 97,3 % чорних металів, 87,6 % добрив, 76,4 % будівельних матеріалів, тобто залізничний транспорт обслуговує всі важливі галузі економіки України;

- до переваг залізничного транспорту можна віднести низьку собівартість перевезення, надійність, безпеку, а також його екологічність.

Геополітичне розташування України визначає сьогодні і в осяжному майбутньому ключову роль саме залізничного транспорту в розвитку економіки країни, забезпеченні її стійкого

функціонування. Крім того, вигідне географічне розташування нашої держави на стику Центральної і Східної Європи сприятиме перетворенню його на важливий транспортний полігон міжнародного значення. Через територію України прокладений ряд транспортних магістралей (у тому числі і залізничних), які забезпечуватимуть ефективну реалізацію міжнародних транспортно-економічних зв'язків нашої країни і транзитних перевезень. Зокрема, територією України проходять три транс'європейські коридори (3-й, 5-й, 9-й) і чотири коридори Організації Співробітництва Залізниць (ОСЗ) - 3-й, 5-й, 8-й і 9-й. Загальна довжина залізничних міжнародних транспортних коридорів на території України складає 3,2 тис. км. Міжнародними транспортними коридорами перевозиться понад 60 % усіх транзитних вантажів.

Одним із перспективних напрямків діяльності українських залізниць на ринку транспортних послуг є розвиток інтермодальних перевезень. Під інтермодальним перевезенням мають на увазі перевезення партії вантажу в одній транспортній одиниці – контейнері із застосуванням різних видів транспорту – залізничного, морського, автомобільного.

Розвиток інтермодальних перевезень на залізничному транспорті України дає змогу підвищити рівень якості обслуговування вантажовласників, значно скоротити строки доставки вантажів, забезпечити доставку вантажів “від дверей до дверей” і точно в строк. Це збільшує привабливість залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

У зв'язку з приєднанням України до Світової організації торгівлі і інтеграцією України до ЄС забезпечення вільного транзиту вантажів і його розвиток сприятимуть підвищенню ефективності зовнішньої торгівлі, рівноправному входженню України в систему міжнародного розподілу праці. На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим чинником структурної перебудови її економіки. Слід також враховувати, що транзит як вид експорту транспортних послуг є одним з найбільш ефективних, а інвестиції в цю сферу транспортної діяльності дають швидку віддачу.

Залізничний транспорт поки справляється з обсягом перевезень, але працює на межі можливостей, тому що не

створено достатнього резерву пропускних, перевізних потужностей і баз переробки, а виробнича мережа фізично і морально застаріла. Через постійну відсутність засобів практично припинена закупівля рухомого складу. Залізниця має високу частку зношеності основних фондів (за деякими видами – 80 % - 90 %).

Враховуючи, що саме залізничний транспорт складає основу транспортної системи на європейському континенті, на сьогоднішній день залізниці не можуть орієнтуватися тільки на національні межі. В умовах, коли клієнтура дістає можливість вибору перевізника з багатьох пропозицій і ускладнює свої вимоги до перевезення, а конкуренти (і насамперед автомобільний транспорт) підвищують активність на ринку, вони мають бути конкурентоспроможними в міжнародних сполученнях. Збільшення обсягів перевезень створює економічну основу для забезпечення окупності інвестицій у розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту в прийнятні терміни за рахунок отримання додаткових прибутків, що спонукає державних і приватних інвесторів у розвинених країнах активізувати фінансову співпрацю з транспортом.

Створення загальноєвропейської мережі залізниць істотно вплинуло на економіку всіх європейських країн завдяки удосконаленню транспортного обслуговування, створенню надійної транспортної системи, тому що ефективність участі у світовій економіці потребує здійснення перевезень у короткі строки і з невеликими витратами. Саме тому у 2004 році створено Європейське залізничне агентство, метою якого є якнайшвидше створення єдиної інтегрованої залізничної мережі на європейському континенті.

Для створення інтегрованої залізничної мережі необхідно забезпечити універсалізацію залізниць за рахунок технічної гармонізації, експлуатаційної сумісності, організаційних змін, дерегулювання залізничного транспорту тощо. Без цього неможливо забезпечити ефективне використання інтеграційного потенціалу.

### **ТЕМА 3. Перспективи розвитку залізничного транспорту європейських країн**

### **3.1 Передумови структурних реформ у залізничній галузі країн Європи**

На сьогоднішній день тема реформування залізниць є дуже актуальною, оскільки від цього залежить майбутнє як залізничного транспорту, так і економіки в цілому.

Європейська співдружність у 1991 році видала директиву № 91/440, згідно з якою транспортні послуги (перевезення) мають бути відокремлені від діяльності інфраструктури. Це робиться для того, щоб залізничний транспорт став більш конкурентоспроможним порівняно з іншими видами транспорту.

З початку 90-х років більшість держав Європи узяли курс на комерціалізацію залізниць, яка передбачена на першому етапі реформування, і подальшу приватизацію. Загальними передумовами цих змін на вітчизняному і зарубіжному залізничному транспорті виступили:

- 1) поєднання функцій державного регулювання і господарської діяльності;
- 2) недостатній обсяг інвестицій і необхідність підвищення інвестиційної привабливості;
- 3) високий ступінь монополізації галузі;
- 4) необхідність підвищення ефективності, а саме продуктивності праці, мотивації персоналу до ефективного технологічного і фінансового управління;
- 5) наявність перехресного субсидування;
- 6) необхідність поліпшення якості послуг і виникнення потреб ринку в новому вигляді послуг;
- 7) невідповідність законодавства в галузі залізничного транспорту загальному законодавству;
- 8) необхідність проведення стабільної і гнучкої системи тарифоутворення;
- 9) наростаюча конкуренція з боку автомобільного транспорту і падіння обсягів залізничних перевезень;
- 10) значна кредиторська заборгованість залізничного транспорту;
- 11) необхідність скорочення державних субсидій.



