

# РЕФОРМА ПОВИННА ПОСИЛИТИ ГАЛУЗЬ

У Львові відбулася Міжнародна конференція “Міжнародний досвід реформування залізничного транспорту”

У Палаці культури залізничників з 13 по 15 травня працювала Міжнародна конференція “Міжнародний досвід реформування залізничного транспорту”, в роботі якої взяли участь представники України, Росії, Польщі, Словаччини, Угорщини та Казахстану. Пропонуємо нашим читачам основні тези частини виступів учасників конференції.

Заступник Генерального директора Укрзалізниці  
Микола СНІТКО:

**“Загальним для проведення більшості реформ є розподіл управління та фінансової звітності за видами перевезень”**



– Насамперед хочу зазначити, що залізниця в Україні належить провідна роль у транспортній системі країни, її питома вага у загальному вантажообігу близько 90%, а у пасажирообігу близько 50%. У складі шести українських залізниць – 1340 залізничних станцій, 129 пасажирських вокзалів, 57 локомотивних, 40

моторвагонних, 48 вагонних депо та ряд інших підприємств. Сьогодні на залізниці працює понад 400 тис. осіб – майже 2% всього працездатного населення країни. Загальна довжина залізничної мережі країни складає 22 тис. км, у тому числі довжина міжнародних транспортних коридорів по території України – 3,2 тис. км.

Українські залізниці безпосередньо межують із залізницями Росії, Білорусії, Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії та Молдови і забезпечують роботу з ними через 40 міжнародних залізничних переходів, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморського та Азовського басейну.

Територією України пролягають три паневропейські коридори: третій, п'ятий та дев'ятий. Через порти Ізмаїл та Рені відбувається взаємодія українських залізниць з паневропейським коридором №7, що проходить по Дунаю. Пріоритетне завдання для України сьогодні – реалізація свого транзитного потенціалу як сухопутного мосту між Європою та Азією. Це потребує подальшого розвитку цих транспортних коридорів і вимагає всебічного реформування галузі. Британський інститут проблем транспорту присвоїв Україні у 2002р. найвищий коефіцієнт транзитності у Європі. В останні роки ми надаємо значної уваги розвитку інфраструктури, шляхового господарства, нових видів тяги рухомого складу, моторвагонного рухомого складу, пасажирських вагонів, підвищенню якості послуг для пасажирів та вантажовідправників. На жаль, ми відстаємо від наших сусідів у питаннях реформування.

Залізниця України, напевно, вже четвертий раз підходять до реформ. Три перших спроби були невдалими. Та казати, що реформа не йде, було б неправдиво, адже всі ми отримали певний спадок від Радянського Союзу і 17 років залізнична адміністрація керувала цим майном та приймала ефективні управлінські рішення. Хочу сказати, що підсумки цих років засвідчують ефективну роботу галузі. Нам вдалося зберегти рухомий склад, підприємства, трудові колективи та забезпечити обсяги перевезень, дотуючи економіку держави.

Питання здійснення структурної реформи залізничного транспорту має сьогодні важливе значення як для залізниці, так і для економіки держави, оскільки залізниця – одна з важливих базових галузей економіки України. Практично щороку залізниця віддає понад 10 млрд грн. у бюджеті всіх рівнів. Упродовж кількох років нашими провідними спеціалістами провадиться робота з вивчення міжнародного досвіду реформування залізниць та пошук шляхів реформ, які можна було б впровадити на залізницях України.



Основні напрямки реформ у країнах Європи можна звести до кількох найважливіших принципів: збереження державного контролю за галуззю, відмова від втручання у господарську діяльність (тобто децентралізація окремими видами діяльності), передача регіональним гілкам влади частини бюджетних коштів для компенсації компаніям-перевізникам збитків від місцевих та регіональних пасажирських перевезень та поетапне проведення реформ упродовж усього періоду.

