

УДК 656.07:334.78

*Віталій Гурнак  
Олексій Ананченко  
Микола Гурнак*

### **ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ УТОЧНЕНЬ У ПРОЦЕСІ РЕФОРМУВАННЯ**

*У статті розглянуті особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. Виокремлено низку позицій функціонування транспортного конвеєра, які, на думку авторів статті, потребують додаткових уточнень у процесі реформування залізничної галузі.*

*Ключові слова:* вантажні перевезення, залізнична галузь, ринкова економіка, сфера пасажирських перевезень, залізничний транспорт, вагонне господарство.

*В статье рассмотрены особенности создания публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования. Выделено ряд позиций функционирования транспортного конвейера, которые, по мнению авторов статьи, требуют дополнительных уточнений в процессе реформирования железнодорожной отрасли.*

*Ключевые слова:* грузовые перевозки, железнодорожная отрасль, рыночная экономика, сфера пассажирских перевозок, железнодорожный транспорт, вагонное хозяйство.

*In article considered the preferences of creation an open joint-stock company railway transport. Highlighted a number of positions for the transport conveyor functioning, which according to the author require additional refinements in the process of reforming the railway sector.*

*Keywords:* freight, railway industry, market economy, sphere of passengers, railway transport, carriage facilities.

**Постановка проблеми.** Верховна Рада України 23 лютого 2012 р. 232-ма головами (за необхідних 226) ухвалила Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» за № 4442-VI. Передбачено, що реформування залізничного транспорту України відбуватиметься в три етапи. На першому етапі (2012–2013 рр.) буде створена єдина державна акціонерна компанія, розподілені функції і відповідальність між перевізником та державою. На другому етапі (2013–2015 рр.) будуть утворені філії, структуровані за видами діяльності. На третьому етапі (2016–2019 рр.) – ліквідація перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворене господарське товариство у сфері пасажирських перевезень. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту, 100% акцій якого будуть належати державі, управління і розпорядження його майном. В той же час виокремлена низка проблемних питань, які вимагають уточнень та вирішення в процесі реформування залізничної галузі, що і є метою публікації даного матеріалу.

© Гурнак В. М., Ананченко О. Є., Гурнак М. В., 2013

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

**Виклад основного матеріалу.** Залізничний транспорт є важливою складовою соціально-економічного розвитку України. Його ефективне функціонування на зовнішніх і внутрішніх ринках – один з головних елементів забезпечення конкурентоспроможності національної економіки. Залізничний транспорт загального користування – основа транспортної системи України, на який припадає 83% загального вантажообігу та близько 45% пасажирообігу в державі. Проте слід відзначити, що залізниці в основному забезпечують потреби економіки та населення в перевезеннях, використовуючи переважно запас технічних потужностей, які дістались в спадок від колишнього Міністерства шляхів сполучення СРСР. В той же час фізичний ступінь зносу основних фондів галузі за офіційними даними перевищує 80%. Питання структурної реформи залізничної галузі України, затвердження стратегії розвитку залізничного транспорту на довгострокову перспективу стоять на порядку денному і дискутуються вже досить тривалий термін.

В останні роки різноманітні проблеми реформування залізничного транспорту загального користування та вдосконалення системи управління галуззю знаходились в полі зору як практичних працівників, так і керівних органів держави та були офіційно включені в нормативні документи, а саме:

- Транспортну стратегію України на період до 2020 р. схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р;
- Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р;
- Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р;
- Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 р. № 1106).

Крім того виносились окремі локальні зміни в діючий Закон України «Про залізничний транспорт». Все це викликає об'єктивну необхідність удосконалення управління транспортною системою країни ще й тим, що Російська Федерація, Казахстан, інші країни-члени СНД вже давно реформують свій залізничний транспорт. Необхідно використати їх досвід і уникнути виявлених недоліків та прорахунків в цій складній справі.

Проте лише в 2012 р. Кабінет Міністрів України відкрив зелений світлофор для реалізації державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. Звичайно у реформи багато цілей і кожна з них по-своєму ключова.

