

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЗДІЙСНЕННЯ СТРУКТУРНИХ РЕФОРМ У ГАЛУЗІ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Михайличенко Катерина Миколаївна,
кандидат економічних наук

Проаналізовано стан залізничної галузі й досліджено внутрішньогалузеві проблеми, які унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту та створюють загрози для економічної безпеки країни. Доведено неможливість подальшого відтермінування трансформації галузі на ринкових засадах. Запропоновано механізми її подальшого розвитку та реформування.

Ключові слова: залізничний транспорт, інфраструктура, інвестиції, реформування залізничної галузі, економічна безпека.

Залізнична галузь України за останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку. Показники обсягів перевезень вантажів і пасажирів так і не вийшли на докризовий рівень і продовжують стрімко падати. Причинами падіння обсягів залізничних перевезень є загальний кризовий стан економіки, високий рівень фізичного зносу рухомого складу залізничного транспорту, технічна й технологічна відсталість залізничної інфраструктури, низький рівень організації перевізного процесу та неефективна робота галузі загалом, а також відсутність своєчасно проведених структурних та інституційних реформ. У поточному році скорочення залізничних перевезень значною мірою зумовлене бойовими діями на сході країни, які призвели до руйнування значної кількості об'єктів залізничної інфраструктури Донбасу.

Нині рівень зношеності інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту України сягнув критичної позначки і разом із катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, унеможливають динамічний розвиток галузі та формують низку загроз для економіки країни. Зазначене вимагає зосередження уваги дослідників на практичних питаннях реформування галузі, формування нової організаційної структури Укрзалізниці, розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних послуг.

Дослідженням проблемних питань розвитку та реформування залізничного транспорту в Україні, зокрема щодо удосконалення системи державного і господарського управління галуззю, формування вертикально-інтегрованої організаційної структури Укрзалізниці, стабілізації її фінансового стану та оновлення основних

фондів присвячено велику кількість наукових робіт українських учених, зокрема Ю. Бараша [1], О. Дейнека, Г. Ейтутіса, Н. Колесникової [2], М. Макаренка [3], Т. Мукмінової, П. Підлісного, Ю. Цветова [4], М. Чеховської та інших.

Зокрема, М. Макаренком зроблено вагомий внесок у розвиток стратегії реформування та підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України, розроблення теоретико-методологічних аспектів дослідження економічних ризиків та оцінки діяльності підприємств залізничного транспорту, формування сучасної моделі функціонування залізничного транспорту України, його ринкової трансформації [3]. Ю. Бараш дослідив проблеми підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України у спосіб проведення структурної реформи та зниження збитковості пасажирських перевезень [1]. За результатами наукових досліджень, присвячених методологічним і практичним питанням ціноутворення у транспортній галузі, Н. Колесникова розробила адаптивно-організаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті в умовах реформування галузі [2].

Проте недостатньо дослідженими й невирішеними у практичній площині залишаються питання реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті забезпечення економічної безпеки держави, демонополізації та впровадження ринкових відносин у роботу галузі, котрим присвячується дана стаття. Перспективним напрямом досліджень автор вважає розвиток наукової теорії забезпечення економічної безпеки держави, теоретичні аспекти якої в Україні розроблені вітчизняними вченими В. Бегмою, Т. Блудовою [5], З. Варналієм [6], О. Власюком [7], В. Горбуліним [8], Я. Жалі-

лом [9], В. Мунтіяном [10], А. Новіковою [11], А. Сухоруковим [12] та іншими, у напрямку включення показників розвитку транспортної галузі до системи показників оцінки впливу на економічну безпеку держави.

Мета даної статті – дослідити комплексні проблеми сучасного розвитку залізничного транспорту України й визначити основні загрози, що виникають для економіки країни у зв'язку з гальмуванням процесу реформування залізничної галузі, розробити практичні рекомендації для України щодо прискорення структурних реформ і ринкової трансформації залізничного транспорту з метою підвищення ефективності його функціонування та посилення конкурентних позицій на світовому та внутрішньому ринках транспортних послуг.

Відновлення економіки України після тривалої економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту, який в Україні забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту. Проте залізнична галузь останніми роками демонструє негативну динаміку розвитку.

