

УДК 656.2.078

А. М. ОКороков¹, М. О. Булах^{2*}

¹Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 70, ел. пошта andrew.okorokoff@gmail.com, ORCID 0000-0002-3111-5519

^{2*}Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 70, ел. пошта bulah_marina@ukr.net, ORCID 0000-0003-4264-2303

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ФОРМУВАННЯ ПРОГРАМ ІЗ РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мета. Робота ставить за мету розробку пропозицій щодо удосконалення процесу формування заходів та програм із реформування галузі залізничного транспорту України в процесі євроінтеграції на основі дослідження, порівняння та узагальнення інформації. **Методика.** Дослідження змісту й основних положень правових актів, що декларують умови проведення реформування галузі залізничного транспорту, здійснювалося з використанням методів аналізу і синтезу. Методи системного підходу, порівняння та узагальнення отриманих даних дозволили розробити пропозиції щодо удосконалення процесу формування заходів і програм. **Результати.** Необхідність реформування галузі залізничного транспорту України розглядається з 2006 року, проте протягом тривалого часу реформа обмежувалася лише розробкою планів та програм реформування. Будучи нереалізованими в межах однієї програми, заходи знаходили своє відображення в наступній або паралельній програмах, із відповідною зміною термінів. Проведений аналіз виконання не дозволяє говорити про бездіяльність або заперечувати наявність позитивних змін, проте, зважаючи тривалість періоду 2006–2017 рр., вони відбуваються дуже повільно. Така ситуація вимагає нових підходів до розробки програм та заходів, а також оцінки їх виконання, один із яких і запропоновано в роботі. **Наукова новизна.** У роботі обґрунтовані необхідності оцінки виконання заходів та програм із реформування галузі залізничного транспорту за двома критеріями: юридичним і фактичним. Розроблені базові принципи формування програм реформування та розвитку галузі залізничного транспорту відкривають можливість отримувати своєчасну та достовірну інформацію про стан їх виконання. **Практична значимість.** Отримані можливості постійного моніторингу стану фінансового забезпечення реформ та напрямів використання коштів, що дозволить попередити їх нецільове використання та значно прискорити реалізацію визначених заходів із наступним підвищенням їх ефективності.

Ключові слова: залізничний транспорт; реформування; стан виконання заходів; принципи формування програм; критерії оцінки

Вступ

Після здобуття незалежності Україна отримала у спадок від Радянського Союзу добре розвинену залізничну інфраструктуру та відносно непогане матеріально-технічне оснащення залізниць. Проте перехід до ринкової економіки та специфічні внутрішні особливості розвитку країни вимагали швидкого пристосування і зміни організаційної й управлінської структури, а отже, реформування галузі. Унаслідок відсутності вказаних змін протягом 15 років (1991–2006 рр.) галузь продовжувала працювати за старими принципами, які не відповідали сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, що зробило її функціо-

нування неефективним та ускладнило подальший розвиток.

Додатковими факторами, що сприяли занепаду галузі, стало швидке старіння основних фондів, несприятливий інвестиційний клімат та застосування перехресного субсидування.

На тлі такого становища в 2006 році були здійснені перші спроби реформування залізничного транспорту, що тривають і до сьогодні.

Мета

Робота ставить за мету обґрунтування пропозицій щодо удосконалення процесу розробки заходів і програм із реформування галузі залізничного транспорту України в процесі євроін-

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

теграції на основі вивчення, порівняння й узагальнення інформації.

дозволили розробити пропозиції щодо вдосконалення процесу формування заходів і програм.

Методика

Дослідження змісту й основних положень правових актів, що декларують умови проведення реформування галузі залізничного транспорту, здійснювалося з використанням методів аналізу й синтезу. Методи системного підходу, порівняння й узагальнення отриманих даних

Результати

Нормативно перші кроки у реформуванні знайшли своє відображення в Концепції державної програми реформування залізничного транспорту, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р [7], основні етапи та завдання якої наведені на рис. 1.

