

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

УДК 656.225.078(477)

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}

^{1*}Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта gwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

ОРГАНІЗАЦІЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Мета. Кожна з країн пострадянського простору виконує реформування залізничної галузі за різними моделями залежно від орієнтирів та цілей, які вона ставить перед собою. Усі залізничні адміністрації зіштовхнулися з проблемою суттєвого зниження обсягів вантажних і пасажирських перевезень, старіння основних фондів, відсутності інвестицій на їх оновлення. Мета статті полягає в розробці оптимальної структури управління вантажними вагонами в умовах реформування залізничного транспорту. **Методика.** Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері вантажних залізничних перевезень, теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності виробництва, ринкової трансформації економіки й управління національним господарством. **Результати.** Автором розроблено удосконалений механізм управління вантажними перевезеннями, який відрізняється від існуючого пристосуванням його до умов реформованої галузі та організацією управлінських компаній. Ці компанії разом із Українським транспортно-логістичним центром централізують управління всіма вантажними вагонами вітчизняних та закордонних компаній-операторів. **Наукова новизна.** Автором наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі. Вона виявляється в розробці теоретичних і методологічних підходів до структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту за рахунок організації в Україні управлінських компаній. Зазначені компанії єднують одночасно два види діяльності – комерційну та ремонт вагонів різної власності, що дозволить скоротити термін обороту вагонів, зменшити час перебування рухомого складу в неробочому парку й тим самим підвищити ефективність вантажних перевезень. Зокрема, будуть брати в оренду й матимуть право розпоряджатися універсальними вагонами вітчизняних компаній-операторів та окремими спеціальними вагонами й поїздами-маршрутами вітчизняних і закордонних компаній-операторів на договірних умовах. **Практична значимість.** Раціонально застосовані заходи за запропонованими автором напрямками управління вантажними вагонами дозволять суттєво покращити показники використання рухомого складу залізниць та компаній-операторів.

Ключові слова: вантажні перевезення; компанія-оператор; приватизація; реформування

Вступ

Реформування залізничного транспорту є однією з необхідних умов на шляху адаптації українського залізничного транспорту до директив Європейського союзу, дає можливість виходу на ринок приватним компаніям та сприяє підвищенню конкурентоспроможності зазначеного виду транспорту.

Виявлення проблем у процесі вантажних перевезень та розробка шляхів їх подолання, вдосконалення структури управління вантажними перевезеннями дозволять досягти більш ефективного реформування, підвищити прибутковість вантажних перевезень та заохотити вкладання інвестицій у залізничний транспорт.

Мета

В Україні триває реформування залізничного транспорту, метою якого є створення умов для підвищення ефективності функціонування галузі, задоволення потреб національної економіки й населення в перевезеннях, покращення якості транспортних послуг та зменшення транспортної складової в ціні продукції.

Реформування залізничного транспорту в країнах, де економіка працює в умовах сучасного ринку, є процесом необхідним, оскільки держава не в змозі більше фінансувати галузь в повному обсязі.

Методика

Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху адаптації залізничного транспорту України до стандартів Європейського Союзу, а також застосування прозорих механізмів для надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень.

На цьому етапі слід розв'язати багато питань з підвищення ефективності функціонування окремих господарств для їх переходу до роботи в умовах сучасного ринку. Це стосується найбільш прибуткових вантажних перевезень [4].

Доступ до інфраструктури повинен мати будь-який перевізник. Перевізник, у свою чергу, має право надати вантажовласнику вагони для перевезення, які можуть перебувати як у його власності, так і бути орендованими. Таким чином, безпосередньо вантажовласник не має безпосередніх відносин з власником інфраструктури та не переймається питанням наявності рухомого складу [1]. Залізничний перевізник бере на себе зобов'язання щодо вирішення всіх необхідних питань і виставляє вантажовласнику ціну на перевезення. В Україні ж, враховуючи монопольне положення Укрзалізниці, маємо дещо іншу ситуацію [3].