1. Обсяги перевезень стрімко падають. У 2013 р. порівняно із 2012 р. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом зменшився на 3,4 % і становить 441,8 млн т вантажів (або 86 % від рівня 2007 р.) (табл. 1). При цьому за 2013 р. транзитні перевезення скоротилися на 19,3 %, перевезення у внутрішньому сполученні – на 2,8 %, імпорт вантажів – на 2,7 %, збільшено лише обсяг перевезень експортних вантажів на 2 %. У 2014 р. ця тенденція тривала, і за дев'ять місяців падіння обсягів перевезень вантажів становило 7,8 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки й насамперед промисловості, що в 2014 р. значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни. Разом з тим скорочення обсягів перевезень

пов'язане із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, що заважає доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Крім того, проти української залізниці працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати, зокрема пряма протекціоністська політика Росії щодо власних портів і залізниць.

Пасажиропотік на українських залізницях також неухильно знижується. У 2013 р. послугами залізниць скористалися 425,4 млн пас., що на 1 % менше рівня 2012 р. Порівняно з докризовим 2007 р. пасажиропотік скоротився на 5 %, а порівняно з 1990 р. – на 36 %. На далекі відстані пасажирів поступово переключаються на авіаційний транспорт, а при переміщеннях на невеликі відстані все частіше віддають перевагу автомобільному транспорту як більш швидкому і зручному, навіть незважаючи на незадовільний стан доріг в Україні. У зв'язку із анексією Криму Росією та бойовими діями на сході країни за підсумками 9 місяців 2014 р. Укрзалізниця рекордно скоротила пасажирооборот – на 23,4 % порівняно з аналогічним періодом минулого року.

2. Низький рівень організації перевізного процесу та загалом неефективна робота залізничного транспорту значною мірою зумовлюють скорочення обсягів перевезень. Експлуатаційний вантажообіг локомотивів у 2013 р. склав 365,3 млрд ткм брутто, що на 6 % менше 2012 р. Локомотиви в середньому обслуговують відстані 300–400 км, здійснюючи рух переважно в межах залізниць, до яких вони приписані, тоді як у Європі локомотиви виконують рейси протяжністю 1,3–1,4 тис. км, тобто значно меншим парком і з меншими експлуатаційними витратами перевозиться більше вантажів.

За підсумками 2013 р. зафіксовано зниження ефективності використання вагонного ресурсу при вантажоперевезеннях: обіг вантажного вагона зріс на 22 % порівняно з 2012 р. і досяг 7,54 доби, зокрема, обіг навантаженого вагона збільшився в 1,5 раза – до 3,29 доби. Спостерігається невідповідність кількості виробничих потужностей рівню перевезень. Обсяги вантажної роботи порівняно з початком 90-х років скоротились

Таблиця 1

Динаміка перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом України за 2007–2014 рр.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (січень-вересень)
Перевезено вантажів, млн т	512,5	498,8	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	293,8
Індекси до попереднього року, %	107,1	97,3	78,4	110,6	108,3	97,7	96,6	92,2
у т.ч. транзит, млн т	99,9	93,3	44,8	44,5	48,7	40,9	33,0	15,3
Індекси до попереднього року, %	133,1	93,4	48,0	99,3	109,4	84,0	80,7	92,2**
Перевезено пасажирів, млн	447,4	445,6	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4	297,4*
Індекси до попереднього року, %	100	99,6	95,6	100,2	100,8	99,9	99,0	96,4

Джерело: Офіційний сайт Держкомстату [13].

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя.

** за січень-червень 2014 р.

у 2,5 раза, пасажиропотік – більше ніж на третину, тоді як виробничі потужності залізниць фактично не скорочувались.

3. Доходи залізниць зменшуються, оскільки скорочення обсягів перевезень і неефективність роботи залізничного транспорту відповідним чином відбиваються на фінансових результатах роботи галузі. За даними фінансової звітності Укрзалізниці, у 2013 р. отримано 51,1 млрд грн доходів від звичайної діяльності, що на 1,7 млрд грн або на 3,2 % менше, ніж у 2012 р. (табл. 2). Зниження доходів передусім пов'язано зі скороченням обсягів вантажних перевезень, оскільки майже 90 % усіх доходів підприємство отримує саме від транспортування вантажів. Значною мірою на доходах позначилося падіння транзитних перевезень, рентабельність яких у 2–2,5 раза вище порівняно з внутрішніми перевезеннями. На тлі зменшення обсягів перевезень зростають витрати у зв'язку з постійним підвищенням цін на енергоносії та основні видаткові матеріали, а також високою матеріаломісткістю та енергоємністю залізничного транспорту (у структурі експлуатаційних витрат Укрзалізниці частка витрат на придбання енергоносіїв сягає 21 %).