Статистика свідчить, що переважаюча форма власності в Україні належить акціонерним товариствам, в тому числі на автомобільному, авіаційному, річковому та морському транспорті. Як відомо Верховною Радою України в цілому 23 лютого 2012 р. було затверджено проект Закону України «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» за № 9337. З огляду на це, необхідно визначити, що державний вплив на діяльність транспортно-дорожнього комплексу має набути інших форм та засобів. Держава використовуючи прямі і непрямі важелі втручання тепер створює і регулює економічні умови діяльності підприємств, що призначені для однакового захисту економічних інтересів держави, національної економіки всіх суб'єктів підприємницької діяльності. І ці питання повинні бути відображені при реформуванні залізничної галузі.

---

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

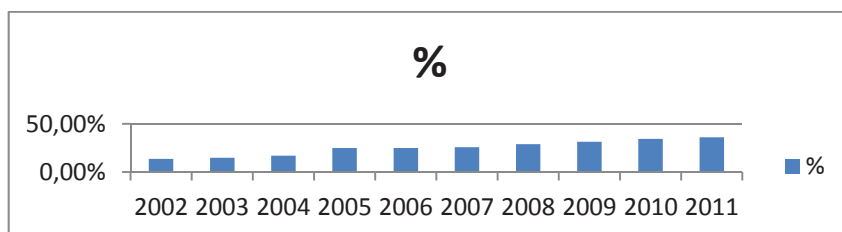
---

Проведеній раніше аналіз свідчить, що коли розпався СРСР, до України при розділі майна Міншляхів СРСР відійшло 233 тис. вагонів (18,5%); з них 180 тис. піввагонів. На 01.01.2012 їхня кількість скоротилась до 59 тис. (у 3 рази). У середньому в 2011 р. 25% піввагонів і до 60% критих нашого вагонного парку були в країнах СНД як інвентарний парк згідно з укладеними міждержавними угодами в 1993–94 рр. Свої піввагони залізничні адміністрації сусідніх країн давно перевели в статус приватного парку і тому їх в Україні важко завантажувати без їхньої згоди, а наш інвентарний парк дефіцитних піввагонів там використовується дуже інтенсивно. Укрзалізниця через це неповністю забезпечувала відправку пред'явлених вантажів, а це вже загроза економічній безпеці підприємств, а також і залізницям. Якщо, наприклад, доходність критого вагона всередині України складає 500 гривень за добу, то за його використання в країнах СНД Укрзалізниця отримує в середньому лише 150 гривень на добу. Як спосіб запобігання таким економічним загрозам має слугувати переведення дефіцитного рухомого складу з інвентарного парку в статус власних вагонів. Аналіз свідчить, що при загальному збільшенні кількості вагонів на залізницях країн СНД інвентарний парк зменшується, тобто рухомий склад переходить у приватну власність. У результаті перепису на залізницях країн співдружності встановлено зменшення в 2012 р. інвентарного парку вантажних вагонів на 126,8 тис. одиниць і збільшення парку приватних вагонів проти перепису 2011 р. на 210,5 тис. одиниць, в тому числі за рахунок передачі 125,1 тис. вагонів з інвентарного парку у власність без зміни їх нумерації [3]. Укрзалізницею в грудні 2011 року був створений єдиний транспортно-логістичний центр (УТЦЛ) та дві державні вагонні компанії «Укрспецвагон» та ДВРЗ. Ці компанії зробили добру справу з повернення в Україну інвентарного рухомого складу із залізниць СНД. Згідно даних вищенаведеного сайту ще в грудні 2011 року в СНД знаходилось 12 тис. українських вагонів, а на кінець січня 2012 року їх залишилось в Росії 900 одиниць. З балансу регіональних залізниць поетапно було передано 58 тис. вантажних вагонів для державних компаній «Укрспецвагон» і ДВРЗ, які повинні слідкувати за технічним станом вагонів, забезпечувати поточний та капітальний ремонт, інвестувати кошти для оновлення рухомого складу, а фінансові потоки від вантажоперевезень будуть направлятись якраз на ці два вищезгадані підприємства. Проте вже неодноразово у парламентській залі була оприлюднена критична інформація, що державні вагонні компанії передають вагони в користування шести приватним акціонерним товариствам. Причому вони розташовані територіально на трьох залізницях, де найбільші обсяги навантаження продукції. Ці товариства власних вагонів не мають, ніяких закупок їх не планують, а будуть тільки експлуатувати переданий їм вагонний парк. Де ж брати кошти на заміну застарілого та зношеного парку вантажних вагонів.