Результати

Враховуючи дослідження, виконані автором, можна зробити висновок, що доцільно, щоб керівні вантажні компанії об'єднали в собі управління усіма ланками технологічного процесу, що дозволить: оперативного впливати на

обіг вантажного вагона; скоротити термін доставки вантажів та врешті-решт зменшити витрати на перевезення.

Крім того, з різною періодичністю вантажні вагони повинні направлятися у вагонні депо для деповського ремонту, а у депо та заводи – для здійснення капітальних та капітального ремонту з подовження терміну служби. Для цього керівні компанії можуть включати в свою структуру на правах власності окремі пункти підготовки вагонів до перевезень, вагоноремонтні депо, інші структурні підрозділи вагонного господарства та деякі вагоноремонтні підприємства на різних умовах.

Наукова новизна та практична значимість

Організаційна структура вантажної компанії передбачає наявність центрального офісу, центрів організації вантажних робіт та технічної бази для ремонту вагонів. Для обслуговування вантажних районів на окремих станціях організовуються базові дільниці. Додатково за договорами вантажна компанія виконує поточний ремонт рухомого складу на пунктах технічного огляду вантажних вагонів та пунктах поточного ремонту вагонів з відчепленням від поїздів.

З метою тримання прибутку від діяльності, пов'язаної з організацією залізничних вантажних перевезень усіма видами сполучення, наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України № 563-Ц від 14.10.2011 року затверджено Положення про Український транспортно-логістичний центр (УТЛЦ), який є державним підприємством і діє як державне комерційне підприємство, що засновано на державній власності, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України і підпорядковане Укрзалізниці [1].

Серед основних видів його діяльності: надання послуг з організації перевезення вантажів; організація перевезень вантажів залізничним транспортом у взаємодії з іншими видами транспорту; надання послуг з транспортного оброблення вантажів; організація логістичної роботи у сфері надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, інформаційних та інших додаткових послуг; організація перевезень вантажів у власних вагонах, а також у вагонах інших власників та операторів заліз-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ничного рухомого складу; реалізація маркетингової і тарифної політики Укрзалізниці з урахуванням кон'юнктури міжнародного транспортного ринку, логістичних схем транспортування вантажів, конкурентоспроможності альтернативних напрямків перевезень та інших факторів, що впливають на обсяги перевезень вантажів; виконання комплексного аналізу українських та міжнародних товарних і транспортних ринків з метою залучення додаткових обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом; удосконалення системи надання транспортних послуг; організація взаємодії з залізничними адміністраціями та перевізниками інших держав в питаннях тарифної політики при перевезеннях вантажів у міжнародному сполученні; розроблення і впровадження вільних (договірних) тарифів на роботи і послуги, пов'язаних з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів; забезпечення проведення договірної роботи з користувачами послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів; приймання замовлень на перевезення та узгодження їх у встановленому порядку з організаціями суміжних видів транспорту; ведення претензійно-позовної роботи з питань виконання договорів про надання послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів; надання транспортно-експедиційних послуг при перевезенні вантажів; організація обслуговування клієнтів з інформаційного супроводження; організація та координація робіт, пов'язаних з перевантаженням вантажів на інші види транспорту, на митних ліцензійних складах та складах тимчасового зберігання, надання під розміщення вантажів територій, приміщень, складів, митних ліцензійних складів, складів тимчасового зберігання; посередницька діяльність митного брокера та митного перевізника; взаємодія з іншими видами транспорту на національному та міжнародному ринках транспортних послуг; фрахтування національних та іноземних суден для перевезення вантажів, оренда причальних комплексів і складів у морських і річкових портах; проведення фінансових, в тому числі валютних операцій, згідно з законодавством; проведення орендних, товарних операцій; укладення договорів управління майном, договорів позички та інших видів договорів, відповідно до законодавства України; організація та здійс-

нення рекламних послуг, пов'язаних з перевезеннями; надання інформаційних, технічних, юридичних, консалтингових та сервісних послуг; організація і здійснення оптової та роздрібною торгівлі [3].

