

УДК 338.47:656.2.001.73

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ: ДОДАТКОВІ МОЖЛИВОСТІ ТА ЗАГРОЗИ ЇЇ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ

Костюк Ж. С., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто основні проблеми та протиріччя функціонування залізничної галузі України, а також програма реформування залізничного транспорту, її мета, завдання та умови ефективної реалізації, визначено можливі позитивні наслідки виконання програми, проаналізовано загрози та ризики, що можуть виникнути в процесі реформування галузі та доведено необхідність врахування можливих перешкод на шляху до поставленої мети.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, економічна безпека.

РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И УГРОЗЫ ЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Костюк Ж. С., аспирант (УкрГАЗТ)

В статье рассмотрены основные проблемы и противоречия функционирования железнодорожной отрасли Украины, а также программа реформирования железнодорожного транспорта, ее цели, задачи и условия эффективной реализации, определены возможные положительные последствия выполнения программы, проанализированы угрозы и риски, которые могут возникнуть в процессе реформирования отрасли и доказана необходимость учета возможных препятствий на пути к поставленной цели.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование, экономическая безопасность.

REFORMING THE RAILWAY INDUSTRY: ADDITIONAL OPPORTUNITIES AND THREATS OF ITS ECONOMIC SECURITY

Kostyuk Z. S., graduate student (UkrSART)

The article deals with the basic premise and railway reform program, its goals and objectives, defined the possible positive effects of the program, analyzes the possible threats and risks that may arise in the course of reform and the necessity of taking into account the possible obstacles to the goal. The fact of the need for reform in the railway system is indisputable. It is indisputable need for modernization of the infrastructure and rolling stock by attracting private investors, increasing the efficiency of rail transport by promoting competition in the field of transport and so on. However, further in-depth revision of the strategy itself needs to carry out these reforms. Indeed, the reform of the railway sector - a market transformation Railways, which will put a new structure in line with the leading railway corporations in the world. But with its high quality and professional conduct, understanding and implementation of all stages of targeted, including all parts, timely response and the ability to avoid, minimize or eliminate the negative impact of risks and threats that arise on the way to the goal.

Keywords: railway transport, reform, economic security.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями. Останніми роками залізничний транспорт України знаходиться в стані інтенсивних перетворень, спрямованих на підвищення його ефективності. Проте перед галуззю стоїть низка серйозних взаємопов'язаних проблем, які з часом не лише не вирішуються, але й ще більше ускладнюються. Основними з них є неринковий характер функціонування, недосконала структура і система управління галуззю, які були сформовані ще в колишньому СРСР і практично не змінилися до теперішнього часу, високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів, недосконалість

нормативно-правових актів, що регулюють його діяльність, недостатня кількість інвестиційних ресурсів спрямованих на розвиток залізниці і оновлення її виробничих фондів, не достатня державна підтримка інноваційного розвитку залізничного транспорту тощо. Тому виникає необхідність підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, його реформування та створення більш ефективної організаційної структури управління.

Залізничний транспорт є важливою складовою транспортного комплексу України і від ефективності його реформування буде залежати і стан економічної стабільності держави. А так як, в

усьому світі структурні реформи на залізничному транспорті представляють собою складний та багатоплановий процес перетворень жорстко-централізованих виробничо-технологічних відносин, побудованих у межах однієї структури, в ринково-конкурентні відносини між великою кількістю юридичних осіб, який має на меті створення умов для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту шляхом впровадження підприємницько-приватної ініціативи та залучення приватних інвестицій [1], цей процес на залізничному транспорті України потребує особливої уваги.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми реформування залізничного транспорту завжди знаходилися в центрі уваги як вітчизняних, так і іноземних вчених таких, як Гречко А.В. [1], Эйтугіс Д.Г. [2], Глебова А. О. [3], Гриценко Н.В., Єлагін Ю.В. [4], Лук'янова О.М. [5], Копитко В.І. [6] та інші.

Авторами приділено багато уваги обґрунтуванню необхідності та доцільності реформування галузі, аналізу передумов та позитивних результатів цього процесу. Але важливим питанням залишається вивчення можливих ризиків та загроз, що можуть виникнути в процесі реалізації Програми реформування залізничного транспорту України.

Мета статті. Визначення основних напрямків та завдань реформування залізничного транспорту України, а також вплив цих процесів на економічну безпеку підприємств галузі.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт направлений на задоволення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях, внутрішньому та міжнародному сполученнях, надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми та видів діяльності. Він є однією із базових галузей економіки України, котра забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення в перевезеннях. [7]

«Укрзалізниця» - природна монополія, що перебуває у власності держави та є стратегічним підприємством. Об'єднує 6 залізниць України та близько 142 підприємств, які обслуговують залізничну інфраструктуру [8].

