

УДК 338.24.021.8:656.2

Дмитро Ейтутіс
Світлана Крищенко

ПЕРЕДУМОВИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Виявлені основні перешкоди щодо ефективного функціонування залізниць України. Запропоновані напрями реформування залізничного транспорту, які забезпечать його подальший розвиток.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, управління, основні виробничі засоби.

Выявлены основные препятствия для эффективного функционирования железных дорог Украины. Предложены направления реформирования железнодорожного транспорта, которые обеспечат его дальнейшее развитие.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование, управление, основные производственные фонды.

Fundamental barriers for effective functioning of Ukraine's railway. Directions of remaking railway transport which provide its further development are proposed.

Keywords: railway transport, reformation, management, basic production assets.

Актуальність проблеми. Головним критерієм соціально-економічного розвитку держави є здатність системи управління економічною безпекою гарантувати збалансоване і стійке функціонування залізничного транспорту, що формує стратегічний потенціал економіки країни. Як свідчить досвід високорозвинених країн, вектор ринкових трансформацій доцільно направити на підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних та пасажирських перевезень завдяки активному впровадженню сучасної інноваційно-інвестиційної політики і мобілізації внутрішніх резервів виробництва. Сьогодні виробничо-технічна база і технологічний рівень перевезень у сучасних умовах за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми реформування залізничного транспорту завжди знаходилися в центрі уваги як вітчизняних, так і іноземних вчених таких, як Є. М. Сич, М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, В. І. Пасічник, Ю. М. Федюшин, Ю. М. Цветов, Т. А. Мукмінова, Ф. І. Хусаїнов, М. В. Потетюєва та ін. У своїх дослідженнях вони відображали науково-практичне значення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах його структурних змін, посилення конкуренції та розвитку різних форм власності. Однак в умовах постійних ринкових перетворень проблема реформування залізничного транспорту залишається відкритою.

Метою даної статті є виявлення передумов реформування залізничного транспорту України для підвищення ефективності його роботи.

© Ейтутіс Д. Г., Крищенко С. О., 2012

Виклад основного матеріалу. Головною причиною виникнення кризового стану залізничного транспорту України є сформована невідповідальність обсягів фінансування вимогам простого та розширеного відтворення виробничого потенціалу. Зауважимо, що за останні роки майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих засобів. Як результат, значно погіршився стан залізничної виробничо-технічної бази, згорнулися програми, спрямовані на подальший економічний та соціальний розвиток, що є суттєвою загрозою для надійного та безпечного функціонування залізниць. Головною причиною такого сучасного стану залізничного транспорту є насамперед відсутність необхідних інвестицій для забезпечення процесу простого відтворення основних виробничих засобів та його інноваційного розвитку. З 1992 р. потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялись лише на 25 – 30 % і складають лише 3 % від загальних капітальних вкладень по Україні. У розвинутих країнах цей показник досягає 10 – 15 %. Саме через це спрацювання основних виробничих засобів зросло із 40 % до 80 % (активної частини – 95 %). Слід зазначити, що мінімальні інвестиційні потреби галузі для оновлення рухомого складу складають 178 млрд грн (65 млрд грн для закупівлі вантажних вагонів, 68 млрд грн – локомотивів, 37 млрд грн – пасажирських вагонів, 8,7 млрд грн – електро- та дизельпоїздів). При цьому забезпечення прогнозованими джерелами інвестицій складе на рівні 50 млрд грн або 28 % від потрібного. В існуючих умовах покрити такий дефіцит неможливо і, крім того, довготривалі зобов'язання Укрзалізниці сьогодні складають 15 млрд грн. Приведені у роботі [3] розрахунки засвідчують: це явище підвищує реальну загрозу втрати технологічної стійкості галузі та її конкурентоспроможності.

