

JEL L92

Корінь М.В., професор кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту, д.е.н., доцент

Лановий О.А., аспірант кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту

РЕФОРМА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ: ПОЗИТИВНІ І НЕГАТИВНІ НАСЛІДКИ ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ

Анотація. Дослідження стану виконання взятих Україною зобов'язань в рамках Угоди про Асоціацію з ЄС в сфері реформування залізничного транспорту, що дозволило виділити позитивні і негативні наслідки втілення реформ для діяльності українських залізниць.

Постановка проблеми. АТ «Укрзалізниця» є стратегічним активом української економіки, від ефективності діяльності якого залежить економічна стабільність в країні та її місце в глобальних конкурентних рейтингах. Попри це нинішні тенденції функціонування залізничного транспорту вказують на дестабілізацію економічної ситуації в галузі та погіршення координованості ланок єдиної технологічної системи залізничних перевезень. Загроза дефолту, що нависла над галуззю, значно мірою є наслідком неефективних, швидкозмінних і безкінечних реформ, не підкріплених достатньою законодавчою базою та обсягами фінансування. Для досягнення кардинальних змін в системі функціонування українських залізниць необхідно першочергово завершити трансформаційні процеси в галузі, що і вказує на доцільність з'ясування ключових наслідків реалізованих в галузі реформ для діяльності залізничного транспорту.

Основні матеріали дослідження. Процеси реформування АТ «Укрзалізниця», попри їх важливість для якісної зміни механізму функціонування галузі і переходу на нову траєкторію розвитку, затягнулися на не один десяток років. Прийнята до виконання ще у 2006 році Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України так і залишилася не втіленою в життя. Неодноразові спроби реалізувати структурні перебудови в галузі і таких чином перетворити її в компанію європейського рівня так і не увінчалися успіхом. Проведеною у 2015 році корпоратизацією АТ «Укрзалізниця» лише започаткованою приведення принципів організації та регулювання діяльності залізничного транспорту до європейських вимог. Через прогалини в законодавстві та застарілість тарифної політики не спостерігається суттєвого прогресу в процесах лібералізації галузі: попри допуск на ринок залізничних перевезень ряду приватних перевізників й досі не сформовано оператора інфраструктури, який би забезпечував рівний доступ перших до залізничної інфраструктури. При цьому серед стейкхолдерів існує занепокоєння, що виділення інфраструктури і створення окремого оператора з надання доступу до неї може призвести до виникнення ряду конфліктних ситуацій, пов'язаних як із черговістю надання доступу, так і правильністю тарифікації послуг за користування інфраструктурою. Разом з тим, таке розмежування сфери перевезень й інфраструктури дозволить, по-перше, реалізувати конкурентну модель ринку для вантажних перевезень, ліквідувавши існуючий і досі в галузі механізм перехресного субсидіювання збитків від перевезення пільгових категорій населення, а, по-друге, встановити той реальний обсяг інвестицій, який необхідний галузі для повної модернізації залізничної інфраструктури і ліквідації наявних обмежень пропускну здатності залізничних магістралей.

В цілому, слід вказати, що процеси реформування мають подвійний вплив як на результативність роботи залізничного транспорту, так і в цілому, на економічну активність в країні. З одного боку, реалізовані реформи дали старт для суттєвих змін в механізмах

управління галуззю і сприяли певною мірою активізації заходів в напрямку підвищення технологічної оснащеності залізничного транспорту. Сьогодні серед позитивних наслідків реформування для діяльності українських залізниць слід виділити:

- часткову адаптацію законодавчо-нормативної бази діяльності залізничного транспорту до стандартів ЄС;
- отримання доступу до інвестиційних фондів і програм ЄС, розширення міжнародного транспортного та інвестиційного співробітництва;
- розвиток транспортного співробітництва з європейськими країнами;
- затвердження чітких стратегічних пріоритетів розвитку;
- виконання роботи за встановленими планами та інвестиційними програмами розвитку;
- корпоратизацію і зростання прозорості управління;
- публічність закупівель та електронні аукціони;
- впровадження єдиного підходу до диференціації тарифних ставок і посадових окладів;
- спрямування значної частини інвестицій в оновлення рухомого складу, в розширення спектру та підвищення якості транспортних послуг.

Негативний вплив реформ на діяльність залізничного транспорту виражається:

- у зниженні мотиваційної складової праці та погіршенні соціальних стандартів, що призводить до відтоку висококваліфікованих кадрів;
- через допуск приватного капіталу наростає загроза приватизації прибуткових активів галузі;
- у формуванні громіздкої, часто дублюючої структури департаментів;
- в ускладненні системи технічного контролю та безпеки перевезень;
- у зниженні уваги до стану інфраструктури, що призводить до зниження рівня виконання планово-попереджувальних ремонтів і робіт та як наслідок, зростання аварійності на залізницях країни;
- у зниженні рівня прогнозованості та прозорості тарифів на перевезення, особливо вантажні;
- у можливості виникнення потреби в дотаціях на утримання інфраструктури;
- у ліквідації малодіяльних ділянок і станцій і, як наслідок, втраті об'єктів інфраструктури тощо [1].

Висновки. Таким чином, реалізовані в АТ «Укрзалізниця» реформаційні заходи започаткували процес досягнення якісних трансформацій в системі функціонування залізничного транспорту. На основі аналізу стану виконання взятих Україною зобов'язань в рамках Угоди про Асоціацію з ЄС в сфері реформування залізничного транспорту виділено позитивні і негативні наслідки втілення реформ для діяльності українських залізниць. Важливо, щоб подальші реформаційні процеси не допустили «роздержавлення» активів АТ «Укрзалізниця» та втрати наявної частки ринку перевезень, а навпаки заклали підґрунтя для інноваційної модернізації галузі, її трансформації в цифрову компанію майбутнього.

ЛІТЕРАТУРА

1. Корінь М. В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2019. – 401 с.