Зростає боргове навантаження та витрати на обслуговування боргу. У 2013 р. загальний обсяг кредитів і запозичень Укрзалізниці досяг 17,9 млрд грн [16]. Чистий прибуток компанії за підсумками 2013 р. становить 545,3 млн грн, що на 38,4 % менше, ніж у 2012 р., а всього за останні чотири роки він скоротився більше ніж у 12 разів. Багатомільярдні збитки приносять Укрзалізниці пасажирські перевезення, загальна сума яких з 2008 по 2013 рр. становить 33,5 млрд грн., зокрема у 2013 р. – 6,6 млрд грн.

4. Зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту досягла критичного стану і разом із катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку нині неможливо розв'язати без залучення сторонньої допомоги (країн-донорів та іноземних інвесторів). Так, протягом останніх років парк пасажирських вагонів Укрзалізниці щорічно зменшувався в середньому на 200 од., за період 2013–2014 рр. він

скоротиться щонайменше на 15 % (будуть списані 783 пас. вагонів) [17]. При цьому впродовж останніх чотирьох років закуплено лише 21 пас. вагон (у 2010 р.).

Нині фізичний знос рухомого складу залізниць становить майже 90 %, у т.ч.: тепловози – 95,1 %, електровози – 90,7 %, пасажирські вагони – 85,9 %, вантажні вагони – 88,2 %. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише зношений, а й технічно, конструктивно і морально застарілий, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами 60–70-х років. Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною, призводить до значного зростання вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а й заміни на сучасний, більш досконалий.

Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у т.ч. колійного господарства – 86 %. Тільки для того, щоб підтримувати її в робочому стані й не накопичувати прострочених ремонтів, щорічно необхідно модернізувати 800 км колії та капітально ремонтувати 1000 км. Проте, якщо у 2007 р. вдалося модернізувати 1446,1 км колії, у 2008 р. – 819 км, у 2009 р. – 411,3 км, то у 2013 р. тільки 276 км. У консалтинговій компанії *A. T. Kearney* підраховали, що необхідно 56 млрд грн сукупних інвестицій в оптимізацію інфраструктури Укрзалізниці. В іншому випадку немає сенсу інвестувати в оновлення рухомого залізничного складу, якщо він не буде забезпечений відповідною транспортною інфраструктурою.

Знищена бойовими діями на сході України залізнична інфраструктура також потребує термінового відновлення. Станом на початок вересня 2014 р. у результаті несанкціонованих втручань на Донецькій, Придніпровській та Південній залізницях залишилися зруйнованими близько 190 об'єктів залізничної інфраструктури (колій, електромереж, шляхопроводів, станцій, депо, вокзалів), на відновлення яких необхідно витратити близько 900 млн грн.

Щорічна потреба Укрзалізниці в капітальних вкладеннях перевищує 35 млрд грн, але за останні

20 років вона задовольняється

лише на 25–30 %.

Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних фондів на найближчі 5 років оцінюється в сумі 175–200 млрд грн.

При цьому обсяг капітальних інвестицій Укрзалізниці за рахунок власних і запозичених коштів у 2012 р. становив 9,7 млрд грн., у 2013 р. – 6,8 млрд грн.

Виключно за рахунок власних коштів фінансовий стан Укрзалізниці дає змогу задовольнити по-

Основні фінансові показники роботи Укрзалізниці за 2010–2013 рр.

	2010	2011	2012	2013
Дохід від реалізації	42557,2	51586,5	52725,3	51049,8
у т.ч. вантажні перевезення	32411,4	39810,9	40956,1	38805,4
пасажирські перевезення	5399,5	5997,5	6527,7	7058,6
Витрати	38358,9	44610,3	47470,7	46087,5
Чистий прибуток, млн грн	6688	2127,2	885,5	545,3
Рентабельність	15,7 %	4,1 %	1,7 %	1,1 %

Джерело: Офіційний сайт Укрзалізниці [15].