Разом із характерними для більшості країн чинниками, що зумовили необхідність проведення реформ, у деяких країнах зміни були викликані низкою специфічних причин. Так, у Німеччині до реформи підштовхнуло об'єднання східної і західної частин країни. У Великобританії проходила широка кампанія з приватизації державних монополій. У Японії реформи були викликані потребою розділити управління залізницями за регіональними ознаками. Об'єднання країн Європейського Економічного Союзу викликане потребою в інтеграції залізничних систем. У зв'язку з цим була розроблена директива ЄС, яка вказувала на відділення інфраструктури від перевізної діяльності, що не лише мало збільшити прозорість системи, але і сприяти рівноправному доступу до інфраструктури залізниць сусідніх держав-членів ЄС.

### **3.2 Організаційні моделі реформування європейських залізниць**

Реформи на Європейських залізницях проходять, як правило, за трьома напрямками: виведення залізниць із відання уряду і ухвалення обома сторонами передбаченого переліку завдань і відповідальності; реструктуризація залізниць або тільки їх витрат з метою посилення ринкової орієнтації при збереженні ролі уряду в утриманні інфраструктури і підтримки соціально необхідних видів обслуговування; перегляд меж між громадським і приватним секторами в наданні транспортних послуг.

Європейською комісією були винесені такі пропозиції: по-перше, було запропоновано вести окремо облік витрат на інфраструктуру, щоб державна роль планування розвитку і використання інфраструктури була відокремлена від комерційної, пов'язаної з експлуатаційною діяльністю. По-друге, поставила вимоги щодо надання певним міжнародним компаніям-операторам доступу до інфраструктури національних залізниць без перешкод. По-третє, було запропоновано відмовитися від субсидування залізниць, за винятком деяких соціально необхідних перевезень (місцевих пасажирських).

Практика розділення функції утримання інфраструктури і експлуатаційної діяльності стає достатньо поширеною і ставить різні цілі: від вирівнювання умов діяльності для різних видів транспорту до вирішення завдання скорочення субсидій і впровадження механізму конкуренції.

Розмежування управління інфраструктурою від управління перевізним процесом вперше було прописане в директиві ЄС 91/440, яка вимагала від залізниць упровадження нових правил і принципів управління для організації цих специфічних сфер діяльності, визначення відповідних вимог до власного майна, власних розрахунків і власних фінансових показників.

За час тривалого процесу вирішення цих питань було визначено три структурні моделі, які прийняті для країн-членів ЄС.

**Модель розмежування** передбачає, що підприємство з утримання інфраструктури і оператори перевезень є самостійними юридичними особами з окремими балансами, звітністю і відповідальністю за результати діяльності. Ця модель, з відповідною національною адаптацією, використана в скандинавських країнах, Великобританії, Іспанії, Португалії, Франції і Нідерландах.

**При інтеграційній моделі** здійсненням перевезень і утриманням інфраструктури займаються незалежні, з погляду управління, організаційні структури, які мають окремі рахунки і окремі баланси. Але вони не є самостійними юридичними особами і входять до складу єдиного інтегрованого підприємства. Ця модель працює 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. Цей шлях пройшла Німеччина, а згодом цю модель вибрали Італія, Австрія і Греція.

При виборі можливого варіанта реформування залізничної системи слід брати до уваги специфічні для країни критерії. Такий підхід потребує таких чинників:

- розмір країни;

- довжина залізничної мережі;
- ступінь децентралізації;
- економічний стан;
- історичні особливості країни;
- національна культура.

## **ТЕМА 4. Закономірності розвитку залізничного транспорту в країнах Північної і Південної Америки**

### **4.1 Особливості «американської моделі» реформування залізниць**

«Американська модель» припускає розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень декількох вертикально інтегрованих підприємств, які володіють інфраструктурою, а також займаються її обслуговуванням і одночасно є перевізниками.

При американській моделі, коли компанії вже перебувають у приватному володінні, досить було ослабити тарифне регулювання і зняти з вантажних операторів обов'язок мати невиправдані витрати, наприклад, на збиткові пасажирські перевезення і підтримку нерентабельних ліній. Успіх реформ був багато в чому зумовлений наявністю добре збалансованої системи конкуруючих компаній з мережею інфраструктур з паралельними шляхами.

Реформи на залізницях США почалися через кризу у 1970-х роках. Система регулювання тарифів не давала великим компаніям відмовлятися від збиткових пасажирських перевезень і жорстко контролювала тарифи на вантажні перевезення, не даючи можливості відповідно реагувати на запити клієнтів.

Першим кроком стала передача міжміських пасажирських перевезень у відання нової компанії. Вона почала платити за використання пропускної спроможності вантажним компаніям, отримуючи субсидії з федерального бюджету і бюджетів штатів. Вантажні тарифи були дерегульовані на залізницях, було дозволено і злиття компаній, внаслідок чого замість 70 перевізників стало 10, що працюють і тепер. Отриманий на

сьогоднішній день досвід є позитивним. При тому, що компанія випробувала кризи управління і фінансування, вона звільнила вантажні залізниці від збиткових пасажирських перевезень. Продуктивність останніх різко зросла, як і прибуток. Тарифи знижені більш ніж наполовину. Наслідки дерегулювання залізничної індустрії в США сприймаються, безумовно, позитивно. Реформи сприяли постійному зростанню продуктивності праці і якості послуг.