Виникнення проблем у діяльності та розвитку залізничного транспорту зумовлене рядом негативних факторів, зокрема:

- прогресуючим старінням основних фондів: знос основних фондів, у тому числі рухомого складу, необхідність модернізації інфраструктури залізниць, не своєчасний ремонт колій та інше. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті,

виникнення техногенних катастроф;

- відсутністю державної підтримки інноваційного розвитку галузі та недосконалістю законодавчої бази у частині залучення інвестицій;

- невідповідністю обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів;

- нестачею інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес;

- низькими тарифами на перевезення пасажирів і відсутністю дієвого механізму компенсації збитків під час надання суспільних послуг, що призводить до перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних (недосконалість тарифної політики);

- незадовільним рівнем технології організації перевізного процесу;

- низьким рівнем транспортного сервісу;

- повільним вдосконаленням транспортних технологій, в тому числі логістичних;

- недостатньою ефективністю фінансово-економічних механізмів;

- недосконалість нормативно-правової бази;

- низька конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на світовому ринку та інше [2,9].

Крім того, існує ряд протиріч у роботі залізничного транспорту, що заважають його нормальному функціонуванню:

1. Суміщення функцій державного регулювання та господарського управління;

2. Недосконалий розподіл доходів від перевезень;

3. Роздрібленість засобів амортизаційних відрахувань;

4. Наявність міжзалізничних стиків диспетчерського управління;

5. Неefективність використання локомотивного парку, пасажирських та вантажних вагонів;

6. Відсутність прозорості при формуванні витрат на перевезення;

7. Відсутність дієвого механізму мотивації праці;

8. Наявність різних інтересів у 8-ми галузевих господарствах;

9. Відсутність економічної зацікавленості роботи на кінцевий результат;

10. Складність в оформленні кредитів та зайомних засобів;

11. Неefективність використання трудових ресурсів, наявність значних втрат робочого часу;

Проблеми транспортного комплексу України

12. Труднощі з виконанням робіт однієї залізниці для іншої;

13. Труднощі з передачею основних фондів з однієї залізниці на іншу;

14. Труднощі роботи з іноземними залізницями та перерозподіл валютних коштів.

Шляхами усунення недоліків функціонування залізничного транспорту є:

1) розподіл функцій господарського регулювання та управління;

2) створення умов для залучення інвестицій;

3) введення бюджетної системи фінансування залізниць;

4) удосконалення системи державного регулювання розвитку та управління галуззю, як монопольного сектору економіки;

5) приведення основних фондів, трудових та матеріальних ресурсів у відповідність з потребами економіки і населення в перевезеннях,

ліквідації збиткових видів діяльності [9].

Виходячи з вищеперерахованого, актуальність та необхідність розроблення та прийняття Програми реформування залізничного транспорту України не має сумніву.

Програма має за мету формування раціональної для економіки держави і населення системи функціонування, організації та розвитку залізничного транспорту шляхом створення нормативно-правових основ щодо впровадження у галузі інвестиційно-інноваційної моделі розвитку, здатної забезпечити ефективне функціонування підприємств в умовах ринкової економіки та надавати комплексні транспортно-експедиційні послуги на рівні європейських стандартів.

Основним шляхом реформування є побудова вертикально-інтегрованої системи управління галузі.

Реформування галузі проводиться у 3 етапи (табл. 1).

Таблиця 1

Етапи реформування залізничного транспорту [10]

Етапи	Заплановані заходи
I (2010-2012)	- удосконалення нормативно-правової бази, необхідної для реформування галузі; - утворення Товариства; - впровадження механізму розподілу фінансових потоків за видами господарської діяльності
II (2013-2015)	- формування вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності, з упровадженням автоматизованої системи обліку та управління; - удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг; - утворення головного та регіональних центрів управління перевезеннями; - впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень; - створення організаційно-правових умов для функціонування приватних операторських компаній пасажирських перевезень; - утворення у сфері приміських та регіональних пасажирських перевезень господарських товариств, корпоративні права щодо яких належатимуть місцевим органам виконавчої влади, Товариству та іншим юридичним особам; - оптимізація організаційної структури залізничного транспорту.
III (2016-2019)	- ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних шляхом впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень; - утворення господарського товариства у сфері пасажирських перевезень у далекому та місцевому сполученні, корпоративні права щодо якого належатимуть Товариству; - збільшення кількості приватних компаній, що володіють парком пасажирських вагонів; - утворення місцевих залізниць, що володіють об'єктами інфраструктури та рухомим складом, на базі підрозділів промислового залізничного транспорту, малодіяльних та вузькоколіїних дільниць; - розвиток мережі логістичних комплексів, складських та розподільних терміналів.