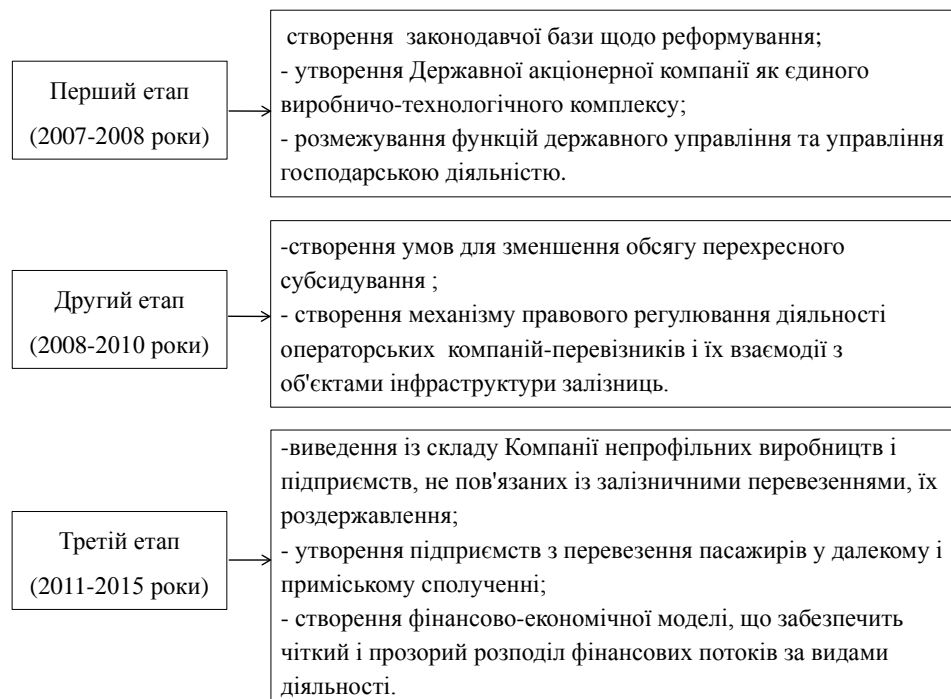


Рис. 1. Етапи та завдання Концепції державної програми реформування залізничного транспорту на 2007–2015 рр.

Реалізація задекларованих у Концепції етапів реформування фактично не відбулась: необхідна нормативно-правова база так і не була створена, що унеможливило виконання й наступних заходів. Таким чином, наявна структура управління залізничним транспортом, стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не були приведені у відповідність до зростаючих потреб суспільства, європейських стандартів якості надання транспортних послуг і значною мірою перешкоджали підвищенню ефективності функціонування галузі.

Нормативною й теоретичною базою для подальших дій щодо реформування галузі заліз-

ничного транспорту стали Директиви Європейського парламенту та Ради ЄС (які були затверджені розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 11.06.2008 р. № 821-р та від 15.04.2009 р. № 408-р), а також рекомендації Всесвітнього банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, інших донорів і приватних інвесторів.

Наприкінці 2009 р. Кабінет Міністрів України розробив та затвердив Державну цільову програму реформування залізничного транспорту. Етапи реалізації та основні завдання Програми, розраховані на 10 років (з 2010 до 2019), наведені на рис. 2 [6, 11].