## **4.2 Реформи залізниць країн Латинської Америки**

Реформування залізничної системи Аргентини має свої особливості. На початку 90-х років майже паралізована приміська залізнична система Буенос-Айреса була на межі закриття.

Першочерговим завданням було збереження приміської залізничної мережі в робочому стані і вихід з ситуації, коли нормою стали скасування поїздів, невиконання розкладу руху поїздів, незадовільний стан рухомого складу і багатьох станцій. Тому три приватні компанії, які перемогли в конкурсі, отримали концесії, термін дії яких обмежувався десятьма роками і в яких обговорювалися конкретні завдання.

Поліпшення стали помітними практично відразу ж після завершення приватизації в 1995 році. Обумовлені в контрактах завдання було виконано за менший термін, у той самий час обсяги пасажирських перевезень зростали несподівано високими темпами.

У результаті федеральний уряд і власники концесій погодилися переглянути умови чинних контрактів для того, щоб забезпечити відповідність послуг, які надаються, непередбаченому попиту.

Колумбія першою в Латинській Америці почала приватизацію залізниць, орієнтуючись на шведську модель розділення інфраструктури і експлуатації. Колумбійська модель приватизації давала приватним операторам можливість здійснювати вантажні і пасажирські перевезення разом із створеною державною експлуатаційною компанією, яка замінила неефективні, збиткові Національні залізниці Колумбії. Одночасно інфраструктура була передана новій державній адміністрації.

Недолік цих заходів полягав у тому, що уряду не вдалося зацікавити приватних підприємців, а державній експлуатаційній компанії не вдалося виправдати надії щодо ремонту і поточного утримання шляхів. У результаті не було створено умов для скорочення розмірів фінансової підтримки з боку держави, поліпшення експлуатаційних показників виявилися мінімальними.

Уряд Колумбії повернувся до проекту приватизації в іншій формі – державна експлуатаційна компанія оголосила конкурс на концесію терміном тридцять років для модернізації і експлуатації мережі залізничних ліній.

Приватизацію залізниць у Бразилії майже завершено. Вантажні залізниці, приватизовані у 1996 – 1998 рр., тепер є набагато сильнішими, ніж раніше; поживається також діяльність національних виробничих галузей.

Успіх приватизації залізниць у Бразилії виявився в тому, що у 2000 році бразильські залізниці перевозили в загальнонаціональному масштабі вже 23 – 24 % вантажів, тоді як у 1996 році ринкова частка перевезень складала лише 20,5 %.

Бразильська залізнична мережа складає третину загальної протяжності залізниць Північної Америки, але при цьому бразильські залізниці перевозять у шість разів більше вантажів, ніж останні континентальні залізниці, разом узяті. Цілком імовірно, що під впливом приватизації цей показник збільшуватиметься і надалі.

У багатьох країнах Південної Америки з приватизацією була пов'язана єдина надія на виживання. Національні уряди мали недостатньо засобів для підтримки залізничних систем або не мали засобів зовсім, а розраховувати на іноземну підтримку не було сенсу. Як правило, в цих країнах був значний попит на залізничні перевезення, оскільки цей вид транспорту як надійний засіб доставки вантажів і пасажирів має високий потенціал. Проте на можливість залізниць виконувати свої функції серйозно впливають погіршення технічного стану інфраструктури і рухомого складу, а також недостатньо високий рівень управлінських структур.

## **ТЕМА 5. Аналіз і загальні тенденції розвитку залізничного транспорту країн Сходу, Азії і Африки**

### **5.1 Структурні перетворення на залізничному транспорті Японії**

З урахуванням досвіду США було проведено в 1987 році реформу залізничного транспорту Японії, яка полягала у перетворенні державного товариства японських залізниць на акціонерні товариства з метою залучення приватного капіталу для їх модернізації. При проведенні реформи враховувалося, що основну частку доходів залізниці Японії отримують від перевезення пасажирів. У результаті національні залізниці Японії реорганізовані в акціонерні товариства: шість компаній з перевезення пасажирів, компанія з перевезення вантажів і компанія-власник чотирьох швидкісних ліній. Потрібно зазначити, що можливість реформування за японським зразком розглядалася лише на Британських залізницях. Інші країни Європи не підтримали таке рішення, тому що вважали, що створення замість однієї національної компанії декількох виробничих утворень зменшить ефективність роботи залізниць.

Японія є однією з перших країн у світі за рівнем розвитку залізничної галузі, тому уряд цієї країни розділив пасажирські перевезення між шістьма вертикально інтегрованими компаніями. Система пасажирських перевезень, яка виконує найбільші у світі обсяги перевезень і посідає третє місце за пасажирообігом, успішно працює у приватному секторі. Три великі пасажирські компанії щорік отримують прибуток, платять податки до бюджету, а обсяг перевезень на ділянках, які вони обслуговують, зростає.

### **5.2 Реформи залізниць Китаю**

Для вирішення численних проблем, пов'язаних із функціонуванням існуючої мережі, Міністерство залізниць Китаю сформулювало декілька варіантів реформування галузі. За базову прийнята модель відмежування функцій управління інфраструктури залізниць від експлуатаційної діяльності.

