

## **РЕФОРМА “УКРЗАЛІЗНИЦЕ” - РУЙНАЦІЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

Для транспортної системи України залізничний транспорт є одним з ключових видів, забезпечуючи понад 60% вантажної роботи, 35% пасажирської роботи в далекому і 44% у приміському сполученні. Для деяких вантажовласників залізниця є безальтернативним виглядом транспорту, що перевозить 90% і більше їх продукції. В умовах низької якості автомобільних доріг, а також фактичного знищення після приватизації річкового і морського флоту, залізниця залишається найбільш конкурентоздатним безпечним видом транспорту, що є сприятливим як для вантажовласників, так і для пасажирів.

Але існують проблеми розвитку транспорту: недостатнє фінансування модернізації й будівництва об'єктів транспортної інфраструктури з боку держави, знос основних фондів у залізничному транспорті (85%), недовикористовується транзитний потенціал країни (вантажопотік між Європою й Росією через Білорусь у 5 разів вищий, ніж через Україну). Найголовніше те, що інвестиції в розвиток залізничного транспорту істотно нижчі за необхідний рівень, не дивлячись на велику капіталоемність інфраструктурного комплексу і локомотивного парку. А інтенсивність використання інфраструктури і локомотивів істотно зросла, що посилює знос основних фондів залізничного транспорту. Безумовно, перетворення на залізниці за зразком кращого світового досвіду сьогодні вкрай необхідне. Але ж не за рахунок роздержавлення єдиної транспортної системи країни, що призведе до втрати нормального функціонування всіх галузей суспільного виробництва, повний занепад соціального і економічного розвитку та остаточної руйнації обороноздатності держави, міжнародного співробітництва України.

У ЗМІ багато публікацій, в яких йдеться про реформування залізничного транспорту, що знаходить як її прихильників, так і противників. Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця» робить головний напір на збитковості залізничного транспорту і наводить як приклад європейський досвід, де з успіхом провели реформи залізниць та підвищили їх рентабельність, не використовуючи інститут приватизації [1].

Однак поки стихійно, не організовано, але проходять акції протесту, пікети залізничників та пасажирів як в різних регіонах країни, так і під стінами Міністерства інфраструктури. Основними вимогами залізничників і громадських організацій є припинення прихованої приватизації "Укрзалізниці", повернення доступних нічних поїздів, зупинення скорочення залізничників, забезпечення належних умов праці для робітників.

Слід проаналізувати та розібратися, що передбачає програма реформи «Укрзалізниці». Основи реформування залізничного транспорту були закладені Концепцією державної програми реформування залізничного транспорту, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. за №651-р. Однак реформування залізничного транспорту на той час не передбачало утворення із "Укрзалізниці" товариств та приватних компаній, що володіють парком пасажирських та вантажних вагонів. Навпаки, головною необхідною умовою для ефективного реформування залізничного транспорту було збереження залізниць у державній власності.

Надалі реформування залізничного транспорту відбувалося на підставі Директив Європейського парламенту та Ради ЄС (які затверджуються Розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 11.06.2008 № 821-р та від 15.04.2009 № 408-р), а також рекомендацій Всесвітнього банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, інших донорів і приватних інвесторів та знаходиться під постійним моніторингом цих організацій. В розвиток цих рекомендацій в Програмі економічних реформ на 2010-2014 роки "Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава" від 02.06.2010р. зазначено, що необхідними кроками для поліпшення управління в залізничному секторі є:

- функціональний поділ державних активів Укрзалізниці, створення на їхній базі акціонерних товариств;
- підвищення ефективності корпоративного управління;
- продаж непрофільних активів і подальша часткова або повна приватизація сегментів, які не є природними монополіями;
- забезпечення дискримінаційного доступу приватних операторів до інфраструктурної мережі.

Кабінет Міністрів України постановою від 16 грудня 2009 р. за № 1390 затвердив Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, розраховану на 10 років. Зокрема, на другому етапі програми (2013-2015 роки) передбачається, крім іншого: «створення організаційно-правових умов для функціонування приватних операторських компаній пасажирських перевезень; утворення у сфері приміських та регіональних пасажирських перевезень господарських товариств, корпоративні права щодо яких належатимуть місцевим органам виконавчої влади. Товариству та іншим юридичним особам». На третьому етапі (2016-2019 роки) передбачається в тому числі: «утворення господарського товариства у сфері пасажирських перевезень у далекому та місцевому сполученні, корпоративні права щодо якого належатимуть Товариству; збільшення кількості приватних компаній, що володіють парком пасажирських вагонів; утворення місцевих залізниць, що володіють об'єктами інфраструктури та рухомим складом, на базі підрозділів промислового залізничного транспорту, малодіяльних та вузькоколіїних дільниць».

Закон України "Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" від 23.02.2012р. № 4442-УІ (надалі - Закон про акціонування «Укрзалізниці») перетворює "Укрзалізницю" в господарську компанію ринкового типу шляхом об'єднання її майна та підприємницької діяльності з метою одержання прибутку. Тобто протягом року на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту буде утворено публічне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування (далі - Товариство). Засновником Товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України, який здійснює управління корпоративними правами держави стосовно Товариства.