УТЛЦ приймає і виконує доведені до нього в установленому законодавством України порядку державні замовлення і державні завдання, а також враховує їх при формуванні програми, визначенні перспектив свого економічного і соціального розвитку та виборі контрагентів.

На нашу думку, такий великий перелік напрямків діяльності українського транспортно-логістичного центру може привести до того, що підприємство буде зосереджено лише на декількох напрямках з вищезгаданих. Для успішної реалізації всіх поставлених перед ним завдань потрібна потужна сучасна матеріально-технічна база та великий штат досвідчених працівників.

Якщо припустити, що Український транспортно-логістичний центр зможе охопити всі заявлені напрямки діяльності, маючи філії у різних куточках України і який, згідно із його Статутом, буде виступати однією юридичною особою, то в цьому випадку не будуть виконуватися вимоги антимонопольного законодавства, а також Програми економічних реформ України на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», яка передбачає розвиток конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту [1].

До того ж потрібно враховувати вимоги Європейського Союзу щодо реформування залізничної галузі, згідно з якими державам-членам ЄС потрібно розглядати залізниці як будь-яку іншу компанію, що діє на ринку, та зробити їх незалежними від органів державної влади. Крім того, залізнична інфраструктура має бути відкрита для всіх, хто, виконавши відповідні вимоги, захоче надавати транспортні послуги.

В Україні потрібно організувати таке управління парками вагонів, яке дозволить брати в оренду вагони вітчизняних приватних операторів для оптимізації процесу перевезень. Це необхідно для скорочення терміну обігу приватних вагонів, зменшення кількості робочого парку на мережі залізниць, зниження витрат на їх утримання та збільшення інвестицій на розвиток інфраструктури залізниць.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Для реалізації конкурентного середовища на ринку залізничних послуг автором запропоновано створити залежні відкриті акціонерні товариства, які будуть функціонувати разом з приватними компаніями-операторами, підприємствами з ремонту інфраструктури та рухомого складу [1].

Після реформування транспортної галузі в Україні поряд з великими компаніями-операторами будуть працювати маленькі власники рухомого складу, які дуже бережливо ставляться до своїх вагонів. Вони не бажають передавати в оренду або на інших умовах свій рухомий склад для перевезення вантажів. Ці компанії-оператори дуже часто втрачають клієнтів і не мають коштів для оплати нитки графіка або інших транспортних послуг, що призводить їх до банкрутства. Вони залишають вантажні вагони на станціях, оскільки не в змозі їх продати. Рухомий склад накопичується на станціях і знижує їх пропускну спроможність.

Для унеможливлення такого становища в Україні вантажні компанії мусять брати рухомий склад малих компаній-операторів в оренду або на інших умовах, управляти ним на власний розсуд і сплачувати таким операторам кошти за експлуатацію вагонів на умовах договору. У цьому разі вірогідність банкрутства значно зменшується.

Завданнями вантажної компанії в умовах сучасного ринку є: проведення технічної, технологічної політики та визначення нормативів з питань вантажної і комерційної роботи; удо-

сконалення процесу перевезень шляхом упровадження досягнень науково-технічного прогресу, прогресивних технологій і автоматизованих систем управління та застосування передових форм організації праці; підготовка пропозицій до розроблення та удосконалення нормативно-правових і технологічних документів з питань перевезення вантажів у всіх видах сполучень; участь у розробці міжнародних транзитних тарифів і Тарифної політики залізниць країн-учасниць СНД, міжнародних тарифних угод про перевезення вантажів; підготовка нормативних документів щодо правил застосування тарифів і розрахунків за транзитні перевезення; контроль та аналіз розрахунків за вантажні перевезення; організація якісного виконання вантажних перевезень разом з причетними управліннями Укрзалізниці; розробка та актуалізація логістичних схем транспортування основних видів транзитних вантажів; аналіз виконання кількісних та якісних показників роботи компанії.