Таблиця 2

требу в капітальних інвестиціях лише на 5-6 % (у сумі, що не перевищує 1,5–2 млрд грн на рік). З державного бюджету кошти на фінансування програм розвитку та придбання пасажирського рухомого складу останніми роками не виділялися. Власні можливості Укрзалізниці стримуються падінням доходів і рентабельності перевезень, низьким рівнем тарифів, а приватні інвестори не поспішають вкладати кошти внаслідок відсутності необхідного законодавчого поля й гарантій повернення вкладених коштів у вигляді прибутку або компенсації. Для здійснення запланованих капітальних інвестицій залізниці вимушені залучати кредитні ресурси й нарощувати борги.

Зазначені внутрішньогалузеві проблеми не лише унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту в перспективі, а й створюють **загрози для економіки країни**. Подальше погіршення фінансово-економічного стану залізничної галузі, втрата нею технічної й технологічної стійкості можуть привести до:

- **неспроможності залізниць забезпечити в майбутньому потреби економічного зростання країни** й негативно вплинути на функціонування інших галузей економіки, з якими залізничний транспорт України пов'язаний єдиним логістичним і технологічним ланцюгами;

- **дестабілізації та розбалансуванню транспортної системи України**, оскільки частина вантажопотоку переключається на автомобільний транспорт, але автодороги неспроможні витримати надмірне навантаження й руйнуються. Наявність «вузьких місць» у залізничній інфраструктурі не дає змоги налагодити ефективніший зв'язок із портовою галуззю;

- **зменшення конкурентоспроможності національної транспортної системи, втрата транзитного потенціалу України**. Відставання розвитку української залізниці від залізниць країн-сусідів, насамперед ЄС і Росії, у поєднанні із зростанням напруженості у відносинах із Росією стали причиною фактичної втрати залізничного транзиту, який на 80–90 % формує весь обсяг транзиту України (без урахування трубопроводного транспорту). З 2007 по 2013 рр. загальний обсяг транзитних перевезень вантажів залізничним транспортом скоротився на 67 %;

- **негативно позначитись на збалансуванні держбюджету України**, оскільки Укрзалізниця входить до п'ятірки найбільших корпоративних платників податків в Україні і при цьому є однією з найбільших державних компаній-позичальників, борги яких збільшують сукупний державний борг країни;

- **створити соціальну напругу в суспільстві** внаслідок неможливості задовольнити потреби населення у перевезеннях у достатньому обсязі, належної якості і за привабливими низькими тарифами.

Головною причиною критичного стану українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не

здійснені структурні реформи, які давно вже зробили країни Європи та більшість країн СНД. Як наслідок – залізнична галузь працює за старими принципами, які не відповідають сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, роблять її функціонування неефективним та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, унеможливають співробітництво із приватними компаніями. Найбільший негативний вплив на розвиток залізничного транспорту здійснюють наступні чинники.

1. Суміщення функцій державного та господарського управління залізничним транспортом загального користування й неефективна організаційна структура Укрзалізниці, які не дають змоги забезпечити ефективне функціонування галузі на комерційній основі, залучити необхідні інвестиції та здійснити її технічну й технологічну модернізацію. Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) є органом управління залізничним транспортом загального користування, підпорядкованим Мініфраструктури, й одночасно здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому та міждержавному сполученнях і регулює виробничо-господарську діяльність залізниць. Тобто вона виконує господарські функції керування рухом, забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення, розподілу доходів від перевезень, організації матеріально-технічного забезпечення залізниць, складання зведеного звіту тощо. Кожна із 6 залізниць, що входять до складу Укрзалізниці, виконує всі основні функції щодо забезпечення процесу перевезень, але переважно в межах своєї дороги і не зацікавлена виконувати завдання в інтересах галузі загалом, внаслідок чого спостерігається дублювання функцій та неефективне використання виробничого потенціалу галузі. При цьому залізниці мають єдиний баланс доходів і витрат. Така архаїчна організаційна структура Укрзалізниці не прописана в законодавстві України і у поєднанні з напіввійськовими командно-адміністративними методами управління довела свою неефективність. Вона є незрозумілою і непрозорою з точки зору інвестора, збільшує його ризики і автоматично призводить до підвищення ставок по кредитах або взагалі неготовності фінансових інститутів надавати позики.