Основними перешкодами для розв'язання цієї актуальної проблеми, як це підтверджується у працях професійних дослідників [1;6], є:

- зниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих засобів, що призвело до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань, штучного підвищення прибутку і відповідно до зростання рівня податків;
- недостатня інвестиційна привабливість галузі, що обмежує можливість залучення іноземних та приватних інвестицій;
- збитковість пасажирських перевезень, яка впродовж 2005 – 2011 рр. збільшилась у 3,5 рази і досягла у 2012 р. біля 8 млрд грн. Це є наслідком низьких пасажирських тарифів, які регулюються органами державної та місцевої влади. Інша складова збитковості цього виду перевезень – це наявність пільг на проїзд для 25 категорій громадян. Через відсутність та розробленість дієвого механізму компенсації з державного та місцевих бюджетів рівень відшкодування збитків 2012 р. становив лише 4 % від їх загального обсягу;
- недостатній рівень інвестиційної складової у тарифах на вантажі перевезення, які в середньому вдвічі нижчі, ніж у країнах СНД і у 3–4 рази – порівняно з європейськими;
- зростання вартості продукції, що споживається залізничним транспортом, у розмірах, які в 1,5 – 2 рази перевищували тарифи;
- відсутність механізмів та коштів для реалізації державної підтримки галузі у напрямі забезпечення її інноваційного розвитку та інші.

Головні причини неефективного розвитку залізниць України є первинними в системі управління (рис. 1).

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

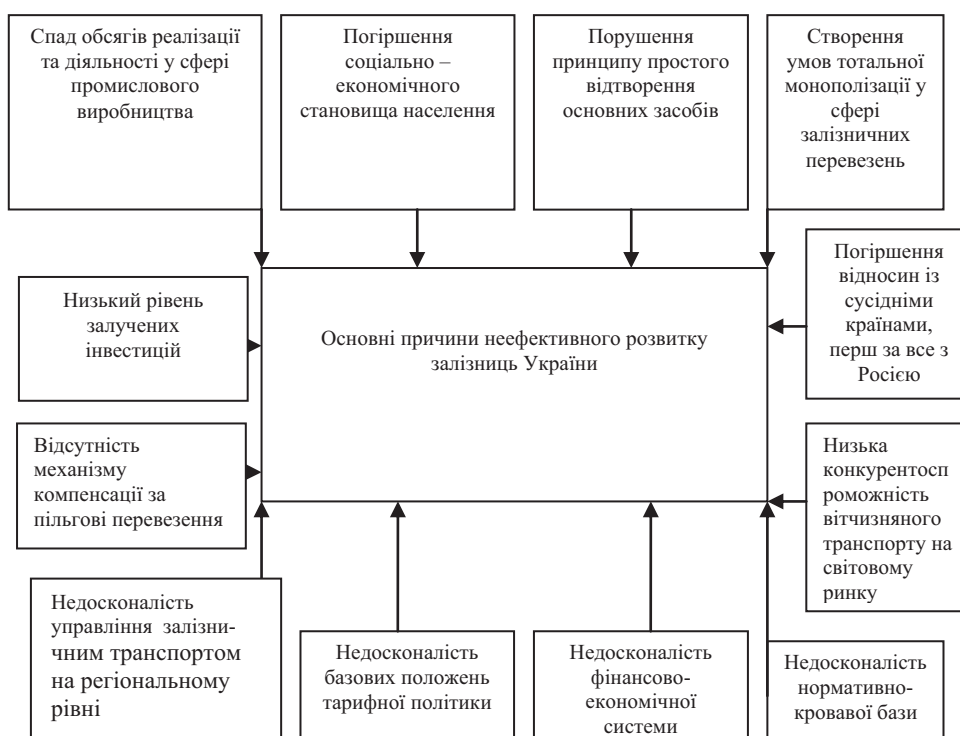


Рис. 1. Основні причини неефективного розвитку залізниць України

Це зумовлює форми власності та визначає напрями розвитку і схеми організаційних структур управління. Останнє є засобом проведення структурних перетворень. Реформування залізниць країни має ґрунтуватись на результатах наукових досліджень та розробках формування економічного, нормативно-правового і ресурсного забезпечення економічного зростання та функціонування комплексу об'єктів залізничного транспорту України, а також на варіантних розробках з оцінкою ефективності їх організаційних структур. Зважаючи на це слід виходити з необхідності задоволення всіх потреб економіки країни в перевезеннях вантажів, пересуванні населення та інших видах послуг, що надаються транспортом – це засвідчено і у науковій роботі [6;9]. Згідно з результатами прогнозно-аналітичної оцінки, що приведені у роботах [3;5], перший етап формування економічних відносин у галузі транспорту здійснювався безсистемно. Оскільки процес реструктуризації відбувався в умовах фактичної відсутності розробленості та адекватності прийнятих загальнодержавних нормативних актів. Останні повинні регулювати весь спектр і характер взаємовідносин між залізничним транспортом та їх бізнес-контактів із користувачами транспортних послуг оскільки, при підготовці пропозицій із реформування не враховувались основні принципи та механізми економічного, нормативно-правового й ресурсного забезпечення розвитку та функціонування всіх виробничо-господарських систем в умовах обмежень, які створювались через нарощення загроз економічної кризи.