Запропоновано утворити компанію з інфраструктури національних залізниць і декілька вантажних і пасажирських компаній, діяльність яких зорієнтована на роботу на ринку транспортних послуг. Національна компанія інфраструктури, заснована Державною Радою, є суб'єктом макрорегулювання і займається впровадженням транспортної політики держави при відповідному фінансуванні з її боку. Доходи цієї компанії формуються за рахунок засобів, які платять компанії-оператори за користування коліями. Отримані доходи компанія має направляти до фондів фінансування будівництва нових об'єктів і на поточне утримання інфраструктури залізниць. Уряд зі свого боку має розробити правила надання субсидій за збиткові перевезення. Розмір плати за використання інфраструктури погоджується на рівні Уряду. Компанії-оператори, отримуючи доходи від пасажирських і вантажних перевезень, мають оплачувати користування інфраструктурою і послуги інших організацій, які забезпечують транспортні процеси. Китай має намір виконувати реформування структури управління залізничним транспортом поетапно: спочатку вилучити із чинної структури управління нетранспортні підприємства, соціальну сферу, установи освіти, медичні заклади, науково-дослідні інститути тощо; потім вилучити всі транспортні підприємства і підрозділи, які займаються експлуатацією і плановими видами ремонту рухомого складу, організувати компанії-оператори, утворити національну компанію з інфраструктури, яка об'єднає інфраструктуру всіх залізниць, разом з державною управлінською структурою в акціонерні товариства, і надати їй повноваження держави; після декількох років функціонування такої структури Міністерство залізничного транспорту трансформується в залізничні агентства, які більше пристосовані до ринкових умов.

### **5.3 Особливості розвитку залізничного транспорту Індії**

Ситуація на залізницях Індії радикально змінилася за останні три роки. Одна з найбільших у світі, ця залізнична система працює із стійким прибутком, що дає змогу нарощувати інвестиції і ефективно обслуговувати потреби національної економіки.

Залізниці Індії (IR) є одними з небагатьох залізниць світу, які працюють із значним прибутком, чим заперечують широко відому думку про те, що в державній системі залізниці не можуть функціонувати ефективно. У 2007 фінансовому році IR отримали прибуток 4 млрд доларів США (у порівнянні з 2,3 млрд доларів у 2006 році).

Існують відмінності між IR, звичайною залізничною системою зі змішаними вантажними пасажирськими перевезеннями і північноамериканськими приватними залізницями, орієнтованими, головним чином, на вантажні перевезення. IR не мають статусу незалежної компанії і підкоряються уряду держави. До функцій IR належить: транспортне обслуговування населення і промисловості країни, причому для виконання цього завдання використовується перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних в обсязі до 1,1 млрд доларів на рік. Близько 40 % пасажирських перевезень у 2007 році припадає на міжміські сполучення, причому близько 90 % пасажирів оплачують проїзд за найнижчими тарифами і питома вага таких пасажирів зростає, оскільки приблизно 40 % населення Індії проживає прожитковий мінімум.

#### **5.4 Перспективи розвитку африканських залізниць**

Відмінною особливістю залізниць країн Африки є одночасне існування як національних, так і приватизованих залізниць. Найбільш великі національні залізниці вирішили дилему змішаних вантажопасажирських перевезень, віддаючи перевагу або вантажним, як це зробили залізниці ПАР, або пасажирським перевезенням (залізниці Єгипту). Залізниці цих двох країн мають найбільш високі в Африці показники експлуатаційної діяльності за видами руху — більше 100 млрд ткм ПАР і 40 млрд пас. км у Єгипті. Якщо сюди додати 20 млрд привед. ткм інших національних залізниць, на яких залишився змішаний рух, можна констатувати, що 80 % усього



обсягу перевезень на континенті забезпечується національними залізницями. Такі відомості роблять успіхи приватизації африканських залізниць відносними.

У десятці африканських країн, які ще не мають у своєму розпорядженні залізниць, є проекти будівництва ліній, призначених для ліквідації роз'єднаності загальноафриканської мережі, а також для обслуговування портів і міст. Як приклад можна назвати Лівію, яка завдяки своїм значним запасам нафти, схоже, не матиме проблем із самостійним фінансуванням створення в найближчому майбутньому інфраструктури залізничних ліній загальною протяжністю 3000 км і вартістю 7,5 млрд євро.

Інші африканські країни, яким необхідне будівництво нових або продовження існуючих залізничних ліній, перш за все стикаються з проблемами фінансування необхідних для цього капітальних вкладень через успадковані великі борги. Тим часом, незважаючи на борги, в Африці немає жодної країни, яка б не мала утворення або розвитку мережі залізниць.

## **ТЕМА 6. Стратегічні напрямки розвитку залізничного транспорту країн СНД**

### **6.1 Структурні реформи залізничного транспорту Росії**

Залізниці країн, які раніше входили в соціалістичний блок, за останні 15 років істотно змінилися. Раніше це були єдині вертикально інтегровані системи, призначені для перевезення масових товарів і пасажирів. Після розпаду СРСР, спаду обсягів виробництва промисловості і сільського господарства вантажопотоки зменшилися на половину. Проте майже всі залізниці країн СНД поки що перебувають у державній власності і потребують значних інвестицій, які необхідні для досягнення рівня європейських стандартів.