2. Державна монополія на основні види діяльності єдиного виробничо-технологічного комплексу із забезпечення перевезень вантажів і пасажирів, що стримує конкуренцію та гальмує розвиток залізничного транспорту, унеможливає ефективне його функціонування в умовах активної трансформації внутрішнього ринку та розвинутого міжнародного ринку транспортних послуг.

Залізничний транспорт України функціонує як державна монополія, він повністю знаходиться у державній власності та регулюється державою (законами України «Про залізничний транспорт», «Про природні монополії»). При цьому державне регулювання розповсюджується не тільки на послуги з утримання та експлуатації залізничної інфраструктури (колії, вокзали), яка перебуває у стані природної монополії, але і на суміжні ринки, до яких віднесені вантажні та пасажирські перевезення. Крім того, відповідно до ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт» не тільки економічні взаємовідносини між залізницями, включаючи розподіл доходів (прибутку) від перевезень, а й розрахунки із заводами за ремонт рухомого складу та випуск запасних частин, іншими підприємствами залізничного транспорту, пов'язаними з організацією та забезпеченням процесу перевезень, регулюються в порядку, який визначає Укрзалізниця, та на підставі угод, що укладаються відповідно до зазначеного порядку.

У більшості країн світу та Європи вантажні перевезення, пасажирські перевезення, ремонт рухомого складу, будівництво і ремонт інфраструктури є конкурентними видами діяльності й підлягають лібералізації. В Україні недостатня розвиненість ринкових відносин обумовлює відсутність у суб'єктів господарювання залізничної галузі мотивації до підвищення ефективності роботи та якості послуг, які вони надають, розширення їх асортименту, унеможливають участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних інвестиційних проектів.

3. Виконання господарюючими суб'єктами – залізницями – соціальної функції держави, яка реалізується у спосіб організації пасажирських перевезень у внутрішньодержавному та приміському сполученні, а також перевезень пільгових категорій громадян, за заниженими тарифами або безоплатно, без відповідної компенсації з бюджету цих витрат.

Тарифи на пасажирські перевезення, що регулюються державою, затверджуються на рівні, що не тільки не забезпечує прибутковості перевезень, а й не відшкодовує необхідних витрат. Норма законодавства про відшкодування різниці в тарифах, затверджених нижче економічно обґрунтованого рівня органами, що встановили ці тарифи (ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»), не працює. Облдержадміністрації уникають укладання із залізницями договорів на соціальні перевезення, оскільки наявність договору зумовлює необхідність відшкодування різниці в тарифах. Для приведення пасажирських перевезень у внутрішньодержавному сполученні до рівня беззбитковості (нульової рентабельності) тарифи на перевезення нині необхідно підвищити у 2,72 раза. Доходи від пасажирських перевезень у приміському сполученні лише на 12 % покривають витрати.

Збитки від пасажирських перевезень Укрзалізниця покриває завдяки прихованому перехресному фінансуванню пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Крім того, залізничним транспортом відповідно до законодавства України здійснюється у повному обсязі перевезення 25 пільгових категорій громадян, однак компенсацію за ці перевезення з бюджетів усіх рівнів залізниця отримують не в повному обсязі. Так, упродовж 2013 р. залізницями перевезено пасажирів-пільговиків у далекому та приміському сполученнях на суму 628,4 млн грн, а компенсацій з державного та місцевих бюджетів отримано 204,3 млн грн (33 %).

Соціальне навантаження на залізничну галузь робить її недостатньо ефективною порівняно із залізницями інших країн, у яких держава або місцеві органи влади відшкодовують залізничникам їх витрати за виконання соціального замовлення влади на перевезення, та неконкурентною відносно інших видів транспорту, де тарифи на перевезення не регулюються державою.

Враховуючи зазначене, прийняття Постанови КМУ від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» є доленосним рішенням для розвитку залізничного транспорту в Україні, початком розділення регуляторної та господарської функцій управління, створення нової структури Укрзалізниці та формування на залізничному транспорті вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи управління, структурованої за видами діяльності, здатної ефективно функціонувати в умовах загострення міжнародної технологічної конкуренції.