Відповідність поставленої мети вантажних компаній та Українського транспортно-логістичного центру можуть принести позитивні результати співпраці цих підприємств у сфері вантажних перевезень та забезпечити виконання європейських вимог щодо реформування транспортної галузі.

Порівняльна характеристика результатів реформування залізниць у різних країнах наведено в табл. 1.

Таблиця 1

Порівняльна характеристика результатів реформування залізниць у різних країнах

Table 1

Comparative characteristics of railway reformation results in different countries

Назва компанії або країни	Переваги	Недоліки
Друга вантажна компанія (Росія)	Підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості, отримання додаткових коштів на оновлення рухомого складу та інфраструктури. Приватний бізнес інвестував у придбання вагонів понад 400 млрд рублів [10].	Кожен власник управляє вантажними вагонами за принципом максимальної прибутковості, обираючи для себе найбільш вигідні або зручні відправки і не беручи до уваги інтереси інших учасників процесу перевезення вантажів і галузі в цілому. Втрачена універсальність вагонного парку. Залізничі зіткнулися з проблемами масових скупчень порожніх вагонів, зустрічними порожніми вагонопотоками – до 100 порожніх поїздів на добу. Штучно створений дефіцит пропозиції вагонів у низці сегментів ринку спровокував зростання цін, а також використання вантажовласниками вагонів як склади [2].

Продовження табл. 1

End of Table 1

Назва компанії або країни	Переваги	Недоліки
Укрзалізниця	Триває реформування залізничного транспорту, метою якого є створення умов для підвищення ефективності функціонування галузі, задоволення потреб національної економіки й населення в перевезеннях, покращення якості транспортних послуг та зменшення транспортної складової в ціні продукції [4, 5].	Зниження продуктивності вантажних вагонів і зростання навантаження на інфраструктуру загально-го користування. Знижується ефективність використання рухомого складу не тільки операторами, але й вантажовласниками. Середній простій вагона під вантажними операціями на одній станції збільшився більш ніж удвічі [9]. Інвентарний парк Укрзалізниці нещадно експлуатується в Росії, приватні вагони до 50 % пробіг здійснюють порожняком.
Керівні вантажні компанії (варіант автора)	Робота з консолідованим парком робить його використання істотно більш ефективним і дозволяє меншою кількістю вагонів перевозити великі обсяги вантажів [1].	Немає законодавчої бази по переходу на особливий порядок ціноутворення на перевезення вантажів у вагонах операторів, який передбачає формування вагонної складової тарифу з урахуванням ринкової вартості залучення рухомого складу.
США	Парк вантажних вагонів налічує 1,3 млн одиниць. При цьому в структурі переважають спеціалізовані вагони – близько 40 %. Одна з принципових відмінностей американського ринку перевезень полягає не тільки в ефективності менеджменту, а й у протяжності залізниць, а також в щільності мережі. Наприклад, в Росії щільність залізничної мережі складає 5 км на 1 тис. кв. км, а в США цей показник майже в шість разів вище – 28 км, у Німеччині – 117 км. Такий простір дозволяє зістиковувати залізничні перевезення з іншими видами транспортування вантажів, відкриває додаткові можливості для логістичної оптимізації маршрутів [13].	В США майже половина вагонів йде порожняком.
Британська модель	1 квітня 1994 року була утворена компанія «Railtrack», що володіє інфраструктурою залізниць, але не займається їх експлуатацією. Компанія продає «нитки» графіка руху поїздів на основі комерційних принципів. Після приватизації на мережі працюють 26 пасажирських і 6 вантажних компаній-операторів рухомого складу, а також 11 компаній, що займаються ремонтом і поточним утриманням колії [11].	Основна мета – вихід на беззбиткову роботу – досягнута не була. Крім того, наявність великої кількості гравців (більше 70), що з'явилися в результаті реформ, сильно ускладнило і заплутало процес прийняття рішень. Компанія «Railtrack» так і не стала приватною в повному розумінні цього слова. На неї було накладено безліч обмежень і заборон. Британське законодавство передбачає державне втручання у всіх випадках, коли з боку компанії буде проявлятися прагнення отримати надприбуток від інвестицій або відмовитися від проектів розвитку без достатньо обґрунтованих причин.