Про ще одну проблему через відсутність державної підтримки спрямованої на створення умов для оновлення вантажного рухомого складу Укрзалізниці, його катастрофічну зношеність та невідповідність між придбанням і списанням вантажних вагонів існує загроза поступової втрати ринку вантажних перевезень вагонними компаніями Укрзалізниці з відповідними втратами держбюджету та незабезпеченням необхідних обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом підприємств України. В останнє десятиліття великі вантажовідправники почали інтенсивно придбавати залізничні вагони та створювати власні операторські компанії для уникнення збоїв у вивезенні продукції і виконання договірних зобов'язань перед споживачами. На наведеному рисунку видно що за 10 років частка власних вантаж-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

них вагонів в залізничному інвентарному експлуатаційному парку зростає з 13,7% у 2002 році до 36,1% у 2011 році [6]. Зараз із загального обсягу перевезень у піввагонах 42% здійснюють приватники.



*Рис. 1. Співвідношення вантажних приватних вагонів до інвентарного парку загального користування*

Переформування Укрзалізниці в акціонерне товариство на основі впровадження сучасних ринкових принципів та стандартів управління передбачає виділення перевезення із монопольного сегменту як окремого виду економічної діяльності. Це обумовлює необхідність створення рівного конкурентного середовища у сфері надання послуг щодо перевезення вантажів. Проте власники приватних вагонів і державні вагонні компанії ДВРЗ та «Укрспецвагон» знаходяться зараз в не рівних умовах. Укрзалізниця надає їм тарифні знижки в середньому на 20%. Але промислові підприємства при використанні приватного парку змушені платити за порожній пробіг своїх вагонів у зворотному напрямку (а це дуже значні суми), тоді як порожній пробіг вагонів державних компаній оформлюється як «регулювання». На нашу думку, такі преференції необхідно усунути при проведенні заходів по реформуванню управління залізничним транспортом, як такі, що не відповідають ринковим умовам. На мережі залізниць України відкрито 538 станцій для виконання вантажних операцій на місцях загального користування. Навантажувально-розвантажувальні роботи здійснюються на 131 станції, крім того значна кількість вантажних операцій виконується на під'їзних коліях промислових підприємств, шахт, будівельних кар'єрів тощо. На Донецькій та Придніпровській залізницях під'їзні колії перебувають в основному у відомчому підпорядкуванні, на інших залізницях стан справ дещо інший. Наприклад, на Одеській магістралі у 2013 р. експлуатувалось 850 під'їзних колій, з яких 529 одиниць або 62,3% належать підприємствам, а 321 – знаходяться на балансі залізниці і їх утримання входить в обов'язок колійників-залізничників [4]. Зрозуміло, що витрати на утримання головних ниток магістралі значно перевищують кошти на утримання під'їзних колій. Так якщо утримання 1 кілометра головної колії, включаючи експлуатаційні витрати з урахуванням ремонтно-колійних робіт, обходяться залізниці в 19 тис. гривень за місяць, то один кілометр під'їзної колії – 2 тис. гривень, але за 2012 рік загальна сума їх складала 50 млн грн. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» чітко передбачає конкретне визначення інфраструктури залізничного транспорту загального користування та особи «оператора інфраструктури» відповідальної за її експлуатацію, модернізацію, розвиток та чітке розмежування власності на залізничному транспорті. При проведенні реформи ці питання доцільно детально висвітлити. Адже відшкодування витрат на утримання під'їзних колій, що є на балансі

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

залізниць зараз відбувається за рахунок нарахування відповідним підприємствам плати за подачу і прибирання вагонів під вантажно-розвантажувальні операції. Крім того в питаннях знаходження під'їзних колій на балансі залізниць виникають певні нестыковки із статтею 10 «Обмеження щодо розпорядження майном товариства» вищезазначеного закону України про створення акціонерного товариства залізничного транспорту. Вочевидь ці питання потребують уточнення та доопрацювання.