З початку 90-х років минулого століття спад виробництва в Україні призвів до зменшення обсягів перевезень. У результаті знизилася його дохідність, при цьому державна підтримка галузі припинилася, практично було призупинено фінансування необхідного утримання матеріально-технічної бази. Ми жили тим багажем, який успадкували від Радянського Союзу, намагалися власними силами освоювати нові види рухомого складу та оновлювати його у невеликих кількостях без підтримки держави. Хоча Законом України “Про залізничний транспорт”, як і в інших країнах світу, закладено принципи дотування залізничної галузі державою та допомогою держави у придбанні рухомого складу для перевезення пасажирів.

Системний аналіз сучасного стану та розвитку галузі засвідчує, що виробничо-технічна база, технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства, європейським стандартам і якості транспортних послуг. Знос основних фондів із 1992р. дотепер зріс із 38 до 78 відсотків, а знос його активної частини становить 84 відсотки. Це – критична межа, до якої сьогодні підійшла наша галузь. У нас масово експлуатується рухомий склад, що відпрацював свій термін. Свого часу ми пішли шляхом модернізації та діагностики і йдемо тим самим шляхом, яким вже пройшли інші країни. За попередні шість років потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялися лише на 25-30 відсотків. Усі ці проблеми стали особливо відчутні у 2007-2008рр., коли був найбільший обсяг перевезень. Тарифи, що діють сьогодні в Україні, у середньому вдвічі нижчі, ніж у країнах СНД, і у 3-4 рази менші, ніж у країнах ЄС. Внутрішній тариф на перевезення пасажирів у середньому в 2-3 рази нижчий, ніж в Росії, та у 1,5-1,8 разів нижчий, ніж у Білорусії. Є ще багато проблем, які можна довго перелічувати, не кажучи вже про низький соціальний статус професії залізничника та невисоку привабливість галузі для інвесторів.

Досвід країн, де успішно проводяться реформи, дозволяє зробити висновок, що універсальним аспектом реформ є відокремлення функції експлуатації комерційної від соціальних та політичних, що реалізується урядом. Як правило, це здійснюється шляхом створення акціонерної залізничної компанії в рамках

комерційного права із збереженням політичної та регулюючої функції за урядом.

Загальним для проведення більшості реформ є розподіл управління та фінансової звітності за видами перевезень: вантажне, дальнє пасажирське та приміське. Це – три різні сегменти, які повинні жити за окремими статтями та мати різні умови компенсації збитків.

Начальник Львівської залізниці  
Михайло МОСТОВИЙ:

**“Неприпустимо проводити реформу заради реформи”**



– Історія українських залізниць почалася з нашого міста, коли 4 листопада 1861р. з Відня через Краків, Перемишль до Львова прибув перший поїзд. Відтоді почався розвиток залізниць як у західній частині України, так і у східній Україні, яка на той час входила до складу російської імперії. Львів називають

головними воротами в Європу, це так і є, бо Львівська залізниця – це 20 прикордонних переходів з Білоруссю, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою. Через Львів проходить вся номенклатура вантажів, що споживаються чи переробляються в Європі та у зворотному напрямку.

Львівська залізниця сьогодні налічує 181 структурний підрозділ. Територіально це – п'ять дирекцій залізничних перевезень: Львівська, Тернопільська, Рівненська, Івано-Франківська та Ужгородська.

Ми приділяємо велике значення партнерським стосункам з нашими західними партнерами та сусідами з СНД. Не раз зустрічалися з закордонними партнерами, прекрасно знаємо свої переваги й недоліки, непогано орієнтуємося у реформуванні залізничної галузі наших західних сусідів, аналізуємо реформи, що відбуваються в Німеччині, Франції, вивчаємо досвід Росії та Казахстану. Адже обсяг перевезень, здійснюваний українськими залізницями, більший, ніж у всіх країнах ЄС разом взятих. Звичайно, нам далеко до Росії (приблизно 30%), але наш обсяг у 2,5 рази перевищує обсяги перевезень у Казахстані. Тому досвід наших гостей з реформування для нас дуже цінний.

На заході створили конкурентне середовище, розділили інфраструктуру, яка, в свою чергу, теж розділилася.

(Продовження на 4-5 стор.)