Закінчення табл. 1

End of Table 1

Назва компанії або країни	Переваги	Недоліки
Британська модель	Приватний сектор вкладає в розвиток залізниць інвестиції, всі значні витрати стають «прозорими», бо конкуренція спонукає збільшувати якість послуг.	Тому компанія була вимушена здійснювати інвестиційні проекти, які акціонери не знаходили привабливими, і, навпаки, не мала можливостей відмовитися від збиткових напрямів. У результаті компанія «Railtrack» так і не стала прибутковою, хоча сума збитків (близько 1,2 млрд ф. ст. на рік) зменшилася порівняно з часом перебування у державній власності (1,5–2,0 млрд ф. ст.). Компанія не змогла знайти достатньо коштів для підтримки інфраструктури. У підсумку після декількох серйозних катастроф компанія «Railtrack» стала виключно непопулярною, і уряд припинив субсидування. Потім відбулося неминуче банкрутство компанії, однак її активи не дісталися кредиторам і не були продані з аукціону, а були передані у власність компанії «Network Rail» – квазідержавній «безприбутковій корпорації без акціонерів» [12].

Висновки

Які висновки для України можна винести з досвіду приватизації залізниць інших країн? Аналіз реформ дозволяє виділити два найважливіших аспекти перетворень – форма власності та ступінь державного регулювання. Відмова від державної форми власності (приватизація) призвела до поліпшення як експлуатаційних (вантажобіг, пасажирооборот, навантаження), так і економічних показників. Головним з економічних успіхів приватизації стало бурхливе зростання інвестицій в рухомий склад та інфраструктуру. Разом з тим, високий рівень державного контролю за галуззю не дозволив залізницям розвиватися ефективно. Таким чином, можна зробити висновок, що приватизація – умова необхідна, але не достатня для досягнення успішних результатів реформи. Не менше значення має економічна свобода, тобто відсутність державного втручання в роботу галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш, Ю. С. Удосконалення механізму управління вантажними залізничними перевезеннями / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2011. – Вип. 40. – С. 211–215.

2. Беккалиев, Д. Х. Административно-правовая характеристика системы государственного управления железнодорожным транспортом в России / Д. Х. Беккалиев // Юридич. наука. – 2012. – № 4. – С. 65–68.
3. Внукова, С. Н. Совершенствование финансовой ответственности в расчетах за международные грузовые перевозки / С. Н. Внукова, Н. В. Гненный, Т. В. Тесленко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2010. – Вип. 31. – С. 289–291.
4. Данько, М. І. Реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур / М. І. Данько // Економіка України. – 2007. – № 1. – С. 64–70.
5. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>. – Назва з екрана.
6. Крамаренко, Г. А. Экономико-математическое обоснование потребности в вагонных парках операторов железнодорожного транспорта / Г. А. Крамаренко, В. В. Скалзуб, М. С. Чердниченко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2010. – Вип. 31. – С. 240–248.
7. Про залізничний транспорт : закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

- <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>. – Назва з екрана.
8. Про Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава»: Указ Президента України № 504/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://president.gov.ua/documents/13492.html/>. – Назва з екрана.
 9. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/m=all.structure.tomorrow&lng=uk>. – Назва з екрана.
 10. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.protown.ru/information/doc/4308.html>. – Назва з екрана.
 11. Cemil, K. The Evolution of the Privatization of the British Railway [Електронний ресурс] / K. Cemil // *Annales*. – 2010. – № 59. – P. 197–213. – Режим доступу: <http://www.journals.istanbul.edu.tr/tr/index.php/hukuk/article/download/17159/16419>. – Назва з екрана.
 12. Mathieu, G. Railway Reforms in Europe / G. Mathieu // *The Reform of UK Railways – Privatization and Its Results*. – *Japan Railway & Transport Review*. – 2012. – № 34. – P. 16–31.
 13. Slack, B. The geography of transport systems [Електронний ресурс] / B. Slack, J.-P. Rodrigue. – 3rd edition. – New York: Routledge, 2013. – 416 p. – Режим доступу: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch9en/appl9en/ch9a1en.html>. – Назва з екрана.