При реалізації положень Закону про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, одним із дискусійних і болючих питань є проблема можливості в майбутньому приватизації галузі залізничного транспорту. В своєму інтерв'ю газеті «Магістраль» (№ 14 (1700), 29 лютого – 6 березня 2012 р.) Генеральний директор Укрзалізниці В.Козак дослівно заявив, що «...ни о какой приватизации не может быть и речи, достаточно вникнуть в принятые законопроекты. Создается акционерное общество, 100% акций которого будут принадлежать государству. Вопрос о какой-либо продаже акций или их части без отдельного закона, без прохождения процедуры голосования в Верховной Раде, без поддержки Кабинета Министров Украины, без подписания Президентом и без широкой общественной огласки решить просто невозможно. Соответственно это не реально и никто перед собой таких целей не ставит. Более того, в Законе «Об особенностях создания публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования» еще более жестко и четко, чем было до сих пор, написано: вся инфраструктура – рельсы, шпалы, контактная сеть, СЦБ и связь, системы управления движением, а также земля – не принадлежит создаваемому акционерному обществу. Их полноправный хозяин – государство. Ничего не поменяется, акционерное общество так же как сейчас Укрзалізниця, будет использовать всё это лишь на правах хозяйственного ведения. Соответственно, что-либо отчуждать, продавать или закладывать в залог не будет иметь права».

У кінці липня 2012 р. відбулась прес-конференція в Кабміні України, де на запитання «предполагается ли в процессе реформы приватизировать вагонный парк, как это произошло с вагонами первой грузовой компании РЖД?» Генеральний директор Укрзалізниці В. Козак дослівно відповів: «Такая приватизация возможна только в одном случае. Если решение об этом примет правительство, если будет на то воля Верховной Рады и если будут внесены соответствующие изменения в закон и подписаны Президентом». Але така аргументація зовсім не є бар'єром для можливої приватизації залізничного транспорту в майбутньому і це підтверджується діяльністю провладної більшості у Верховній Раді України 6-го скликання.

Згадаймо, що парламент у 2012 році з легкістю прийняв Закон про відміну переходу на літній час, а потім через десять днів скасував його. Сумнозвісний антижурналістський законопроект про наклеп був проголосований у першому читанні, а потім відмінений, а скандальний закон про російську мову, не дивлячись на протести широкої громадськості, був прийнятий і підписаний Президентом України. З цього видно, що Верховна Рада може все, як заявив екс-спікер І. Плющ. Таким чином, на нашу думку, необхідно внести додаткові зміни в існуючі закони, які б унеможливили приватизацію залізничного комплексу або його частин у майбутньому ніякими рішеннями вищих органів. До речі, аналізуючи досвід реформування російських залізниць, ми бачимо, що там теж начебто були закладені нормативні перестороги та перешкоди щодо приватизації залізничного майна. Але пройшов певний час і в 2012 р. Кабінет Міністрів Російської Федерації прийняв рішення, за яким Перша вантажна компанія Російських залізниць (РЖД) вже перейшла в приватну власність.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Про ще одне питання, яке потребує прискіпливого аналізу і зваженого вирішення при проведенні реформування діяльності залізничного транспорту. Мова йде про ліквідацію перехресного субсидування витрат на пасажирські перевезення доходами від вантажних перевезень. Перехресне субсидування – проблемне питання для українських монополістів, яке не обмежується лише низькою рентабельністю, а породжує низьку ефективність діяльності та відсутність стимулів для зниження витрат і підвищення якості послуг. Зараз збитки Укрзалізниці від пасажирських перевезень в середньому складають 6, 5 млрд. гривень на рік. Особливо, дошкуляють соціально важливі приміські перевезення та транспортування 26-ти видів пільговиків. Створенням окремого підрозділу (компанії чи товариства), що буде керувати тільки вантажними перевезеннями легко можна відокремити пасажирські перевезення. Але які є джерела фінансового покриття їх витрат? Значне підвищення вартості проїзних квитків при низькій в основній масі населення заробітній платі фактично неможливе. Це наочно показує експлуатація швидкісних поїздів типу «Хюндай» і «Шкода», висока вартість проїзду в яких відлякує від них основну масу пересічних пасажирів нашої держави, де винятком є попит на перевезення в пікові червень-серпень місяці. Некомпенсовані збитки в пасажирському сполученні вкрай негативно впливають на сегмент вантажних перевезень. Перехресне субсидування знижує конкурентоспроможність національних вантажоперевізників в порівнянні із закордонними. Теоретично є ще один напрям, але створення регіональних компаній приміського пасажирського сполучення (за прикладом Росії) в наших умовах, на наш погляд, не має перспектив. Адже і зараз місцеві органи відшкодовують залізницям не більше 20-30% за пільгові перевезення через брак коштів в місцевих бюджетах. Єдина надія на державне замовлення та державний бюджет для соціально важливих приміських перевезень, що застосовується наприклад, на залізницях Франції. В одному з своїх інтерв'ю, ось що заявив тодішній гендиректор Укрзалізниці В.Козак: «Якщо інвестор готовий узяти в оренду вагони, капітально їх відремонтувати і, наприклад, вночі возити пасажирів, ми підемо йому на зустріч і надамо рухомий склад». За його словами, держмонополія розраховує насамперед на співпрацю з туроператорами, які братимуть в оренду поїзди в туристичні сезони. Укрзалізницею проводиться активна робота, щоб ліквідувати всі нічні рейси в Україні, замінивши денними маршрутами швидкісних поїздів. З погляду здорового глузду це нонсенс: навіщо людині витрачати робочий день чи частину вихідного дня, якщо вона може доїхати до місця під час нічного сну? Але с погляду УЗ – це вигідний у всіх сенсах бізнес-проект. Гроші на закупівлю швидкісних поїздів можливо виділять із бюджету, і Укрзалізниці не треба буде мучитися з ремонтом старого рухомого складу за свої гроші. А нічні рейси можна здати в оренду приватникам, які «відіб'ють» свої витрати, продаючи квитки за підвищеними цінами. Не має сумніву, що створення конкуренції в пасажирських перевезеннях необхідна, але вкрай важко реалізований захід в наших умовах. Держава дуже зацікавлена у розвитку конкуренції на залізницях, адже створення незалежних від Товариства перевізних компаній може стати ефективним інструментом зниження бюджетних субсидій на пасажирські перевезення. На нашу думку, надія на залучення на вантажні перевезення приватних інвесторів може з'явитися лише після створення самостійної беззбиткової пасажирської компанії, що, у свою чергу, можливо тільки після повної компенсації державою збиткових перевезень. Зазначена схема працює в Росії з 2008 р. І за весь цей час приватних перевізників там набралось усього два. Всі решта – акціонерні товариства у складі РЖД і адміністрацій суб'єктів федерації.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