Відтак, можемо констатувати, що після проголошення незалежності країни почався розподіл транспортного ринку колишнього Радянського Союзу, в якому Україні належало 30 % загального обсягу перевезень вантажів. Цей процес спричинив стрімке зменшення вантажопотоку: вантажообіг залізниць України

скоротився втричі порівняно із союзним показником. Вплинути на нього було практично неможливо, тому що у новоствореній державі не було будь-яких механізмів та форм управління залізничним транспортом. В умовах економічного суверенітету і переходу до господарювання в ринкових умовах, перед залізницями України виникла величезна кількість проблем і труднощів перехідного періоду. Перш за все, треба було зберегти працездатність залізниць, фактично заново створити організаційно-економічну структуру залізничного транспорту. У форматі нового державного економічного простору потрібно було зв'язати цей галузевий формат в єдине ціле з національними залізничними мережами держав-учасниць СНД. Проблемою, що потребувала термінового вирішення, стала організація чіткої, безперебійної роботи залізничного транспорту. Адже він, маючи екстериторіальний характер, міг успішно функціонувати тільки за умов централізованої координації роботи всіх без винятку структурних підрозділів, причетних до процесу перевезень. Міністерство шляхів сполучення Російської Федерації – правонаступник союзного МШС втратило юридичне право керувати залізницями незалежної України. Але традиційно, і це засвідчують приклади, приведені у праці [9], на перших порах залізниці України координували з МШС РФ свої дії щодо організації транспортних перевезень через відсутність центральної управлінської структури, яка б узяла на себе виконання цих функцій. Тому, для організації ефективного управління залізничним транспортом та забезпечення потреб національного господарства й населення в перевезеннях Кабінет Міністрів України прийняв Постанову «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України» № 356 від 14.12.1991 р. [12]. Нею передбачено, що Укрзалізниця є державним органом управління, який здійснює керівництво залізничним транспортом. Основним завданням Укрзалізниці визначено:

- організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва й населення у перевезеннях;
- забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;
- вжиття заходів для гарантування безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності роботи.

Укрзалізниця відповідно до покладених на неї завдань здійснює низку функцій, має права, що регламентовані Положенням про Державну адміністрацію залізничного транспорту України. Керує Укрзалізницею генеральний директор, який несе відповідальність за всі питання, пов'язані з діяльністю залізничного транспорту. Практично все інвестування галузі має здійснюватись із власних джерел. Державних інвестицій майже немає, незважаючи на те, що законодавством України це передбачено. Організаційна структура Укрзалізниці являє собою практично об'єднання юридичних осіб, але вона не є суб'єктом господарювання і не несе ніякої відповідальності. Форма цього об'єднання подібна до концерну, тобто Укрзалізниця має частину повноважень з управління діяльності підпорядкованих залізниць і підприємств. Це стосується і таких функцій стратегічного управління:

- управління державним майном, зокрема призначення керівників підприємств, укладення з ним контрактів, контроль за виконання державного майна;
- розробка транспортної політики, наукових досліджень щодо розвитку рухомого складу, будівництва, реконструкції і технічного переоснащення окремих напрямів залізниць, впровадження нових технологій і технічних засобів;
- розробка стратегій фінансової, податкової, кадрової та соціальної політики;
- розподіл коштів від перевезень вантажів та пасажирів;

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

- координація руху на залізницях із реалізацією процедур щодо узгодження графіків руху та розкладу поїздів;
- проведення міжнародних маркетингових досліджень, налагодження зв'язків та представництво залізничного транспорту на міжнародній арені;
- координація експлуатаційної діяльності залізниць та інших функцій.