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

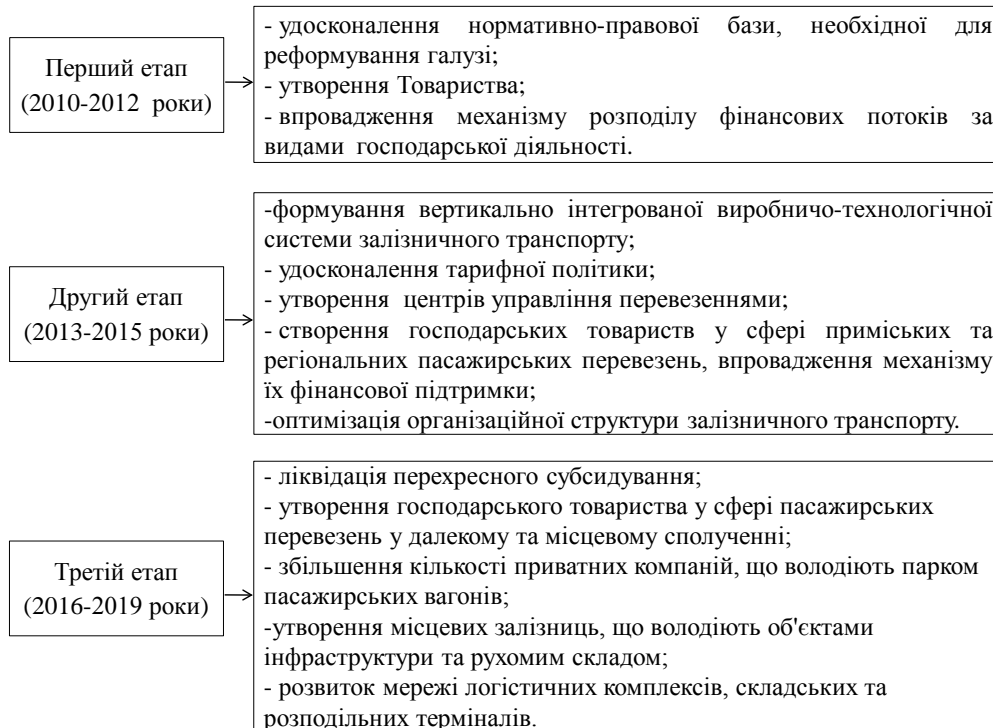


Рис. 2. Етапи та основні завдання Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр.

Деякі заходи цієї програми, у дещо узагальненому вигляді, були продубльовані в Програмі економічних реформ на 2010–2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» від 02.06.2010 р. з відмінностями в термінах їх реалізації.

Так, у розділі «Розвиток транспортної інфраструктури» визначені наступні проблеми розвитку залізничного транспорту:

- значний знос основних фондів – 85 %;
- неповноцінне використання транзитного потенціалу країни, у результаті чого Україна посідає 102-е місце серед 155 країн за індексом логістичної ефективності (Росія – 94-е, Румунія – 59-е, Польща – 30-е).

З метою вирішення зазначених проблем у Програмі передбачений перелік заходів, що мали бути реалізованими в три етапи.

Основними індикаторами успіху було визначено два пункти:

- зменшення рівня зносу основних фондів залізничного транспорту до 65 %;
- підвищення рейтингу логістичної ефективності України зі 102-го до 60-го місця до 2014 р. [1].

Наявність у змісті Програми конкретних результатів, що мають бути досягнуті, у цифровому вираженні дозволяє перевірити стан їх виконання.

Аналіз динаміки вартості основних фондів ПАТ «Укрзалізниця», наведений у табл. 1, дозволяє зробити висновок про те, що досягнення першого індикатора у встановлені терміни не відбулося [5, 9, 13].

Необхідно відзначити, що в 2015 році спостерігається значне зростання вартості основних засобів та різке зменшення зносу (на 32 %), проте основна причина цих змін полягає у проведенні дооцінки основних фондів за їх справедливою вартістю відповідно результатів проведеного аудиту, а не в оновленні рухомого складу [11].

Досягнення наступного індикатора успіху, передбаченого Програмою економічних реформ на 2010–2014 рр., можемо перевірити за рейтингом логістичної ефективності Світового банку [10], вибірка з якого наведена на рис. 3.