На сьогодні залізничний транспорт Росії функціонує в організаційно-правовій формі відкритого акціонерного товариства – ОАО «РЖД». У нових умовах переглянуто підходи до управління, знайдено раціональні рішення в технологіях управління. У транспортній системі Росії залізницям належить провідна роль, тоді як в більшості інших держав питома вага залізничних перевезень є нижчою. За експлуатаційною довжиною залізниць Росія посідає друге місце у світі після США. За сукупною довжиною електрифікованих ліній Росії належить друге місце. За обсягом вантажоперевезень і перевезень пасажирів Росія посідає третє місце у світі.

Для залізниць Росії характерні ряд особливостей, які ставлять її на особливе місце серед сучасних залізничних систем:

- залізничний транспорт є основою транспортної системи і важливим елементом єдиного економічного простору країни, основним перевізником і одним із ланцюгів системи національної безпеки;

- відсутність або сезонність функціонування альтернативних видів транспорту в окремих регіонах країни;

- нерівномірна густота залізничної мережі в європейській і азійських частинах держави;

- можливість інтеграції системи за технічним стандартом з країнами СНД і відсутність такої можливості з іншими країнами;

- висока електрифікація мережі (70 % вантажообігу виконується на електрифікованих залізничних лініях);

- домінування вантажних перевезень над пасажирськими (домінують сировинні вантажі). На більшій частині залізничних колій здійснюється як вантажний, так і пасажирський рух;

- наявність не повністю задіяних потужностей інфраструктури.

Через особливу стратегічну значущість залізниць Росії 100 % акцій компанії РЖД перебуватимуть у державній власності і не підлягатимуть продажу або іншому відчуженню. Дані норми закріплюються в законодавстві Російської Федерації. Залізниці входять у компанію РЖД на правах її структурних підрозділів – філій.

Концепцією розвитку структурної реформи залізничного транспорту МПС РФ передбачено вжиття таких заходів:

підвищити діяльність федерального залізничного транспорту за рахунок нових джерел інвестицій; ліквідувати перехресне фінансування вантажних і пасажирських перевезень; добитися фінансової прозорості будь-якої діяльності; зберегти єдність залізниць і державної форми власності; забезпечити участь суб'єктів РФ у фінансуванні приміських перевезень; відокремити функції власника від господарського управління; розділити природно - монопольну і конкурентну сфери; державно регулювати тарифи на перевезення і послуги.

На сьогодні вже можна зробити певні підсумки щодо реформування російських залізниць. Галузь поступово позбавилася нагромаджених боргів, організаційних недоліків в управлінні експлуатацією, господарською і фінансовою діяльністю. Зміцнення командного складу залізниць, департаментів, відділень одночасно з підвищенням вимогливості до виконання поставлених завдань дало змогу відпрацювати системний підхід до реалізації завдань, які стоять перед галуззю. В результаті виконаної роботи отримані позитивні фінансово-економічні показники, забезпечено формування нормативно-правової бази реформи. Забезпечено приріст відправлення вантажів і вантажообігу, виконано завдання щодо продуктивності праці. Серед базових галузей економіки залізничний транспорт за рівнем заробітної плати перемістився на вище місце. Тому за рахунок раціонального використання інвестиційних ресурсів і розумного управління транспортною системою забезпечені стратегічні напрями розвитку, які позитивно впливатимуть не лише на роботу галузі протягом багатьох десятиліть, але і на розвиток економіки країни в цілому.

## **6.2 Реформи на залізницях Казахстану**

За багатьма економічними показниками Казахстан займає позиції лідера у світі. Це перш за все запаси і обсяги видобутку багатьох сировинних ресурсів, що мають стратегічне значення. Як відомо, пріоритетність гірничодобувних виробництв у структурі вітчизняної економіки, її спеціалізація на розробленні найбільших родовищ закладені в доринковий період в умовах

внутрішньосоюзного розподілу праці. У перехідний період виробництво різко скоротилося, економіка дійшла до стану глибокої кризи.

Наприкінці 90-х років відновні процеси почалися з базових, профілюючих галузей. Достатньо швидко поновилося виробництво в гірничодобувних, металургійних виробництвах, що потребувало видобування значних обсягів корисних копалини, що і стало основою динамічного зростання економіки. Казахстан належить до найбільш багатих мінеральними ресурсами країн. З мінералів, що добувають у світі у розмірі 11 млрд т, на частку країни припадає більше 250 млн т, що забезпечило їй 11-те місце у світі за цим показником.

З розвитком промисловості намітилося і підвищення обсягів перевезень, більша частка яких припадає саме на залізничний транспорт. Для забезпечення конкурентостійкості залізничного транспорту Казахстану на ринку транспортних послуг виникла проблема реформування залізничної галузі.

Програма реструктуризації залізничного транспорту Казахстану на 2004 – 2006 рр. передбачає субсидування пасажирських перевезень з республіканського бюджету, починаючи з 2005 року.

Для здійснення субсидування збитків перевізника і забезпечення прозорості його діяльності, сервісна і забезпечувальна діяльність АТ "Пасажирські перевезення" була повністю відокремлена від основної. Таким чином, на базі філій АТ "Пасажирські перевезення" було створено шість акціонерних товариств.

Наступним кроком на шляху до реалізації проекту субсидування пасажирських перевезень стало затвердження ряду основоположних документів. Зокрема постановами Уряду Республіки Казахстан затверджені Правила субсидування збитків перевізника, пов'язаних із здійсненням пасажирських перевезень соціально значущими сполученнями, визначені соціально значущі міжобласні сполучення.