У перші роки діяльності Державної адміністрації залізничного транспорту України збережено чинність нормативних документів (Статут залізниць, правила технічної експлуатації, інструкції, стандарти), які регламентували умови і технологію перевезень та безпеки руху. Але з переходом до ринкових відносин держава відмовилась від практики розробки і затвердження державного плану перевезень і централізованого, гарантованого матеріального та фінансового забезпечення діяльності залізничного транспорту. Тому Укрзалізниця з метою стабілізації роботи галузі була вимушена поставити низку вимог перед Верховною Радою України, а саме: віднести залізничний транспорт до базових галузей другого і третього рівнів; звільнити залізниці від сплати податків на землю під верхньою будовою колії повністю, за інші землі у смузі відводу – частково; установити фіксований рівень тарифів на пасажирські перевезення, довівши їх до рентабельних або передбачити дотації з бюджету; прийняти законодавчий акт про безакцизну форму розрахунків за перевезення; передбачити державну власність у контрольному пакеті акцій підприємств з виробництвом залізничної техніки; прийняти законодавчі акти України, в яких мають бути враховані особливості застосування для підприємств залізничного транспорту раніше прийнятих.

Укрзалізниця взяла курс на розроблення перспективних довгострокових програм розвитку залізничного транспорту в усьому діапазоні його функціонування. Завдяки цьому, і це підтверджено результатами аналітичних викладок, приведених у наукових роботах [4;5], здійснено з метою вдосконалення напрямів діяльності основний комплекс заходів, які зазначені нижче.

1. Нормативно-правова база залізничного транспорту, а саме, низка важливих нормативних законів України: «Про транспорт» від 10.11.1994р., «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р., «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках» від 07.02.2002 р. З огляду на зазначене, Постановою Кабінету Міністрів України № 457 від 06.04.1998 р. затверджено «Статут залізниць України», упроваджено дієві нормативно-правові норми Законів України: «Про єдиний транспортний збір», «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації (щодо майнових комплексів залізничного транспорту)» тощо.

2. Зовнішньоекономічна діяльність: укладення угоди між Україною і сусідніми державами про залізничне сполучення через державні кордони; розподіл парку рухомого складу колишнього МПС СРСР; прийняття Укрзалізниці до членів Організації співпраці залізниць (ОСЗ) та приєднання до Угоди про міжнародне залізничне сполучення (УМВС); введення Укрзалізниці до Міжнародного союзу залізниць (МСЗ), Міжнародного комітету по залізничному транспорту (ЦІТ), Міжурядової організації по міжнародному сполученню (ОТІФ) і транспортного права у відповідності до КОТІФ.

3. Фінансово-економічна діяльність: ліквідовано бартерні операції при розрахунках клієнтів із залізницями і вже 1999 р. розрахунки за транспортні перевезення здійснювались лише у грошовій формі, проведено централізацію фінансових потоків Укрзалізниці.

4. Розвиток матеріально-технічної бази: упровадження в практику капітально-відновлювального ремонту рухомого складу з подовженням терміну його експлуатації; упровадження швидкісного руху поїздів; виконання масштабних робіт з інформатизації, електрифікації залізниць, оздоровлення верхньої будови колії; будівництво нових вокзалів та оновлення існуючих тощо.

5. Реструктуризація галузі, що здійснювалась згідно з Концепцією та Програмою реструктуризації на залізничному транспорті України, яка була схвалена Міжнародною комісією з питань демонополізації економіки 18 червня 1997 р. та затверджено рішенням Колегії Міністерства транспорту та зв'язку України 18.08.1998 р.

Головною метою програми визначалось [8]:

- приведення ОВЗ, трудових і матеріальних ресурсів та організаційної структури відповідно до потреб економіки і населення у перевезеннях;

- створення гнучкої та економічної системи управління, що орієнтувалася б на споживача та сприяла технічному прогресу і була здатною зберегти і зміцнити конкурентні позиції залізничного транспорту на внутрішньому і міжнародних ринках транспортних послуг;

- удосконалення економічних відносин залізничного транспорту із споживачами його послуг, суміжними видами транспорту і державою, а також внутрішньогалузевих відносин на принципах ринкової економіки.

Одним з першочергових завдань провадження стратегії реструктуризації, цієї програмою передбачалось реформування системи управління. Її основні заходи містили:

- 1) розмежування функцій державного управління та господарських функцій; перехід на 2 – 3 ланкову систему управління;

- 2) удосконалення регіональних принципів управління;

- 3) створення відповідних умов для диверсифікації виробництва;

- 4) акціонування промислових підприємств (заводів з виробництва і ремонту основних засобів залізничного транспорту);

- 5) формування на базі існуючих підрозділів залізниць конкурентних комерційних підприємств зі статусом юридичної особи («Укрспецвагон», «Укррефтранс», «Ліски» та інші);

- 6) виділення на мережевому рівні із самостійним балансом підрозділів із перевезення пасажирів у далекому та місцевому сполученнях з передачею до їх відання пасажирських вагонів, депо, вокзалів;

- 7) формування й побудову самостійних або спільних з місцевими адміністраціями компаній приміських перевезень, розвиток з ними співробітництва на договірних умовах;

- 8) створення умов рівного доступу до інфраструктури конкуруючих компаній у сфері перевезень.