Проте вже зараз, на початковому етапі реалізації реформи, відчувається відомча зацікавленість Укрзалізниці у збереженні свого монопольного становища на ринку залізничних перевезень. У цьому контексті штучне відтермінування дати прийняття Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція) унеможливить здійснення ринкових перетворень у галузі та закріпить статус монополіста у сфері залізничних перевезень за ПАТ «Українська залізниця». Розроблений Мінінфраструктури законопроект потребує вдосконалення. Згідно з ним ПАТ «Українська залізниця» збереже статус привілейованої структури, оскільки буде повністю контролювати доступ до інфраструктури й одночасно виконуватиме функції національного оператора з перевезень.

Не передбачено виділення тяги в конкурентний сегмент і перевізники змушені будуть укладати окремі договори з компанією на користування локомотивами. Згідно із законопроектом тарифна система має стати гнучкішою, зокрема інвестиційний складник у структурі тарифу стає нерегульованим, проте отримувати інвестиційну частину тарифу зможуть лише ті компанії, які затвердять і узгодять з Укрзалізницю.

цею та низкою інших відомств свою інвестиційну програму, що створює підґрунтя для корупції. Значна диференціація тарифів зробить їх гнучкішими, але може призвести до необґрунтованого підвищення їх рівня у разі встановлення Мінінфраструктури, а не незалежним регуляторним органом.

Тому *необхідно прискорити утворення Національної комісії регулювання транспорту*, яка взяла б на себе відповідальність за встановлення обґрунтованих тарифів, участь у розподілі «нисток графіку» та забезпечення рівних умов доступу до залізничної інфраструктури.

Суттєвою проблемою є те, що *нині відсутня єдина цілісна стратегія розвитку залізничного транспорту*, яка визначила б основні цілі й механізми його розвитку на перспективу. Реформування галузі необхідно здійснювати у поєднанні, координації та підпорядкованості цілям такої стратегії, маючи можливість своєчасно вносити корективи до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту, звіряючись із практичними результатами реформування.

Вельми важливо в короткі терміни *розробити оптимальну економічну модель функціонування української залізниці*, яка дасть змогу вибрати ефективну форму співпраці Укрзалізниці та приватного капіталу, держави, участі громад і забезпечить приплив інвестицій, оновлення основних фондів, перевезення пасажирів на збиткових маршрутах, утримання вокзалів і станцій.

Враховуючи європейський стратегічний курс розвитку України, доцільно *врахувати європейський досвід і вимоги щодо реформування залізничної галузі*. Цілі політики ЄС стосовно залізниць визначені в Білій книзі «План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (2011 р.) і спрямовані на посилення позицій залізничного транспорту в конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниці та заснування Транс'європейської залізничної мережі. Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, активне залучення до фінансування розвитку інфраструктури коштів приватних перевізників. *Тільки гарантії виконання Україною цих кроків дадуть змогу залучити в галузь необхідний обсяг інвестицій для оновлення основних фондів.*

Висновки

Враховуючи сучасні норми європейського законодавства, у процесі реформування залізничної галузі необхідно здійснити організаційну, технічну й технологічну модернізації заліз-

ничного транспорту, поступову демонополізацію галузі та запровадити ефективні ринкові механізми її функціонування й розвитку з метою динамічного нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни. Для цього необхідно забезпечити:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління з метою підвищення ефективності управління залізничним транспортом у спосіб виконання Постанови КМУ від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», зокрема прискорення проведення процедури незалежної оцінки майна та корпоратизації Укрзалізниці;

- прийняття Закону України «Про залізничний транспорт» (нова редакція), який створить законодавчі умови для забезпечення ринкової трансформації галузі, зокрема для допуску на ринок перевезень приватних компаній, законодавчо встановить вимоги до функціонування інфраструктури залізничного транспорту загального користування та суб'єкта господарювання, що забезпечує її утримання та експлуатацію, вимоги до перевізників та операторів залізничного рухомого складу, визначить нову структуру взаємовідносин учасників перевізного процесу, передбачить механізми компенсації приватним інвесторам вартості внесених інвестицій на будівництво залізничних шляхів та державної підтримки залізничного транспорту в сегменті пасажирських перевезень тощо;

- прийняття Закону України «Про державне регулювання у сфері транспорту», який встановить правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та суміжних ринків за участю суб'єктів природних монополій у сфері транспорту, зокрема визначить принципи діяльності та встановить порядок утворення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції, завдання та повноваження;