Згідно із Законом Республіки Казахстан "Про залізничний транспорт", субсидування міжрайонних (міжміських) і внутрішніх перевезень має проводитися з місцевого бюджету. У зв'язку з цим муніципалітетами областей республіки проведені

конкурси на організацію пасажирських перевезень у міжрайонних (міжміських) і внутрішніх сполученнях, в результаті яких визначені пасажирські перевізники.

## **ТЕМА 7. Пріоритетні напрямки розвитку залізничного транспорту України в умовах дії загальносвітових тенденцій**

### **7.1 Роль транспортної системи України в євразійських інтеграційних процесах**

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з важливих ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світову спільноту як високорозвиненої держави. Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку України обумовлюють її націленість на входження у світову економічну систему і перш за все — на економічну інтеграцію з провідними західноєвропейськими державами. Цей процес, безумовно, сприятиме зростанню товарообмінних операцій між країнами, що співробітничать. Крім того, геостратегічне розташування України дає їй можливість бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні і пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах ставляться високі вимоги щодо якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України має відповідати вимогам європейської інтеграції.

Ухвалення в 1991 році Декларації про державний суверенітет України і Закону про її економічну самостійність, а також прийнятого курсу на формування ринкових відносин і зміну форм власності надало визначальну дію на весь хід

економічного розвитку України, зумовило його нові тенденції і закономірності.

Ключовими передумовами, що дали поштовх новому ступеню розвитку української економіки, є:

1 Розпад Радянського Союзу, який функціонував як єдиний народногосподарський комплекс на основі поглибленої спеціалізації окремих економічних регіонів (союзних республік) і кооперації їх виробничої діяльності, привів до розвалу всіх внутрішніх і зовнішніх виробничо-економічних зв'язків України, наслідком якого стало обвальне падіння обсягів виробництва і різке зниження життєвого рівня населення країни. Так, за роки економічної кризи (1991-1999 рр.) в Україні обсяг ВВП зменшився на 59,2 %, промислової продукції – на 48,9 %, сільськогосподарської - на 51,5 %. Реальна заробітна плата зменшилася в 3,82 разу.

2 У цей же період здійснюється демонтаж колишньої організації державно-адміністративної системи управління, що функціонує на основі централізованої системи регулювання, планування і управління всім народним господарством СРСР при єдиному керівництві господарською діяльністю провідними галузями економіки, у тому числі і різних видів транспорту - залізничного, морського, повітряного і трубопровідного. Це потребувало проведення необхідних нормативно - правових заходів щодо формування в Україні відповідних організаційних структур в транспортній галузі в умовах ринкових стосунків, що розвиваються, і зміни форм власності.

3 Проголошений курс на реформування економіки на принципах ринкових відносин і в умовах зміни форм власності викликали необхідність докорінного вдосконалення фінансової, грошової, бюджетної, банківської, митної та інших систем економіки, які в сукупності визначають економічну інфраструктуру незалежної держави, яка значною мірою впливає на розвиток і функціонування транспортного сектора економіки, і особливо в частці транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків країни і транзитних перевезень.

4 Обвальний спад обсягів перевезень (більш ніж у чотири рази) і, як наслідок цього, різке зниження доходів у транспортній

галузі створило загрозу руйнування процесів відтворення основних фондів.

На частку транспорту в основних виробничих фондах країни припадає близько 19 %, а в щорічних інвестиціях в основний капітал економіки України його частка не перевищує 13 – 15 %. При цьому загальний обсяг інвестицій у транспортний сектор економіки не перевищує 19 – 25 % від потрібного рівня для забезпечення процесу простого відтворення.

У результаті цього рівень зносу основних фондів транспорту перевищує його граничну межу, яка складає понад 50 %, а знос активної частки основних фондів при цьому досяг критичного рівня і складає 65 – 85 %.

5 Актуальність і об'єктивна необхідність модернізації транспорту України посилюється у зв'язку з докорінною зміною характеру транспортно-економічних зв'язків України внаслідок її суверенізації, в результаті якої основна частка цих зв'язків трансформувалася в категорію зовнішньоекономічних: експортних, імпортних і транзитних. Так, обсяг експорту товарів і послуг України досяг у 2003 році 58,7 % ВВП, а імпорту - відповідно 56,0 %. При цьому коефіцієнт покриття імпорту товарів експортом складає 98,9 %.

6 Специфіка зовнішньоторговельних зв'язків безпосередньо впливає на особливості, умови і характер їх транспортного забезпечення, що обумовлює відповідні вимоги до організації перевезень і рівня технічного розвитку різних видів транспорту з метою забезпечення високої якості транспортних послуг. При цьому визначальний вплив на вказані вище вимоги має структура вантажів (товарів), географія зовнішньоекономічних зв'язків країни і транзитних перевезень та рівень розвитку транспортних комунікацій, зокрема в пунктах перетину державних кордонів.

Так, Україна здійснює торгівлю з країнами всіх континентів світу (близько 180 країн). При цьому географічно загальний обсяг експорту товарів України розподіляється по регіонах: Європа - 40,6 %, Азія - 20,8 %, країни СНД - 26,2 %, а імпорту відповідно - 36,4 %; 8,7 % і 46,0 %. Таким чином, основний зовнішньоторговельний потік товарів (вантажів) України здійснюється в євразійському напрямі. У цьому ж напрямі здійснюються і основні транзитні потоки вантажів (товарів) через

територію України, що транспортуються переважно міжнародними транспортними коридорами.