Програмою передбачалося передати в комунальну власність підприємства торгівлі та побутового обслуговування, метрополітени, дошкільні заклади, установи культури, спорту, а також відомчий житловий фонд. Одним з основних завдань реструктуризації було приведення виробничого та кадрового потенціалу галузі відповідно до обсягів робіт, що виконуються. Планувалось також скоротити парк вагонів і локомотивів на 30 %, закрити, об'єднати або перевести на управління більше як 110 близько розташованих станцій та роздільних пунктів. Підлягало закриттю або об'єднанню з іншими підприємствами 25 локомотивних і вагонних депо, значна кількість підприємств і структурних підрозділів господарств колій, зв'язку, енергетики та інших. Передбачалось подальше підвищення питомої ваги

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

перевезень, що виконуються електричною тягою. Розширювався полігон залізничних ліній з диспетчерською централізацією.

Зазначимо, що вагомий ефект очікувався від вжиття заходів щодо ресурсозбереження. За рахунок упровадження енергозбережних технологій було заощаджено більш ніж 200 млн грн. Повторне використання старопридатних матеріалів верхньої будови колії, рейок, шпал, кріплень для укладення на дільницях з незначною інтенсивністю руху дало можливість на 25 % скоротити витрати в колійному господарстві. У межах реалізації Програми реструктуризації залізничної галузі Харківський і Дніпропетровський метрополітен, а також Донецька дирекція метрополітену були передані в пряме підпорядкування Міністерству транспорту та зв'язку України. Приватизовано п'ять ремонтних заводів, 42 цілісні майнові комплекси торгівлі, побуту і громадського харчування, 134 окремо виділені об'єкти неосновної діяльності, а також сім об'єктів культури і соціального призначення, 18 об'єктів незавершеного будівництва. Виділено зі складу Укрзалізниці і корпоратизовані 32 підприємства промислового залізничного транспорту, дев'ять заводів з ремонту рухомого складу та дев'ять заводів будівельної інфраструктури залізниць. Очікуваний економічний ефект від реалізації програми повинен становити близько 4,2 млрд грн, у тому числі за рахунок: скорочення експлуатаційних витрат – 3,5 млрд грн, отримання додаткових надходжень – 0,7 млрд грн. Слід зазначити, що реалізація зазначених заходів дозволила Укрзалізниці на тому етапі зберегти працездатність.

Але на жаль, завдання та етапи виконання Програми реструктуризації залізничного транспорту не були виконані в повному обсязі [6;7]. Так, не виконані основні стратегічні заходи 1 розділу «Удосконалення системи управління мережею залізниць». Зокрема, в системі Укрзалізниці не було створено госпрозрахункові компанії з перевезень у далекому та місцевому сполученнях, її дочірні підприємства на залізницях. Також, не було створено: компанії приміських пасажирських перевезень на базі моторвагонних депо; головний центр управління перевезеннями Укрзалізниці; не реорганізовано і не передано до комунальної власності жодної вузькоколійної дільниці та малодіяльної тупикової лінії; не впроваджено у практику укладення річних контракт-планів між залізничним транспортом і державою, не розроблені та не впроваджені нові принципи взаємовідносин залізниць із регіонами, побудованих на договорах (контрактах) з місцевими органами влади із забезпечення транспортного обслуговування і розвитку транспортної інфраструктури регіонів; не застосовано поетапне припинення практики перехресного субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних у приміському, далекому та місцевому сполученнях. Крім того, у Концепції та Програмі реструктуризації залізничного транспорту передбачалось формування системи комплексного транспортного обслуговування споживачів і надання послуг залізничного транспорту (СКТО). Однак, вказану систему, хоча і було у 1998 р. створено, але вона реалізовувала свої специфічні функції лише щодо впровадження на рівні залізничної мережі залізниць країни, а у 2001 р. – її було скасовано як неефективну.