Аналіз динаміки вартості основних фондів ПАТ «Укрзалізниця» за 2010–2015 рр., млрд грн

Роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Первісна вартість	3 769,0	4 345,3	5 333,2	6 008,9	10 028,9	633 107,7
Знос	3 693,7	4 266,6	5 247,5	5 924,3	9 940,6	424 536,7
% зносу	98,0	98,2	98,4	98,6	99,1	67,1

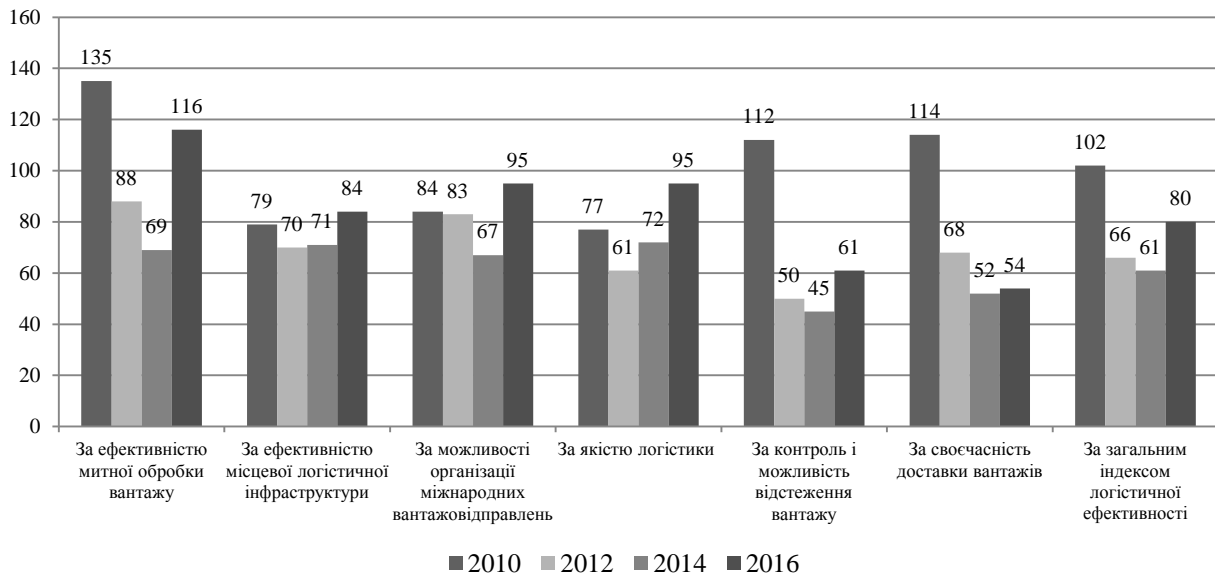


Рис. 3. Місце України в рейтингу логістичної ефективності Світового банку за 2010–2016 рр.

Із даних, наведених на рис. 3, бачимо, що в 2014 році Україна займає 61-е місце в рейтингу, а це дозволяє стверджувати, що поставлена мета досягнута. Проте вже у 2016 році за загальним індексом логістичної ефективності Україна знову опинилася на 80-му місці, що свідчить про короткостроковість успіху реалізації заходів Програми. Серед найгірших оцінок, що призвели до зниження індексу: ефективність митної обробки багажу, можливість організації міжнародних вантажовідправлень та якість логістики.

Сучасна стратегія розвитку залізничного транспорту ґрунтується на реформуванні системи управління галуззю, подальшій її демонополізації, що в цілому стане важливим кроком до вирішення проблеми вкрай необхідного оновлення рухомого складу, модернізації інфраструктури з метою підвищення пропускної спроможності, розвитку швидкісних сполучень і, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності як на національному, так і міжнарод-

ному ринках транспортних послуг. Засади стратегічного розвитку залізничного транспорту викладені у відповідних документах.

На державному рівні затверджена «Транспортна стратегія України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р, яка визначила основні напрями, цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної галузі України, у тому числі й залізничного транспорту, для забезпечення підвищення ефективності управління, поліпшення якості транспортних послуг та енергозбереження [8].