Необхідно підкреслити, що транспортне забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків України в євразійському напрямі здійснюється в основному наземними видами транспорту: з країнами СНД – залізничним і трубопровідним і в прямому сполученні, а з європейськими країнами – переважно залізничним і в малих обсягах - річковим і автомобільним транспортом. Реалізація торговельних зв'язків з країнами інших континентів здійснюється, як правило, у змішаному сполученні за участю морського транспорту і з перевантаженням вантажів у морських портах з одного виду транспорту на інший.

7 Високий рівень зовнішньої орієнтації економіки України ставить перед транспортом нові наукові проблеми і практичні завдання, що випливають із необхідності забезпечення його конкурентоспроможності на міжнародних перевезеннях вантажів. Це, у свою чергу, безпосередньо пов'язано з необхідністю вирішення основних завдань щодо забезпечення інтеграції транспорту України з європейською і світовою транспортними системами, з одного боку, і його привабливості в рамках сумісного транспортного простору країн СНД – з іншого.

Зазначені вище особливості розвитку економіки і транспорту України зумовили пріоритетний напрям досліджень у сфері транспортної системи країни у взаємодії її з транспортними системами країн далекого і ближнього зарубіжжя.

Інтеграційна політика транспорту України при організації спільного транспортного простору в рамках СНД може бути реалізована перш за все через:

- узгоджену тарифну політику (введення кризових тарифів);
- уніфікацію нормативно-правової бази у сфері транспорту;
- створення спільних підприємств (наприклад, трубопровідний транспорт);
- спільне використання об'єктів транспортної інфраструктури на основі сумісного інвестування проектів та ін.

Вказані особливості і тенденції розвитку транспортної системи України і її роль в євразійських інтеграційних



процесах до певної міри властиві і іншим країнам євроазіатської співпраці і насамперед для транспорту країн СНД. У цих умовах, а також враховуючи високий рівень впливу транспорту на інтеграційні процеси економічного розвитку держав СНД і ЄС, питання розвитку єдиної євроазіатської транспортної системи отримують єдине наукове і методичне забезпечення, що служить основою для ухвалення комплексних узгоджених рішень у рамках даної проблеми і служить певним гарантом для їх практичної реалізації.

## **7.2 Основні напрями реформування залізничного транспорту України**

На залізничному транспорті України обов'язковою умовою реформування управління є збереження єдиної системи залізничного транспорту як цілісного виробничо-господарського комплексу.

До основних принципів реформування системи управління залізничного транспорту України належать:

- розмежування функцій державного управління і господарського управління;
- розмежування виробничих і регулятивно-контрольних функцій;
- створення організаційних структур управління підприємств, що працюють переважно на комерційній основі.

У системі залізничного транспорту здійснюється поступове відокремлення монопольного і конкурентного або потенційно конкурентного секторів. При цьому державне регулювання тарифів і цін на послуги необхідно залишити в монопольному секторі. У конкурентному секторі має проводитися поетапна лібералізація ціноутворення. Вирішується питання забезпечення доступу компаній-операторів до виробничої інфраструктури залізничного транспорту на рівноправній основі. Основні функції створюваного суб'єкта господарювання:

- управління перевізним процесом;
- утримання об'єктів інфраструктури;
- організація і контроль за фінансово-господарською діяльністю підрозділів, які входять у його склад;

- розроблення і реалізація єдиної технічної інвестиційної і соціальної політики;

- надання компаніям-операторам послуг за користування інфраструктурою.

Згідно з розробленою Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту реформування системи управління і організаційної структури пропонується проводити поетапно.

На першому етапі (2007 – 2008 рр.) заплановано створення законодавчої бази, необхідної для проведення реформування, розмежування функцій державного управління і управління господарською діяльністю.

На другому етапі реформування (2008 – 2010 рр.) вирішуються такі питання:

- виведення зі складу залізниць підрозділів, які здійснюють вантажні і пасажирські перевезення, проводять ремонт вагонів, колій, споруд і інших об'єктів;

- створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- проведення попереднього фінансово-економічного і організаційно-правового аналізу з метою визначення можливості і доцільності подальшого утворення дочірніх підприємств Компанії, зокрема з перевезення пасажирів і вантажів;

- розроблення основних принципів утворення (за участю органів місцевого самоврядування і суб'єктів господарювання різних форм власності) компаній, які здійснюють приміські пасажирські перевезення;

- утворення дочірніх підприємств Компанії, які здійснюватимуть діяльність, не пов'язану із залізничними перевезеннями;

- створення організаційно-правової основи для підвищення рівня конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень, механізму правової регуляції діяльності операторських компаній-перевізників і їх взаємодії з об'єктами інфраструктури залізниць.

На третьому етапі реформування (2011 – 2015 рр.) заплановано проведення повного розмежування функцій з управління об'єктами інфраструктури залізниць і перевезеннями, для чого передбачається:

- створення умов для запобігання перехресному субсидуванню пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- виведення зі складу Компанії непрофільних виробництв і підприємств, не пов'язаних із залізничними перевезеннями, їх роздержавлення;
- утворення підприємств з перевезення пасажирів у далекому і приміському сполученні і поділ між ними функцій обслуговування;
- створення фінансово-економічної моделі, яка забезпечить чіткий і прозорий поділ фінансових потоків за видами діяльності.

Основою управління фінансовою діяльністю Компанії і її філій на першому і другому етапах має стати планово-кошторисне фінансування, яке на третьому етапі застосовуватиметься лише до об'єктів інфраструктури.