Головні напрямки реформування галузі передбачають:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;

- утворення державного акціонерного товариства залізничного

транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг (формування єдиного майнового комплексу Акціонерне товариство «Укрзалізниця»), у володінні якого перебуватимуть об'єкти інфраструктури залізничного транспорту загального

користування;

- формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні, пасажирські перевезення у приміському та регіональному сполученні, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, утримання соціальної сфери);

- підвищення рівня конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання незалежно від форми власності рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку;

- формування конкурентного потенціалу на зовнішньому ринку транспортних послуг;

- створення стимулів для підвищення ефективності діяльності учасників такого ринку;

- забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури;

- впровадження фінансово-економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності на основі планово-кошторисного фінансування;

- збільшення обсягу інвестицій у залізничний транспорт та впровадження інноваційної моделі розвитку;

- залучення коштів місцевих бюджетів для будівництва і реконструкції залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, придбання залізничного рухомого складу для приміського сполучення;

- розроблення і впровадження інноваційних транспортних та логістичних технологій;

- удосконалення системи регулювання і надання більшої гнучкості тарифів на послуги залізничного транспорту;

- проведення ефективної соціальної політики та підвищення рівня соціального захисту працівників залізничного транспорту, збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної сфери (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства;

- послідовне припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної ланки на залізничному транспорті [10, 11].

Основними умовами для ефективного реформування залізничного транспорту є:

- збереження залізниць у державній власності;

- забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що потребує високого рівня централізованого управління та можливості концентрації і розпорядження матеріальними та фінансовими ресурсами;

- послідовність проведення реформ;

- адаптація до ринкових умов господарювання;

- підвищення ефективності діяльності та інвестиційної привабливості галузі;

- гармонізація принципів управління залізничним транспортом та організаційно-правової форми господарювання з європейським законодавством;

- стимулювання підприємницької ініціативи, посилення мотивації праці та соціальної захищеності залізничників [6].

Ефективна реалізація мети та завдань, що визначені Державною Програмою реформування залізничного транспорту України, призведуть до позитивних результатів та змін у діяльності галузі, таких як:

- забезпечення подальшого розвитку галузі;

- підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування і доступності ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання;

- створення умов для рівного доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та додатковими послугами;

- удосконалення системи управління залізничним транспортом;

- збільшення інвестицій в розвиток галузі (підвищиться інвестиційна привабливість національних залізниць для приватного та іноземного капіталу);

- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;

- прискорення техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту на рівні

європейських і світових стандартів;

- максимальна реалізація транзитного потенціалу України;
- прискорення темпів євроінтеграції.
- крім підвищення галузевої ефективності, дозволить отримати і загальноекономічний ефект за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування, експорту транспортних послуг за європейськими стандартами [11].

Додаткові можливості (від корпоративної форми власності):

- об'єднання капіталів та обмеження економічного ризику для окремих учасників;
- поєднання різних економічних можливостей - капіталів, вмінь, знань, ідей;
- ефективна форма організації підприємницької діяльності з огляду реальної можливості залучення необхідних інвестицій;
- налагодження та розвиток горизонтальних зв'язків залізничного транспорту з іншими видами транспорту (автомобільним, морським, трубопровідним, річковим) [3].

До недоліків реформування залізничної галузі України слід віднести:

- старі методи управління: нерациональна організація використання рухомого складу та неадекватні правила експлуатації не дають можливості залізниці скорочувати витрати й оперативно реагувати на потреби клієнтів, внаслідок чого, вибираючи вид транспорту, споживач віддає перевагу автомобільному транспорту;
- суттєві технічні проблеми зі станом рухомого складу, особливо локомотивного парку. Зазначений фактор суттєво підвищує вартість технічного обслуговування і ремонту та знижує надійність роботи.

Крім цього, разом із великою кількістю позитивних можливостей, що плануються в результаті реалізації Програми реформування залізничного транспорту України, в процесі її реалізації можуть виникнути численні ризики та загрози його економічній безпеці, пов'язані з:

- нестабільністю політичної ситуації;
- регіональними конфліктами;
- змінами нормативно-правової бази;
- змінами попиту на продукцію;
- соціальні ризики;
- порушенням технологічної дисципліни;
- низьким рівнем професіоналізму чи кваліфікації персоналу;
- незапланованими зупинками роботи;
- аваріями (у тому числі надзвичайні пригоди, обумовлені і техногенними, і природними

факторами, а також необережність);

- злочинами (правопорушеннями) на транспортних об'єктах, або інші випадки незаконного втручання у функціонування підприємства;

- порушенням договірних обов'язків;
- перевищенням запланованим строків;
- та багато інших факторів, у всіх формах діяльності підприємств залізничного транспорту, ступінь впливу яких на результат цієї діяльності істотно зростає з початком реалізації Програми реформування залізничного транспорту України.