Заслужовує на особливу увагу один з основних заходів реформування структури управління мережею залізниць, а саме перехід на дволанкову систему управління шляхом реформування відділів залізниць. З метою вдосконалення структури управління, ліквідації однієї ланки в керівництві залізничним транспортом, переходу на централізоване управління перевізним процесом наказом міністра транспорту України «Про реорганізацію відділків та Державних підприємств по перевезенню вантажів та пасажирів» № 289 від 05.06.2000 р. ліквідовано

28 юридичних осіб середньої ланки управління залізничним транспортом, які входили до складу залізниць країни (за використання нормативно-правового аналізу) у [10]. Але, як довела практика, упровадження цього наказу негативно вплинуло одночасно як на управління перевізного процесу, так і на взаємодію залізничного транспорту з регіонами. Зокрема, згідно з розробленою Концепцією та Програмою реструктуризації на залізничному транспорті передбачалось створення Головного центру управління перевезеннями (ГЦУП УЗ), який би здійснював дієву координацію діяльності регіональних центрів управління перевезень (РЦУП), але – це завдання не було виконано на практиці.

Ліквідація відділків залізниць [7], у край погіршила взаємодію транспорту з регіональними органами влади. Практично розірвано ланцюг їх взаємодії. Тому не виконується стаття 10 Закону України «Про залізничний транспорт», зокрема в частині будівництва та реконструкції інфраструктури, придбання рухомого складу тощо. Цим спричинений низький відсоток компенсації обласними адміністраціями збитків від пільгових перевезень пасажирів. А саме головне те, що значно погіршилася керованість структурними підрозділами залізничного транспорту: локомотивними та вагонними депо, дистанціями колії, електропостачання, сигналізації і зв'язку та іншими. Погіршення керованості на місцях відбувалося тому, що залізнична дирекція, яка територіально наближена до структурних підрозділів, не в змозі ефективно вплинути на технологічний процес перевезень, тому що структурні підрозділи фінансуються через галузеві служби залізниці. А вони на значній відстані також не в змозі ефективно керувати десятками структурних підрозділів, оскільки, як свідчать базові положення, приведені у фундаментальних дослідженнях, зокрема у роботах [5;6], зазначені специфічні функції можна реалізувати, лише за умови формування дієвих механізмів реалізації дії. Раніше начальник відділу залізниці територіально мав можливість ефективно координувати роботу різногалузевих структурних підрозділів, а також результативно співпрацювати з місцевими органами влади з усіх питань, у тому числі соціальних.

У ринкових умовах організаційна структура управління Укрзалізниці стримує розвиток залізничного транспорту, не дає можливості швидко реагувати на дію зовнішнього середовища, розробляти гнучкі тарифи на перевезення, збільшувати частку на ринку транспортних послуг та своєчасно оновлювати основні засоби, оскільки межі залізниць встановлені ще в 30-ті рр. XX ст., виходячи із масштабів держави та вантажопотоків, що склалися на той час. Остання зміна назви Одесько-Кишинівської залізниці та її меж відбулася 1979 р., коли створено Одеську та Молдавську залізниці. В сучасних умовах правовий статус Укрзалізниці визначено Законом України «Про залізничний транспорт» та Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» № 262 від 29.02.1996 р., відповідно до яких Укрзалізниця є органом управління залізничним транспортом. Центральним органом виконавчої влади щодо залізничного транспорту є Міністерство транспорту та зв'язку України, а статус Державної адміністрації залізничного транспорту України є проміжним між центральним органом виконавчої влади та відповідними підприємствами, установами, організаціями. Такий порядок, як вказано у документах [11;12], не узгоджується з чинним законодавством і ускладнює залучення недержавних інвестицій. Це обумовлено тим, що Конституцією України не передбачається існування органу влади або суб'єкта господарювання, який би поєднував у собі функції державного та господарського управління, як це здійснює Укрзалізниця. Тому наслідками такого становища є недостатня прозорість фінансової діяльності

галузі, низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень, що унеможливило залучення інвестицій у галузь.

Юридичний статус залізниці визначено статтею 1 Закону України «Про залізничний транспорт», де залізниця-статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке при централізованому управлінні здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні мережі [1]. У Господарському кодексі України [2] згідно зі статтями 118 і 119 для забезпечення господарської діяльності передбачено утворення об'єднань, які діють на основі уставного договору та/або статуту, що затверджується їх засновниками. Тому, господарські об'єднання відповідно до статті 120 Господарського кодексу України утворюються як асоціації, консорціуми, концерни, інші об'єднання підприємств, передбачені законом.

