

безпеки суб'єктів господарювання, та основні інструменти оцінки загроз. Проаналізовані основні напрямки правового регулювання економічної діяльності суб'єктів господарювання. Запропоновані основні підходи вироблення правової політики захисту безпеки суб'єктів господарювання.

Список бібліографічних посилань

1. Конституція України : закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР : офіц. текст. Київ : КМ, 2013. 96 с.
2. Про основи національної безпеки України : закон України від 19.06.2003 № 964-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 39. Ст. 351.
3. Державне управління : навч. посіб. / за ред. А. Ф. Мельник. 2-ге вид., випр. і допов. Київ : Знання, 2004. 342 с.
4. Виганяйло С. М. Передумови розвитку системи економічного планування у підприємствах агропромислового виробництва. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства*. Сер.: Економічні науки. Харків : ХНТУСГ, 2017. Вип. 185. С. 89–96.
5. Виганяйло С. М. Ринкова адаптація та економічна безпека сільськогосподарських підприємств // *Теоретичні підґрунтя планування на ринку аграрного виробництва : монографія / за заг. наук. ред. Жмайлова В. М., Данька Ю. І., Шумкової О. В. Суми : Сум. нац. аграр. ун-т, 2018. 396 с.*

Одержано 29.10.2018

УДК 346.5:656.2(477)

Тетяна Владиславна ГОЛОВКО,

кандидат технічних наук,

доцент кафедри управління експлуатаційною роботою

Українського державного університету залізничного транспорту

ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НІМЕЧЧИНИ

Досить цікавим і найбільш опрацьованим є досвід реформування залізничної галузі в Німеччині. Після об'єднання Німеччини у 1990 році залізниці ФРН зіткнулись з нелегкою проблемою адаптації в єдину транспортну мережу країни залізниць колишньої НДР, що в умовах руйнування централізованої економіки виявилось на грані краху. Для того щоб привести систему у відповідність до стандартів західнонімецьких залізниць, необхідно було зробити великі інвестиції.

Для вирішення виниклих проблем потрібне було проведення негайної реформи, метою якої стало повернення залізниці конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Найбільш важливі моменти реформи німецьких залізниць можна визначити такі:

- звільнення «нових» залізниць від їхнього боргового тягаря і так званих «успадкованих боргів», за які нові комерційні структури не могли нести відповідальність; створення організаційної структури, що дозволила б об'єднаний системі залізничного транспорту ефективно перебороти існуючі недоліки системи і забезпечити незалежне та відповідальне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому;
- вибір правової форми акціонерної компанії як найбільш ефективної з управлінської точки зору;
- у стратегічному й організаційному плані нова система залізничного транспорту повинна бути орієнтована на ті сфери підприємницької діяльності, що обіцяють залізничній компанії найкращі перспективи;
- чіткий поділ державних і комерційних функцій, а саме відповідальність держави повинна обмежуватися державним сектором і функції, які виконуються для загальних інтересів, повинні здійснюватися на договірній основі;
- інвестиції в нову інфраструктуру, її заміну або розширення будуть вважатися обов'язком держави, як це має місце у випадку автомобільного, морського і повітряного транспорту, однак відповідальність за обслуговування інфраструктури буде нести сама залізнична компанія;
- держава візьме на себе відповідальність за інвестиції, необхідні для того, щоб привести в належний стан систему залізничного транспорту колишньої НДР, і пасажирські

залізничні перевезення будуть побудовані по регіональному принципу, тобто відповідальність за них переходить до федеральних земель, що будуть отримувати необхідні послуги у залізничній компанії, використовуючи для цього фінансові засоби, надані федеральними органами влади [1, с. 150].

Перший етап реформи почався у 1994 році та продовжувався п'ять років. Він був використаний для підготовки та вирішення завдань другого етапу – створення цільової структури із самостійних акціонерних товариств на чолі з холдинговою компанією.

Завданням другого етапу реформи є реалізація на практиці структури управління залізничним транспортом. З 1999 року підприємство Deutsche Bahn (залізниці Німеччини) набуває статус багаторівневого концерну на чолі з холдинговою компанією DBAG. До концерну, крім холдингової компанії, входять п'ять акціонерних товариств.

У ролі управлінської структури виступає холдингова компанія, яка відповідає за кінцеві результати діяльності залізниць, розподіляє інвестиції між дочірніми компаніями та являє собою суб'єкт господарювання.

Функції експлуатації виконують три компанії: DB Cargo – перевезення вантажів, DB Travel & Tourism – перевезення пасажирів у дальніх сполученнях, DB Regio – місцеві і регіональні пасажирські перевезення. Відповідальність за стан колії, засобів сигналізації, систем управління перевезеннями і електрифікації несуть дві компанії інфраструктури: DB Station & Service, DB Network. Відділення тяги та рухомого складу скасовані, їхні основні фонди приписані до відповідних експлуатаційних компаній [2, с. 27].

Завданням держави залишається регулювання, а також технічний контроль залізничного сектору, гарантування конкуренції на залізниці, утримання на необхідному рівні колійної інфраструктури через підтримку інноваційних проектів, а також підтримка транспортних послуг, що надають підприємства зі змішаними формами власності в приміському сполученні.

Одна з відмінних рис німецьких залізниць – регіоналізація місцевого пасажирського сполучення шляхом передачі відповідальності за організацію і фінансування від федерації до районів і громад. Наприклад, округом створюється компанія, яка здійснює не тільки перевезення пасажирів, а й вантажу до мережі магістралі. Приміські перевезення здійснюються на принципах замовлень округу і муніципалітету, що й оплачують їх.