В розділі перехідних та прикінцевих положеннях цього Закону вносяться зміни та доповнення до ряду законодавчих актів України, в том числі і закони про приватизацію. Так, законодавець змінив абзац 8 пункту г) ч. 2 ст. 5 Закону України "Про приватизацію державного майна", що не підлягає приватизації і виклав його в наступній редакції: «магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт». Саме ці строки, як обмеження щодо розпорядження майном Товариства, записані в пункті 1 ст. 10 закону про акціонування «Укрзалізниці». Це майно поки ще залишається державною власністю та закріплюється за Товариством на праві господарського відання. В основному це ті активи, які пов'язані з функціями держави щодо забезпечення безпеки та регулювання дорожнього руху. Тобто законодавці залишили державі те, що не дає швидкого прибутку при використанні та потребує великих капіталовкладень (хіба що порізати та продати на металобрухт).

В законі про акціонування «Укрзалізниці» в підпункті 3) пункту 5 перехідних та прикінцевих положеннях внесені зміни до Закону України "Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації". А саме: у розділі переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, *виключили* такі позиції, як: «Майнові комплекси підприємств залізничного транспорту з їх інфраструктурою на території України», загальною кількістю 29 об'єктів. До цих об'єктів входить: всі 6 залізниць України, державні проектно-вишукувальні інститути залізничного транспорту, Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень "Укррефтранс", ДП "Рава-Руський шпалопросочувальний завод", ДП "Вінницятрансприлад", Український державний центр по експлуатації спеціалізованих вагонів "Укрспецвагон", Полтавське ПКТБ по ремонту локомотивів, Стрийський вагоноремонтний завод, Український державний центр транспортного сервісу "Ліски", Попаснянський вагоноремонтний завод, Дарницький вагоноремонтний завод та ін.

Навіщо законодавець виключив ці підприємства з переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації?

Глибший аналіз показує, що реформа в найменшій мірі направлена на задоволення транспортних потреб держави і суспільства або підвищення життєвого рівня залізничників, а має на меті поступовий розвал структури залізниці і її перетворення на одну з ланок в логістичних ланцюжках фінансово-промислових груп і максимізацію їх прибутку. Закон дає право Товариству створювати і виділяти зі свого складу певні активи, які не підпадають під обмеження. В першу чергу - підприємства непрофільних видів діяльності. А надалі ці підприємства акціонувати і продавати. Але якщо ПАТ є 100% держпідприємством, і його приватизація заборонена законом, то передача активів відбувається автоматично - одне держпідприємство передає власність на баланс іншого. А ось виключення цієї власності із списку об'єктів, які не підлягають приватизації, явно вказує на наміри їх потім продати.

Реформа з Чорноморським морським пароплаванням теж починалась с того, що почали спочатку створювати атмосферу нерентабельності ЧМП, неліквідності суден, а потім державне підприємство було реорганізовано в акціонерний суднохідний концерн «Бласко». Внаслідок чого із 360 суден станом на 1992 рік на сьогоднішній день Україна не має ні суден, ні флоту.

Світовий досвід знає різні приклади проведення реформ залізничного транспорту. С.Гричишин наводить приклади негативних і навіть трагічних наслідків приватизації залізниці, і позитивних, коли залізниця залишається в державній власності. Так, в Колумбії, в процесі неоліберальних реформ, національна мережа залізниць була просто знищена. У Великобританії приватизація компанії "Брітїш Рейл" привела до повного занепаду інфраструктури і, як наслідок, руйнація потягів. Зараз британський уряд вимушений вкладати величезні державні кошти на підтримку галузі та утримання безробіття. В Естонії американський інвестор в гонитві за прибутком просто не виконав своїх інвестиційних зобов'язань і фактично розвалив залізничну мережу. У той же час німецькі, чеські, іспанські залізниці, що знаходяться в державній власності, є зразком ефективності [2].

Таким чином, акціонування «Укрзалізниці» слід визнати економічно неефективним для української держави та народу. Необхідні серйозні перетворення в цій сфері: в першу чергу, законодавчого спрямування. Тільки в цьому випадку можливо запобігти розвалу транспортної сфери економіки України.

#### *Література:*

1. Профсоюзы железнодорожников поддержали реформирование Укрзалізниці // <http://ura-inform.com/ru/economics/2012/06/27/prof-sojuzy-zheleznodorozhnikov-podderzhali-reformirovanie-ukrzaliznytsi>.
2. Гричишин С. Дороги железные. Реформы - убийственные// [http://infocorn.org.ua/materials/articles/Dorogi\\_zheleznie\\_Reformi\\_-\\_ubiystvennie/52087](http://infocorn.org.ua/materials/articles/Dorogi_zheleznie_Reformi_-_ubiystvennie/52087).

