

## **ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ТА РЕКОМЕНДОВАНІ ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ**

Залізничний транспорт до сьогодні залишається провідним видом транспорту в Україні. Представлений основним монополістом ПАТ «Укрзалізниця», він справляє неабиякий вплив на економіку держави. Виробничо-технологічний комплекс залізничного транспорту є складною інфраструктурою, основа якого – мережа залізниць, що безпосередньо забезпечують потреби в перевезеннях. У наш час «Укрзалізниця» об'єднує п'ять регіональних філій: Львівську, Південно-Західну, Південну, Придніпровську та Одеську.

Багато праць із цієї проблематики, як правило, містять теоретичні дослідження загальних питань функціонування та регулювання залізничної галузі як монополії. Значний внесок у дослідження тематики зробили такі вчені, як: Л. С. Головкова, М. І. Данько, М. В. Макаренко, Т. А. Мукмінова, Л. О. Позднякова та інші. Ці автори розглянули актуальні проблеми функціонування залізничного транспорту, проте не запропонували системного їх вирішення.

Залізничний транспорт в Україні має певні проблеми, основні з яких – недостатній обсяг інвестицій в оновлення основного капіталу, низькі стимули для зниження експлуатаційних витрат, відсутність конкуренції, зношення інфраструктури, високі соціальні витрати.

Найважливішою проблемою для України при її інтеграції у європейську єдину залізничну систему є звуження ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм), як у сусідніх Польщі, Словаччині, Угорщині та Румунії. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць).[6]

Оцінивши стан залізничних доріг, держава констатувала потребу в реформуванні всієї системи, прийнявши Постанову Кабінету Міністрів № 1390 від 16 грудня 2009 р. про реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., що мала на меті обмеження об'єднання централізованого управління з ринковим механізмом функціонування, тому на першому етапі (2010–2012 рр.) мала бути створена єдина державна акціонерна компанія і розподілені функції між нею та державою. На другому етапі (2013–2015 рр.) – утворено вертикально інтегровані виробничо-технологічні системи залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності. На третьому етапі (2016–2019 рр.) буде ліквідовано перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворено господарське товариство у сфері пасажирських перевезень [2].

Найістотнішою проблемою залишається питання про підвищення тарифів. Щороку Міністерство вносить зміни у тарифи на перевезення. Загалом з 2010 р. тарифи “Укрзалізниці” зросли аж в 2,3 рази, а вантажна база зменшилась на 28 %. На початку 2017 р. тарифний комітет Мінінфраструктури погодив пропозицію про підвищення тарифів у 2017 р. на 25 % [5]. Зростання тарифів – цілком нормальна ситуація, але за умови, коли це відбувається прозоро, обгрунтовано і прогнозовано.

Можна підкреслити, що сучасна тарифна система непередбачувана, адже зміну тарифів важко прогнозувати. Натомість доцільне застосування уніфікованого тарифу для всіх видів вантажів, розмір якого залежатиме лише від ваги та відстані перевезення. Рекомендована система тарифоутворення повинна:

- бути прозорою та передбачуваною з прогнозованою системою індексації тарифів;
- передбачати несуттєву зміну тарифів, щоб не спричинити зменшення вантажообороту;
- мати справедливу надбавку до тарифу, відповідно до ринкової кон’юнктури та стану економіки.

Функціонування “Укрзалізниці” для української економіки має неабияке значення, адже вона обслуговує 2/3 вантажного обороту України й істотно впливає на функціонування економіки (особливу роль відіграє у зовнішній торгівлі, оскільки є частиною експортної моделі).

Для вирішення проблем галузі варто запропонувати активну співпрацю з Європейською залізничною агенцією (ERA). ERA – агентство ЄС, що надає технічну допомогу державам-членам ЄС та Європейській комісії у сфері залізничної безпеки та функціональної взаємодії залізничних 39 мереж задля сприяння створенню Європейського залізничного простору без кордонів. Основними завданнями є сприяння запровадженню технічних норм ЄС для функціональної взаємодії залізничних мереж та розробленню спільного підходу до питань, що стосуються залізничної безпеки (спільних критеріїв безпеки, заходів техніки безпеки, сертифікації у сфері безпеки) [4].

Укрзалізниця має величезні проблеми з прибутковістю. Як стверджував Войцех Бальчун, перше півріччя 2017-го вона закінчила з чистим прибутком 122 млн грн. Тимчасом у Мінінфраструктури цей період оцінили як катастрофічно збитковий: втрати становили до 5 млрд грн. Це означає, що Укрзалізниця котиться у фінансову прірву: за висновками аудиторської компанії Ernst & Young, за весь минулий рік збитки Укрзалізниці становили 7 млрд грн. І в майбутньому вони лише зростатимуть уже тому, що рухомий склад Укрзалізниці гостро потребує технічного переоснащення. За наявними даними, зношеність вантажних вагонів коливається в межах 84–99%, пасажирських — 87%, приміських поїздів — 95%. Це означає, що до 2022-го майже весь вагонний парк має бути списаний або виведений на капремонт. [6]

Як вже було зазначено, Укрзалізниця потребує модернізації та оновлення, тому пропонується заміна понад 20 тис. вантажних вагонів, вартість яких 1,0 млрд дол. США (20 000 × 50 000 дол. США (закупівельна вартість одного вагона)). Доцільно було б прийняти пропозицію американської корпорації “General Electric” [1], яка готова запропонувати “Укрзалізниці” новий рухомий

склад і модернізацію наявного. Як приклад компанія наводить Казахстанську залізницю, яку вона повністю модернізувала, зробила сучасною, економічною і ефективною.

Проаналізувавши діяльність ПАТ “Укрзалізниця”, виявлено низку проблем у функціонуванні підприємства. Зокрема, відзначено недоліки у поточній тарифній системі. Натомість запропоновано використання єдиного, уніфікованого тарифу для усіх перевезень. Неабиякої уваги потребує оновлення рухомого складу, адже зношення засобів перевищує допустимі норми. Тому рекомендовано реалізацію програми щодо оновлення та модернізації рухомого складу. Основне питання такої програми – це залучення фінансів, а саме пошук інвестора. Проте, аби покращити стан “Укрзалізниці” і продовжити співпрацю з країнами ЄС, необхідно спочатку вдосконалити стан законодавчої бази щодо залізничних перевезень, що може стати предметом подальших досліджень цієї тематики.

### **Список використаних джерел:**

1. Американская корпорация General Electric готова предложить “Укрзалізницю” новый подвижной состав [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://glavcom.ua/news/347378-amerikanskaja-korporatsija-general-electric-gotova-predlozhit-%C2%ABukrzaliznytsi%C2%BB-novyj-podvizhnoj-sostav.html>. 2
2. Вантажні перевезення: як розв’язати тарифний вузол [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn\\_perevezennya\\_yak\\_rozvyazati\\_tarifnyi\\_vuzol](http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifnyi_vuzol). 3
3. Головкова Л. С. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції / Л. С. Головкова, Г. В. Омельчак // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. праць ДНУ залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.– 2014. – Вип. 7. – С. 80–87. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt\\_pet\\_2014\\_7\\_13](http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt_pet_2014_7_13). 4
4. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnicna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>. 5
5. Нова Тарифна Політика Укрзалізниці: Як Знайти Баланс з Національною Економікою [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://voxukraine.org/2015/10/19/nova-taryfna-polityka-ukrzaliznytsi-ua/#imageclose-16386>. 7
6. Дикань В. Л. Особливості реформування Національної транспортної системи [Текст] / В. Л. Дикань, О. М. Єлагіна // Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Х., 2002. – № 1. – С. 17–21.