Додаткові загрози (від корпоративної форми власності):

- сумніви щодо здатності менеджерів створити належну систему корпоративного управління та бажання інвесторів вкладати кошти в акціонерне товариство 100 % акцій якого належить державі;
- можливість створення фіктивного розміру капіталу, в результаті додаткових емісій акцій, що призведе до втрати цілісності галузі;
- потенційні можливості для зловживань з боку керівництва;
- підприємства корпоративної форми власності сплачують більші податки на одиницю отриманого прибутку, ніж інші організаційні форми підприємства [3].

Специфіка й труднощі корпоративних трансформацій на залізничному транспорті багато в чому пояснюються складною системою управління даною галуззю. Будь-які реформи на залізничному транспорті проходять складно й досить повільно, оскільки ця галузь являє собою цілісний організаційно-технологічний і фінансово-економічний комплекс, із властивою йому твердою управлінською вертикаллю й інертністю. [1]

Проблеми реформування залізничного транспорту України полягають ще й в тому, що за останні роки прийняті та затвердженні Кабінетом Міністрів України Програми реформування та реструктуризації здійснювались не в повному обсязі, і тому стан галузі та різні зміни економічної ситуації, вимагають чіткої зваженої політики в питаннях реформування [4].

Крім того, реформування залізничного транспорту має бути якісним, а не декларативним. Доцільно змінювати сутність економічних відносин на залізницях, а не підміняти це лише зміною назви, коли замість міністерства, департаменту, управління, служби з'являється концерн, холдинг, корпорація, акціонерне товариство, проте зміст діяльності залишається колишнім [5]. Наскільки якісними будуть зміни на українському залізничному транспорті, ми зможемо оцінити у майбутньому, а на даному етапі

це залишається, у якійсь мірі, ризиком.

Отже, ми бачимо, що процеси реформування відносин власності і форм господарювання у сфері залізничного транспорту мають певні складнощі, що обумовлені їх широкомасштабністю, відсутністю відповідного узагальненого світового досвіду, тому потребує постійного відстеження цих процесів, їх економічного аналізу і прогнозування, коригування законодавчої бази з метою запобігання негативних соціально-економічних наслідків та збереження економічної безпеки функціонування підприємств залізничного транспорту.

Висновки. Таким чином, факт необхідності проведення реформ в системі залізничного транспорту являється беззаперечними. Адже беззаперечною являється необхідність модернізації інфраструктури та рухомого складу за рахунок залучення коштів приватних інвесторів, підвищення ефективності роботи залізничного транспорту шляхом розвитку конкуренції у сфері перевезень тощо. Однак подальшого глибинного доопрацювання потребує сама стратегія проведення цих реформ.

Адже, реформа залізничної галузі – це ринкове перевтілення Укрзалізниці, яке поставить нову структуру в один ряд з провідними залізничними корпораціями світу. Але за умови якісного та професійного її проведення, розуміння та втілення в життя всіх націлених етапів, з урахуванням усіх деталей, вчасному реагуванню та вмінню уникнути, мінімізувати чи ліквідувати негативний вплив ризиків та загроз, що виникнуть на шляху до поставленої мети.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гречко А.В. Теоретико-методологічні засади реформування системи залізничного транспорту України [Текст] / А.В. Гречко // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна. – 2007. – Вип.17. – С.226-231.
2. Ейтутіс Д.Г. Передумови реформування залізничного транспорту [Текст] / Д.Г. Ейтутіс, С.О. Крищенко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету. Сер.: Економіка і управління. – 2012. – Вип. 21-22(1). – С.56-65.
3. Глебова А.О. Корпоративна реструктуризація в процесі реформування залізничного транспорту України: роль, задачі і можливості [Текст] / А.О. Глебова // Економіка и управление. – 2008. - №2-3. - С. 46-51.
4. Гриценко Н.В. Напрями реформування та державне регулювання розвитку залізничного транспорту України [Текст] / Н.В.Гриценко, Ю.В. Єлагін // Залізничний транспорт України. – Київ, - 2010. – №2. – С.10-12.
5. Лук'янова О.М. Напрямки розвитку залізничного транспорту в умовах його реформування [Текст] / О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - Вип. 44. - С. 60-64.
6. Копитко В.І. Проблеми реформування системи залізничного транспорту України [Текст] / В.І. Копитко // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна. - 2007. - Вип. 17. - С. 243-246.
7. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
8. Для інвесторів «Укрзалізниця»: короткий огляд. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/about/investors/>
9. Реформування залізничного транспорту України – питання виживання галузі [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.detut.edu.ua/ukr/cat/level/3/content/reformirovanie>
10. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>
11. Концепція реформування залізничного транспорту залізничний транспорт України [Електронний ресурс] /Залізничний транспорт України: науково-практичний журнал. - Режим доступу: <http://railway.wordpress.com/2006/10/09/Концепція-реформування/>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*