- затвердження Правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування, якими будуть визначені єдині для всіх перевізників критерії доступу до послуг з використання залізничної інфраструктури, а також встановлений порядок доступу до інфраструктури в умовах її обмеженої пропускну здатності, що забезпечить суб'єктам господарювання здійснення перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;

- оновлення рухомого складу, зокрема завдяки виконанню завдань, що визначені зведеним фінансовим планом Укрзалізниці, затвердженим розпорядженням КМУ від 18 червня 2014 р. № 581-р, Програмою оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 рр., затвердженою Постановою КМУ від

1 серпня 2011 р. № 840, встановлені Постановою КМУ від 17 жовтня 2013 р. № 807 [18], за рахунок власних і залучених коштів, надаючи перевагу рухомому складу вітчизняного виробництва;

• оновлення та модернізація залізничної інфраструктури на ділянках і напрямках, де можна отримати найбільший економічний ефект (зростання обсягів перевезень, перерозподіл вантажних потоків та підвищення швидкостей руху, маси поїздів, енергозбереження, зменшення експлуатаційних витрат), зокрема прискорення електрифікації, ліквідація «вузьких місць» інфраструктури, якими є одноколісні перегони, та у напрямках руху до морських торговельних портів;

• розроблення заходів щодо підвищення економічної ефективності приміських перевезень, зокрема доцільно опрацювати питання щодо створення у складі ПАТ «Українська залізниця» приміської пасажирської компанії з урахуванням європейської практики, коли компанію створюють національний оператор залізничного транспорту та місцеві органи влади, до яких можуть залучатися приватні інвестори. При цьому керівництво області формує замовлення для перевізника і гарантує фінансові компенсації у разі встановлення пільгових тарифів на перевезення. Слід урахувати практичний досвід Росії, де ще на початку 2012 р. працювали 25 приміських пасажирських компаній, 10 з яких вийшли на беззбитковий рівень роботи.

Список використаних джерел

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни : монографія / Ю. С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ ім. ак. Лазаряна, 2006. – 264 с.
2. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-організаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті в умовах реформування галузі : монографія / Н. М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.
3. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України : монографія / М. В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
4. Цветов Ю. М. Залізничний транспорт України на порозі реформування / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Лашко. – К.: КУЕТТ, 2008. – 189 с.
5. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. – К.: НППМБ, 2006. – 274 с.
6. Варналій З. С. Економічна безпека України: проблеми та пріоритети зміцнення : монографія / З. С. Варналій, Д. Д. Буркальцева, С. О. Саєнко. – К.: Знання України, 2011. – 299 с.
7. Власюк О. С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку : монографія / О. С. Власюк; Нац. ін-т пробл. міжнар. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К., 2008. – 48 с.
8. Горбулін В. П. Інформаційні операції та безпека суспільства: загрози, протидія, моделювання : монографія / В. П. Горбулін, О. Г. Додонов, Д. В. Ланде. – К.: Інтертехнологія, 2009. – 164 с.
9. Жаліло Я. А. Економічна стратегія держави в нестабільних ринкових економічних системах : монографія / Я. А. Жаліло – К.: НІСД, 1999. – 144 с.
10. Мунтіян В. І. Економічна безпека України / В. І. Мунтіян. – К.: Вид-во КВІЦ, 1999. – 464 с.
11. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НППМБ, 2003. – 494 с. – С. 78.
12. Система економічної безпеки держави / Під заг. ред. д. е. н., проф., заслуженого економіста України Сухорукова А. І. – К.: ВД «Стилос», 2009. – 685 с.
13. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К.: НІСД, 2012. – 112 с.
14. Офіційний сайт Держкомстату [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
15. Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uz.gov.ua>
16. Кабмін утвердил финплан Укрзалізниці с прибылью 635 млн гривень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/930265-kabmin-utverdil-finplan-ukrzaliznytsi-s-pribylyu-635-mln-griven.html>
17. Укрзаліниця оновлює рухомий склад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/363088/
18. Про внесення змін у Державну цільову соціальну програму розвитку в Україні спортивної й туристичної інфраструктури в 2011–2022 роках : постанова КМУ від 17.10.2013 р. № 807 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/807-2013-%D0%BF>