Перевагами, отриманими у процесі реформування залізниць у Німеччині наступні: списання боргів із залізниць; інвестиції в нову інфраструктуру; суттєве посилення комерціалізації використання інфраструктури; прийняття на себе державою витрат з утримання персоналу та ліквідації забруднення навколишнього середовища через діяльність залізниць; відновлення рухомого складу, що використовується в далеких, регіональних і місцевих сполученнях.

До недоліків реформування можна віднести те, що не було підвищено надійність локомотивного парку, та надлишкову бюрократизацію, яка стримує доступ конкурентів до послуг інфраструктури [3, с. 160].

Проте незважаючи на недоліки реформування необхідно зазначити, що «німецька модель» одержала в міжнародній залізничній пресі одну з найбільш високих оцінок. Насамперед вона розглядається як відносно вільна від елементів політизації й ідеологічного догматизму, властивих, на думку багатьох, «британській моделі» (у випадку з Великобританією, як вважають деякі фахівці, політичне керівництво заздалегідь визначило орієнтири реформи з огляду на ідеологічні критерії, і вже потім під ці критерії «підганялися» зміст і хід реформи). Приватизація, як підкреслюють німецькі фахівці, розглядалася у ФРН лише як один із засобів підвищення ефективності, але не як самоціль.

Крім того, розроблювачі плану реформ і керівники галузі, а також уряд ФРН у цілому постаралися заручитися в питанні про реформування залізничного транспорту можливо більш широкою національною підтримкою. Ще одна особливість німецької моделі реформи полягає в тому, що процес залізничної приватизації в Німеччині привів до фактичного переходу повноважень щодо організації залізничних перевезень до рук регіональної і місцевої влади, що підсилило їхні можливості планувати і здійснювати комплексний розвиток сфери транспорту у своїх регіонах. У законодавстві обумовлюється лише, що такий

розвиток повинний проходити в контексті «чесної і вільної конкуренції» між різними видами транспорту [2, с. 29].

Нарешті в умовах німецької моделі процес планування соціально необхідних перевезень більшою мірою відкритий для конкуренції, тому що перевізні послуги можуть надаватися будь-якою кількістю перевізників і на основі будь-якої кількості ліцензій.

Можна стверджувати, що «німецька модель» є однією з найбільш пропрацьованих спроб знайти компроміс між загальними принципами ринкової ефективності (потребуючими, крім іншого, максимальної гнучкості максимального наближення менеджера і взагалі будь-якого працівника до результатів своєї праці) і специфічними умовами залізничного транспорту, успішність роботи якого багато в чому пов'язана саме з його здатністю функціонувати як єдине ціле або, принаймні, як система взаємопогоджуваних елементів. У цій якості досвід ФРН заслуговує на пильну увагу і подальше вивчення.

Список біографічних посилань

1. Лимар Н. М. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 37. С. 148–152.

2. Бех П. В., Машков О. В., Руденко Н. В. Досвід ФРН в області реструктуризації залізничного транспорту. *Транспортні системи і технології перевезень*. 2011. Вип. 1. С. 25–30.

3. Бараш Ю. С. Аналіз реформування структур управління залізничним транспортом у розвинених країнах Європи. Дніпро : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. 2003. Вип. 1. С. 158–162.

Одержано 31.10.2018

УДК 330.1

Вікторія Олексіївна ГОНЧАРОВА,

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри соціальних та економічних дисциплін факультету № 2

Харківського національного університету внутрішніх справ

ОБНОВЛЕННЯ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ НАУКИ ШЛЯХОМ ФОРМУВАННЯ ПОСТНЕКЛАСИЧНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ЗНАННЯ

Багатьма дослідниками різних галузей наук неодноразово зазначалось, що сьогодні основним імперативом для всіх нас є виживання людства. З розуміння даного імперативу ще в 70-ті роки ХХ століття розпочалося формування постнекласичної науки, об'єктом якої стали людинорозмірні комплекси та «...головна особливість якої зводиться до того, що сама людина-дослідник включений в об'єкт наукового пошуку, він – не той зовнішній спостерігач, а безпосередній активний учасник розвитку (саморозвитку) реальності» [1, с. 12].

Узагалі постнекласична людинорозмірна наука, на відміну від своїх попередниць (класичної та неокласичної), наділена такими особливостями, врахування яких при оновленні сучасних наук – як природних, так і гуманітарних – покликано привести до спасіння усього людства. Проте нещодавно професор Задорожний Г.В. підкреслив, що криза сучасної науки «...на початку нового століття та тисячоліття постала як найгостріше насущне питання про існування самої людини та людського суспільства» [2, с. 3]. При цьому професор В. А. Лекторський не виключає, що сучасні науки про людину «...можуть використовуватися для деградації людини, її дегуманізації – у цьому випадку виявиться, що саме розвиток наук про людину призведе до того, що людина в звичному нам розумінні зникне, загине» [3, с. 4]. Сьогодні проекти зі створення «постлюдини» не просто ідеї, вони реальні, над ними вже працюють вчені в різних країнах світу. В. А. Лекторський передбачає та попереджає про те, що, «якби ці проекти здійснилися (а частково вони вже здійснюються), то це означало б кінець людини, «постлюдина» виступила би вбивцею справжньої людини. І це сталося б саме за допомогою наук про людину» [3, с. 5]. Тобто оновлення сучасної науки відбувається не зовсім із урахуванням особливостей формування постнекласичного знання.

До того ж сучасна економічна наука сьогодні взагалі не має цілі спрямування на реалізацію основного імперативу – виживання людства, бо «панівний нині неокласичний,