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}

^{1*}Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта gwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ

Цель. Каждая из стран постсоветского пространства выполняет реформирование железнодорожной отрасли по различным моделям в зависимости от ориентиров и целей, которые она ставит перед собой. Все железнодорожные администрации столкнулись с проблемой существенного снижения объемов грузовых и пассажирских перевозок, старения основных фондов, отсутствия инвестиций на их обновление. Цель статьи заключается в разработке оптимальной структуры управления грузовыми вагонами в условиях реформирования железнодорожного транспорта. **Методика.** Теоретическую и методологическую основу исследования составляют системный анализ проблем обеспечения конкурентоспособности транспортной отрасли в сфере грузовых железнодорожных перевозок, теоретические положения экономической науки в области эффективности производства, рыночной трансформации экономики и управления национальным хозяйством. **Результаты.** Автором разработан усовершенствованный механизм управления грузовыми перевозками, который отличается от существующего приспособлением его к условиям реформируемой отрасли и организацией управленческих компаний. Эти компании вместе с Украинским транспортно-логистическим центром централизуют управление всеми грузовыми вагонами отечественных и зарубежных компаний-операторов. **Научная новизна.** Автором приведены теоретическое обобщение и новое решение научной задачи. Она проявляется в разработке теоретических и методологических подходов к структуре управления грузовыми вагонами компаний-операторов в условиях реформирования железнодорожного транспорта за счет организации в Украине управленческих компаний. Указанные компании объединяют одновременно два вида деятельности – коммерческую и ремонт вагонов различной собственности, что позволяет сократить оборот вагонов, время пребывания подвижного состава в нерабочем парке и тем самым повысить эффективность грузовых перевозок. В частности, будут брать в аренду и иметь право распоряжаться универсальными вагонами отечественных компаний-операторов и специальными вагонами и поездами-маршрутами отечественных и зарубежных компаний-операторов на договорных условиях. **Практическая значимость.** Рационально примененные меры по предложенным автором направлениям управления грузовыми вагонами позволят существенно улучшить показатели использования подвижного состава железных дорог и компаний-операторов.

Ключевые слова: грузовые перевозки; компания-оператор; приватизация; реформирование

L. V. MARTSENIUK^{1*}

¹Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St. 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (093) 934 18 03, e-mail rwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

ORGANIZATION OF FREIGHT TRANSPORTATION IN UKRAINE IN THE REFORMATION CONDITIONS

Purpose. Each country of the former Soviet Union carries out railroad industry reformation according to different models depending on orienting points and the goals it establishes. All railway administrations have faced the problem of considerable reduction of freight and passenger transportation volumes, aging of main assets, lack of investments for their renovation. The purpose of the paper is the development of optimal management structure of freight cars in conditions of railway transport reformation. **Methodology.** The theoretical and methodological basis for research is a systematic analysis of problems of providing the competitiveness of the transport industry in the field of freight railway transportations, theoretical principles of economics in the production efficiency, market economics transformation and management of the national economy. **Findings.** The author has developed an improved mechanism for freight traffic management, which differs from the existing one by its adaptation to the conditions of industry being reformed and the organization of management companies. These companies together with the Ukrainian transport and logistics center centralize management of all freight cars of both domestic and foreign operating companies. **Originality.** Author presents the theoretical generalization and new solution of the scientific problem. It appears in the development of theoretical and methodological approaches to the management structure of the freight cars by operating companies in conditions of railway transport reforming through the management companies organization in Ukraine. The above mentioned companies will combine two types of activity – the commercial one and the cars repair of different property, it will reduce car turnover, stay time of rolling stock in the inoperative park and thereby improve the efficiency of freight transportations. Particularly, they will lease and have the right to dispose universal cars of domestic operating companies and special cars and trains - routes of domestic and foreign operating companies on a contractual basis. **Practical value.** The author has proposed directions of freight cars management. Their rational use will significantly improve the utilization rates of railway rolling stock and operating companies.