В загальному вигляді забезпечення безпеки виробничої діяльності на транспорті включає задачу зниження ризиків, пов'язаних з порушенням професійної надійності персоналу. Особливо це стосується праці, яка пов'язана з високою «ціною» помилок, наприклад, диспетчерського і операторського складу, водіїв та машиністів різних видів транспорту, провідників у поїздах міжміського сполучення. Наприклад, до недавнього часу у всіх пасажирських потягах дальнього сполучення була введена цілодобова присутність міліціонерів для супроводу та забезпечення громадського порядку. Такий супровід працівників внутрішніх справ існує і при курсуванні приміських електропоїздів та дизель-поїздів. Наряди міліції у поїздах працюють досить ефективно. Навіть якщо співробітники підрозділу внутрішніх справ просто проходять по составу – то це вже само по собі є дисциплінуючим фактором. Адже ні для кого не секрет, що бувають випадки надмірного вживання в купе поїзда спиртних алкогольних напоїв і порушення спокою пасажирів. На жаль мають місце ще в поїздах випадки хуліганства, крадіжок, шахрайства то що. За офіційними даними Міністерства внутрішніх справ Україна за 2012 рік в поїздах під час поїздок було складено майже дев'ять тисяч адміністративних протоколів. Проте вже починаючи з 2011 р. залізничники почали відмовлятися від нарядів міліції в окремих поїздах. І ось в середині 2013 р. новий Генеральний директор Державної адміністрації залізничного транспорту України С. Болоболін на прес-конференції для журналістів повідомив, що «Укрзалізниця» прийняла рішення відмовитися від чергування нарядів міліції в потягах далекого сполучення [2]. За його словами: «Ефективність роботи міліції в поїздах дуже низька, нарядам фактично не має чим займатись, на деяких маршрутах за рік було складено 1-2 протоколи, та й ті за паління цигарок в тамбурі. В таких умовах оплачувати цей супровід недоцільно». Відповідальні фахівці залізничного транспорту з цього приводу наголошують, що у випадках необхідності пасажири можуть тепер звертатися до провідника або начальника потягу з вимогою навести порядок, а наряд міліції можна викликати до найближчої залізничної станції. Крім того, великі сподівання покладаються на те, що нещодавне введення іменних квитків дає можливість ідентифікувати особистість пасажира-порушника. Тому виходячи з цього, в сучасних умовах фінансування цілодобової присутності міліціонерів у всіх потягах економічно не виправдано. Вірогідно, що наведені аргументи в певних умовах мають право на існування, проте вони не повністю це обґрунтовують і відповідають на окремі запитання щодо безпечного проїзду в пасажирських потягах.