### **7.3 Пріоритетні завдання розвитку транспорту**

Залізничний транспорт збереже в перспективі провідну роль у перевезенні вантажів і пасажирів. Для забезпечення стабільної і рентабельної роботи пріоритетними завданнями його розвитку будуть:

- удосконалення структури управління шляхом переходу на дворівневу систему з відокремленням управління інфраструктурою від комерційної діяльності;
- оновлення і модернізація основних фондів, перш за все рухомого складу, розвиток систем телекомунікації. Здійснення заходів щодо підвищення продуктивності праці рухомого складу, з подовження термінів його експлуатації, розвитку з цією метою базових підприємств з ремонту рухомого складу;

- перехід на ресурсозберігаючі технології утримання, технічного обслуговування і ремонту інфраструктури і рухомого складу;
- впровадження технологій перевізного процесу, орієнтованих на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсомісткості перевезень;
- проведення гнучкої тарифної політики;
- впровадження комбінованих перевезень, інформаційних і логістичних технологій;
- створення умов для рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту компаній-операторів незалежно від форми власності;
- приведення у відповідність з європейськими стандартами і розвиток міжнародних транспортних коридорів;
- організація швидкісного пасажирського руху.

### **Список літератури**

- 1 Железные дороги мира в XXI веке: Монография / Под общ. ред. Г. Н. Кирпы. – Днепропетровск: ДНУЗТ, 2004. – 248 с.
- 2 Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2004. – 248 с.
- 3 Залізничний транспорт: Посібник / За ред. А. М. Дедзюка, Г. П. Матвіїва. – К.: Державтотрансдеппроект, 2006 – 216 с.
- 4 Воронкова А.Є. Міжнародні економічні організації: Навч. посібник / А. Є. Воронкова, Л. В. Єрохіна, Л. І. Рябенко. – К.: ВД «Професіонал», 2006. – 343 с.
- 5 Кнуттон Р. Инвестиции и развитие железнодорожного транспорта //Железные дороги мира. – 2001. - № 12. – С. 25 – 28.

6 Никитин О. А. Зарубежный опыт реформирования системы управления пассажирскими перевозками на железнодорожном транспорте. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.raexpert.ru/conference/2006>.

7 Дудина О. И., Бронников С. А. Опыт зарубежных стран по реструктуризации железнодорожного транспорта. Проблемы организации производства и труда в условиях реформирования транспорта // Сб. научн. тр. / Уральский ГУПС. – 2003. – С. 35 – 40.

8 Мойер Н., Томпсон Л. Варианты реорганизации железных дорог // Железные дороги мира. – 1993. - № 7. – С. 15 – 20.

9 Предпосылки обеспечения конкурентоспособности европейских железных дорог // Железнодорожный транспорт за рубежом. Сер. Экономика и общетранспортные вопросы. ЭИ/ЦНИИТЭИ, 1999. – Вып. 6. – С. 30 – 33.

10 Пути и методы реструктуризации железных дорог // Железные дороги мира. – 1998. - № 4. – С. 26 – 28.

11 Темпы реформ на европейских железных дорогах // Железные дороги мира. – 2002. - № 7. – С. 31 – 33.

12 Приватизация на железных дорогах Латинской Америки // Железные дороги мира.- 1999.- № 12. - С.18 – 22.

13 Буянов В. А., Коган Ю. Л. Железные дороги Японии: по пути преобразований // Железнодорожный транспорт. – 1992. - № 11. – С. 42 – 45.

14 Конно С., Смит И. Приватизация железных дорог Японии – итоги и перспективы // Железные дороги мира. – 1998. - № 6. – С. 42 – 43.

15 Железные дороги Марокко и Алжира // Железные дороги мира. – 2007. - № 7. – С. 51 – 52.

16 Котов Г. В. Железнодорожный транспорт в условиях рыночной экономики // Железнодорожный транспорт. – 1992. - № 3. – С. 21 – 23.

17 Варнавский В. Г. Концессионное хозяйствование на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 2. – С. 11 – 15.

18 Толкачева М. М., Котов Г. В. Работа железных дорог в условиях рынка // Железнодорожный транспорт. – 1996. - № 3. – С. 10 – 12.

19 Питтман Р. Конкуренция на железных дорогах: что выбрать России // ЭКО. - 2001. - № 8. – С. 9 – 11.

20 Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. – 2001. – № 8, 9. – С. 10 – 12.

21 Постановление Правительства Российской Федерации № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 18 сентября 2003 г. // Железнодорожный транспорт. – 2003. - № 10. – С. 12 – 14.

22 Фадеев Г. М. Реформа... не политическая, а железнодорожная // Весь транспорт. – 2004. - № 4 – 5. – С. 14 – 16.

23 Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту від 27 грудня 2006 р. № 651-р // Магістраль. - 2007. - № 1 (1179). – 10 – 16 січня.

24 Мукмінова Т. А. Структура природної монополії на залізничному транспорті України та деякі підходи стосовно її реформування // Вісник ХНУ ім. В. А. Каразіна: Зб. наук. праць. – 2002 – Вип. 565. – С. 85 – 90.

25 Аксенов И. М. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта (По материалам конференции «Проблемы экономики транспорта») // Залізничний транспорт України. – 2001. - № 2. – С. 24 – 26.

26 Басов А. А. Методика попередньої оцінки варіантів структурної реформи залізничного транспорту України // Залізничний транспорт України. – 2006. - № 1. – С. 23 – 25.

27 Корнієнко В. В. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України // Залізничний транспорт України. – 2007. - № 5. – С. 33 – 35.

28 Мукмінова Т. А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти // Залізничний транспорт України. – 2006. - № 3. – С. 41 – 44.