Keywords: freight transportations; operating company; privatization; reformation

REFERENCE

1. Barash Yu.S., Martseniuk L.V. Udoskonalennia mekhanizmu upravlinnia vantazhnymy zaliznychnymy perevezenniamy [Management mechanism improvement of freight railway transportation]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2011, issue 40, pp. 211-215.
2. Bekkaliyev D.Kh. Administrativno-pravovaya kharakteristika sistemy gosudarstvennogo upravleniya zheleznodoro-zhnyim transportom v Rossii [Administrative and legal characteristics of the public administration system of railway transport in Russia]. *Yuridicheskaya nauka – Jurisprudence*, 2012, no. 4, pp. 65-68.
3. Vnukova S.N., Gnennyi N.V., Teslenko T.V. Sovershenstvovaniye finansovoy otvetstvennosti v raschetakh za mezhdunarodnyye gruzovyie perezovki [Improvement of financial responsibility in the calculations for international freight transportations]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2010, issue 31, pp. 289-291.
4. Danko M.I. Reorhanizatsiia pidpriemstv u konteksti formuvannia korporatyvnykh struktur [Reorganization of enterprises in the context of the corporate structures formation]. *Ekonomika Ukrainy – Economy of Ukraine*, 2007, no. 1, pp. 64-70.
5. *Derzhavna tsilova prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010–2019 roky* [State Program of railway reformation in 2010-2019 years]. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p> (Accessed 20 March 2014).

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

6. Kramarenko G.A., Skalozub V.V., Cherednichenko M.S. Ekonomiko-matematicheskoye obosnovaniye potrebnosti v vagonnykh parkakh operatorov zheleznodorozhnogo transporta [Economic and mathematical justification of need in railway transport operators in car fleets]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2010, issue 31, pp. 240-248.
7. *Pro zaliznychnyi transport: zakon Ukrainy* [On railway transport: Ukrainian law]. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi> (Accessed 20 March 2014).
8. *Pro Natsionalnyi plan dii na 2011 rik shchodo vprovadzhennia Prohramy ekonomichnykh reform na 2010-2014 roky «Zamozhne suspilstvo, konkurentospromozhna ekonomika, efektyvna derzhava»* [About the National Action Plan for 2011 concerning the program of economic reforms implementation for 2010-2014 years: «Prosperous society, competitive economy, effective state»]. Available at: <http://president.gov.ua/documents/13492.html/> (Accessed 20 March 2014).
9. *Stratehiia rozvytku zaliznychnoho transportu na period do 2020 roku* [Development strategy of railway transport for the period up to 2020 year]. Available at: <http://www.uz.gov.ua/m=all.structure.Tomorrow&lng=uk> (Accessed 20 March 2014).
10. *Strategiya razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda* [Railway transport development strategy of the Russian Federation up to 2030 year]. Available at: <http://www.protown.ru/information/doc/4308.html> (Accessed 20 March 2014).
11. Cemil K. The Evolution of the Privatization of the British Railway. *Annales*, 2010, no. 59, pp. 197-213. Available at: <http://www.journals.istanbul.edu.tr/tr/index.php/hukuk/article/download/17159/16419> (Accessed 20 March 2014).
12. Mathieu G. Railway Reforms in Europe. The Reform of UK Railways – Privatization and Its Results. – *Japan Railway & Transport Review*, 2012, no. 34, pp. 16-31.
13. Slack B., Rodrigue J.-P. The geography of transport systems. 3rd edition. New York, Routledge, 2013. 416 p. Available at: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch9en/app19en/ch9a1en.html>. (Accessed 20 March 2014).

Стаття рекомендована до публікації д.е.н., проф. Ю. С. Барашем (Україна); д.е.н., проф. К. Ф. Ковальчуком (Україна)

Надійшла до редколегії 13.03.2014

Прийнята до друку 30.04.2014