Необхідно відзначити, що незважаючи на певні недоліки чинної «Транспортної стратегії України на період до 2020 року», цей документ отримав активну підтримку з боку Європейського Союзу через укладення двосторонніх програм та участі у двосторонніх проектах, спрямованих на посилення потенціалу Міністерства інфраструктури України у вирішенні широкого кола питань транспортного сектора [12].

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

Оскільки майже всі заходи, частково або повністю, знаходять своє відображення в кожному з розглянутих документів, їх можна об'єднати за ключовими напрямками розвитку галузі та оцінити стан виконання на сучасному етапі.

Ураховуючи наявність розбіжностей між юридичним і фактичним виконанням, доцільною є оцінка за цими двома критеріями окремо, що наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Стан виконання заходів щодо реформування галузі залізничного транспорту

Напрямок розвитку	Зміст заходів	Критерії оцінки	
		юридичний	фактичний
Гармонізація національного транспортного законодавства	Приведення у відповідність до положень актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту шляхом прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт»	Не виконано	Не виконано
	Створення нормативно-правової бази, необхідної для реформування галузі	Виконано частково	Виконано частково
Розмежування господарських функцій і функцій державного управління	Утворення Державної акціонерної компанії як єдиного виробничо-технологічного комплексу та Державної служби залізничного транспорту України	Виконано частково	Виконано частково
	Створення фінансово-економічної моделі, що забезпечить чіткий і прозорий розподіл фінансових потоків за видами діяльності	Не виконано	Не виконано
Технічне переоснащене об'єктів інфраструктури та оновлення рухомого складу залізниць	Підвищення пропускної спроможності основних ліній	Виконано частково	Виконано частково
	Підвищення пропускної спроможності під'їздів до морських портів	Не виконано	Не виконано
	Оновлення рухомого складу	Виконано	Виконано частково
Інтеграція залізничного транспорту України до європейської та світової транспортних систем	Розроблення та впровадження технічних регламентів, стандартів і уніфікація вимог до перевізників	Виконано	Не виконано
	Впровадження автоматизованої системи переходу залізничного рухомого складу з широкої колії на вузьку	Не виконано	Не виконано

Показником виконання першого заходу мало б стати прийняття/зміна низки нормативно-правових актів, що дозволить провести реформування галузі, ключовим серед яких є нова редакція Закону України «Про залізничний транспорт». Наразі зазначений Закон не прийнято, проте у Верховній Раді України триває робота над його проектом.

Поряд із незавершеною роботою над новою редакцією Закону «Про залізничний транспорт» необхідно відзначити прийняття Закону «Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 р. № 4442-VI, що дозволило провести акціонування Укрзалізниці, та внесення змін, що впливають із введення в дію зазначеного закону, до низки законодавчих

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

актів, а саме: Земельного кодексу України; Закону України «Про приватизацію державного майна»; Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності»; Закону України «Про екологічний аудит» та ін. Завдяки проведенню цих дій загалом виконання даного напрямку можна оцінити як часткове.

Стан реалізації наступного напрямку є так само частковим. Індикаторами виконання визначено створення Державної акціонерної компанії як єдиного виробничо-технологічного комплексу та Державної служби залізничного транспорту України, а також розподіл обліку фінансових результатів за видами діяльності.

Перший із них було виконано прийняттям Постанови Кабінету Міністрів України № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», яка регламентує порядок створення Товариства. Таким чином, виконання господарських функцій було покладено на ПАТ «Українська залізниця», фактично зареєстроване 21 жовтня 2015 р.

Щодо державного управління було визначено попередній перелік функцій, організаційну схему центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, та розроблено проект Постанови Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної служби залізничного транспорту України», який включає проект Положення про Службу.