Юридичний статут Донецької, Львівської та Південно-Західної залізниць визначено на підставі вказаних статей Господарського кодексу як статутні територіально-галузеві об'єднання. Разом з тим, Юридичний статут Одеської, Південної та Придніпровської залізниць визначено згідно зі статтями 62 та 63 як державні підприємства, що діють на основі державної власності.

Висновки. Як зазначено у базових положеннях, з огляду на [2], в Укрзалізниці немає єдиного підходу до визначення статуту залізниць, що свідчить про недосконалість діючої структури управління. Вихід з ситуації, що склалася, – це поступовий і виважений підхід до здійснення реформи галузі, а саме проведення інституційних перетворень шляхом реформування. Її основною метою є підвищення ефективності роботи залізничного транспорту шляхом реалізації процедур за такими напрямками:

- забезпечення функціонування та розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що характеризується високим рівнем централізації управління, сприяння концентрації матеріальних і фінансових ресурсів і розпорядження ними;
- узгодження принципів управління залізничним транспортом і ринково-правового господарювання з нормами європейського законодавства;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць;
- забезпечення прозорості фінансової діяльності залізниць із дотриманням певних і необхідних умов, у т.ч. – збереження залізниць у державній власності;
- інтеграція залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи, створення економічно-правових і техніко-технологічних передумов щодо запровадження принципів європейської транспортної політики;
- удосконалення системи управління залізницями на основі регіоналізації транспортного обслуговування.

Як свідчить досвід розвинутих країн, ігнорування регіональним принципам управління на залізничному транспорті погіршує керованість перевізним процесом. Тому, тотальна ліквідація дирекцій залізничних перевезень, дистанціоналізація у керуванні структурними підрозділами призведе до неузгоджених дій на місцях, що вплине на кінцеві результати в цілому залізничного транспорту.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бараш Ю. С.* Управління залізничним транспортом України: [монографія] / Ю.С. Бараш. – [2-ге вид. перероблене і доп.]. – Дніпропетровськ: Видавництво Дніпропетровськ. нац. ун-ту зал. тр-ту, 2006. – 264 с.
2. *Господарський кодекс України № 436-IV* від 16.01.2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=436-15>.
3. *Ейтутіс Г. Д.* Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту / Г. Д. Ейтутіс // *Економіст*. – 2009. – № 1. – С. 56 – 58.
4. *Ейтутіс Г. Д.* Криза та перші підсумки її впливу на обсяги перевезень залізниць України / Г. Д. Ейтутіс // *Залізничний транспорт України*. – 2009. – № 3. – С. 38 – 41.
5. *Ейтутіс Г. Д.* Методологічні підходи до проблем реформування залізничного транспорту на основі регіоналізації транспортного обслуговування / Г.Д. Ейтутіс // *Економіст*. – 2009. – № 12. – С. 33 – 39.
6. *Ейтутіс Г. Д.* Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: [монографія] / Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.
7. *Ейтутіс Г. Д.* Стратегія реформування залізничного транспорту України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: дисертація доктора економічних наук 08.00.03 / Г. Д. Ейтутіс – К., 2010. – 452 с.
8. *Макаренко М. В.* Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті України.:Офіційне видання / [Макаренко М.В., Федюшин Ю.М., Цветов Ю.М., та ін.]. // *Мінтранс України*. – К.: НАБЛА, 1998. – 145 с.
9. *Мукмінова Т. А.* Укрзалізниця: 1991-2006 роки / Т. А. Мукмінова // *Залізничний транспорт України*. – 2006. – № 6. – С.19-31.
10. Наказ Міністра транспорту України «Про реорганізацію відділків та державних підприємств по перевезенню вантажів та пасажирів» № 280 від 05.06.2000 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.insat.org.ua/phpfiles/menu/tk/info/index4.php>.
11. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України: затверджене Постановою Кабінету Міністрів України № 262 від 29.02.1996 р. // *Зібрання постанов Уряду України*. – 1996. – № 8. –С. 14-16.
12. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення державної адміністрації залізничного транспорту України» № 356 від 14.12.1991 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=356-91-%EF>.
13. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390» № 1106 від 26.10.2011 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1106-2011-п>.