По-перше, важко виміряти безпеку перебування пасажирів у вагонах цифрами у гривнях або кількістю складених адміністративних протоколів та покарань.

По-друге, понад 80 % провідників у вагонах складають працівники жіночої статі, а майже всі правопорушники – сильна чоловіча стать. У 2009 р. в поїзді далекого сполучення стався випадок, коли злочинець декілька разів ударив ножом пасажирку, яка запримітила його крадіжку речей у вагоні. Злочинця затримав міліціонер супроводження поїзда і дуже сумнівно, щоб це змогла зробити жінка-провідниця.

По-третє, при супроводі поїзда працівниками підрозділів внутрішніх справ пасажири добре знають, що у випадку біди міліція прибуде на місце пригоди за декілька хвилин і не потрібно буде чекати наступної станції, до якої треба буде ще їхати годину чи дві, бо не на всіх станціях може бути наряд міліції.

На наш погляд, безпека перебування пасажирів у вагонах під час поїздки це зовсім не риторичне чи другорядне питання, а справа державної ваги. Адже в прийнятій на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року Конституції України статті 3 чітко записано: «...Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є голо-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

вним обов'язком держави», а в статті 27 законодавчо забезпечено: «...Обов'язок держави – захищати життя людини».

Ось чому, на нашу думку, при проведенні етапів реформування залізничної галузі необхідно чітко нормативно вирішити хто, як і за які кошти буде забезпечувати комфортне перебування пасажирів під час слідування в поїздах. Особливо це важливо у зв'язку з майбутньою ліквідацією перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажоперевезень. Принагідно відзначимо, що при цьому слід розглянути і питання зниження вантажних тарифів, адже тут були неофіційно закладені кошти на витрати пасажирських перевезень. Інакше не омине це питання прискіпливого ока фахівців Антимонопольного комітету України.

Інша справа, що треба підвищувати вимогливість працівників підрозділів внутрішніх справ, що наприклад і зараз супроводжують приміські електропоїзди та дизель-поїзди. Адже не дивлячись на присутність в них нарядів міліції випадків хуліганства, бешкетування, псування обладнання пасажирських вагонів, паління цигарок, розпивання спиртних напоїв не меншас. На наш погляд до виділення або знайдення, можливо навіть з державного бюджету, реальних джерел фінансування покриття витрат на пасажирські перевезення, і особливо приміські, цей сектор діяльності не повинен підлягати реформуванню.

Створюючи державне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг, держава, покладаючи на компанію відповідальність за виконання соціальних залізничних перевезень, має запропонувати механізм компенсації витрат. Інакше Товариство змушене буде виконувати абсолютно невластиву бізнесу роль – дотувати з власних доходів соціальні зобов'язання держави. В інших випадках у цих умовах фактично проблематична або й неможлива реалізація при реформуванні важливих економічних та інноваційно-технологічних завдань, які стоять перед залізничним транспортом на сучасному етапі при формуванні ринкових відносин.

**Висновки:** Враховуючи вищесказане, можна зробити висновок про те, що створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування та розділення функцій між державною й товариством ще потребує вдосконалення та детального вивчення організаційно-правового механізму реалізації окремих основних напрямків реформи з подальшою розробкою необхідних підзаконних актів.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI.
2. Сайт – [www.kp.ua](http://www.kp.ua)
3. Гурнак В. М., Ананченко В. Є. Важливість економічної безпеки підприємств галузей транспорту і зв'язку. Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». – № 21–22. – К., 2012. – С. 13–32.
4. Сайт – [www.magistral-uz.com.ua](http://www.magistral-uz.com.ua)
5. Гурнак В. М. Про деякі проблемні питання щодо реформування транспортної галузі. Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті» ЕКУЗТ-2012, м. Судак. АР Крим, жовтень 2012. – С. 72–73.
6. Стукало А. Стан і проблеми реформування вагонного господарства Укрзалізниці. Журнал «Економіст». – К., 2012. – № 10. – С. 61–63.