Крім цього, у ході реалізації цього заходу мала би бути створена фінансово-економічна модель, яка забезпечить чіткий і прозорий розподіл фінансових потоків за видами діяльності. Проте сьогодні фінанси всіх підприємств, що увійшли до складу ПАТ «Українська залізниця», консолідовані, але розподіл обліку фінансових результатів за видами діяльності (вантажні перевезення, інфраструктура, тяга, пасажирські перевезення тощо) не забезпечено.

Оцінка виконання наступного напрямку ускладнюється формалізацією викладу змісту завдання. Зокрема, формулювання першої складової «підвищення пропускної спроможності основних ліній» не містить чіткого переліку об'єктів, що підлягають реконструкції. Ця ситуація дає можливість констатувати лише позитивні зміни. Так, протягом 2016 року реалізовано проект із підвищення пропускної спроможності дільниці Комиш–Зоря–Волноваха. Відмінено 36 обмежень швидкості руху поїздів на

протязі 52,5 км, підвищено швидкість до 100 км/год для пасажирських поїздів, до 80 км/год – для вантажних поїздів. Пропускна спроможність на дільниці Комиш–Зоря–Волноваха зросла до 27 пар поїздів.

Протягом 2017 року реалізовано проект «Будівництво другої колії на перегоні Зачатівська–Розівка з метою підвищення пропускної спроможності дільниці Комиш–Зоря–Волноваха». Пропускна спроможність зросла до 42 пар поїздів.

З оцінкою складової оновлення рухомого складу так само виникають труднощі, оскільки протягом усього аналізованого періоду термін виконання цього заходу постійно змінюється. Так, за останнім документом – Програми оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» – кінцевим терміном реалізації визначено 2021 рік [13].

Наступною складовою напрямку визначено підвищення пропускної спроможності під'їздів до морських портів. Стан виконання можна вважати незадовільним, оскільки існує дисбаланс провізних спроможностей портів (310 млн т/р) і припортової залізничної інфраструктури (125 млн т/р) [2].

Інтеграція залізничного транспорту України до європейської та світової транспортної системи передбачає розроблення та впровадження технічних регламентів, стандартів, уніфікацію вимог до перевізників та впровадження автоматизованої системи переходу залізничного рухомого складу з широкої колії на вузьку.

Про юридичне виконання першого заходу свідчить прийняття Закону «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», а також затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту.

Проте необхідно зазначити, що фактичне виконання стане можливим після прийняття нової редакції Закону «Про залізничний транспорт», оскільки оператори локомотивної тяги, вантажних і пасажирських перевезень, а також оператори інфраструктури можуть надавати послуги за наявності системи управління безпекою руху та сертифіката безпеки, процедура видачі якого наразі не врегульована.

Щодо впровадження автоматизованої системи переходу залізничного рухомого складу

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

з широкої колії на вузьку виникають певні проблеми. Існує велика кількість різноманітних систем, найбільш відпрацьованими з них є польські РКП SUW 2000, які деякий час використовували і на українських залізницях [3]. Проте практика застосування вказує на необхідність поглибленого вивчення й аналізу систем РКП, подальшого їх удосконалення та розробки нових, більш надійних конструкцій [4, 12].

Проведений аналіз положень національних програм реформування і стратегічних планів розвитку залізничного транспорту за двома запропонованими критеріями дає можливість дати адекватну оцінку стану їх виконання та визначити основні проблеми, що перешкоджають їх повноцінній реалізації, а саме:

- формалізованість викладених заходів і відсутність чітко визначеного кінцевого результату, що значною мірою ускладнює процес оцінки стану їх виконання;
- відсутність послідовності – незважаючи на наявність поетапного планування реалізації

заходів, у більшості випадків вона має хаотичний характер;

- відсутність критеріїв оцінки виконання програми, що призводить до невизначеності результату. Наприклад, упровадження технічних регламентів: нормативно-правова база сформована, але вона фактично не діє;

- відсутність чітко визначених відповідальних осіб;

- відсутність прозорості. Незважаючи на те, що наміри та плани реформування задекларовані в документах кількох рівнів – урядовому (програми і стратегії, затверджені КМУ) та виконавчому (програми, затверджені ПАТ «Укрзалізниця»), жодного звіту не оприлюднено на офіційних сайтах.

З метою вирішення визначених проблем автори вважають за доцільне використання наступних принципів під час розробки заходів щодо реформування й розвитку залізничного транспорту, що наведені в табл. 3.

Таблиця 3

Базові принципи розробки програм реформування та розвитку галузі залізничного транспорту

Принцип	Суть
Планомірності	Чітко визначена послідовність дій щодо реалізації заходів, неможливість переходу до виконання наступного без завершення першого
Результативності	Визначення кінцевого результату з переліком прогнозованих індикаторів успіху
Відповідальності	Визначення вичерпного переліку осіб, відповідальних за виконання заходу
Прозорості (публічності)	Оприлюднення матеріалів на офіційних інтернет-ресурсах (програма, план реалізації, періодичний звіт із обґрунтованими поясненнями щодо відхилень)
Чіткості	Програма має містити чітке формулювання заходу з переліком робіт, які потрібно виконати в ході його реалізації
Системності	Перелік заходів викладено в такій послідовності, щоб виконання першого відкривало можливості до виконання наступного, а реалізація всієї системи заходів автоматично дозволяла досягнути мети

Застосування запропонованих базових принципів дозволить удосконалити процес розробки заходів і програм із реформування галузі залізничного транспорту України, що призведе не тільки до скорочення термінів виконання, а й підвищить їх ефективність.

Наукова новизна та практична значимість

У роботі обґрунтовані необхідності оцінки виконання заходів і програм із реформування галузі залізничного транспорту за двома критеріями: юридичним та фактичним. Запропоновані базові принципи розробки програм реформування й розвитку галузі залізничного транспорту

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

відкривають можливість отримувати своєчасну й достовірну інформацію про стан їх виконання.

Отримані можливості постійного моніторингу стану фінансового забезпечення реформ і напрямів використання коштів, що дозволить попередити їх нецільове використання та значно прискорити реалізацію визначених заходів із наступним підвищенням їх ефективності.

Висновки

Необхідність реформування галузі залізничного транспорту України розглядають із 2006 року, проте протягом тривалого часу реформа обмежувалася лише розробкою планів і програм реформування. Будучи нереалізованими в межах однієї програми, заходи знаходили своє відображення в наступному або паралельному документі з відповідним відтермінуванням строків. Проведений аналіз їх виконання не дозволяє стверджувати про бездіяльність або заперечувати наявність позитивних змін, проте, зважаючи на тривалість періоду 2006–2017 рр., вони відбуваються дуже повільно. Така ситуація вимагає нових підходів до розробки програм і заходів, оцінки стану їх виконання, один із яких і запропоновано в роботі.

Використання двох запропонованих критеріїв дозволить дати адекватну оцінку стану виконання програм і заходів та визначити основні проблеми, що перешкоджають їх повноцінній реалізації. Застосування ж базових принципів їх формування відкриває можливість забезпечити своєчасну реалізацію визначених заходів.

Використання двох запропонованих критеріїв дозволить дати адекватну оцінку стану виконання програм і заходів та визначити основні проблеми, що перешкоджають їх повноцінній реалізації. Застосування ж базових принципів їх формування відкриває можливість забезпечити своєчасну реалізацію визначених заходів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава [Електронний ресурс] : програма економічних реформ на 2010–2014 роки. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/file/docs/5/d325760.pdf>. – Назва з екрана. – Перевірено : 01.02.2018.
2. Клок, Є. М. Удосконалення інтермодальних перевезень в умовах узгодженої роботи залізничного та морського транспорту / Є. М. Клок // Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2017. – Вип. 169. – С. 82–87.
3. Коцібан, Ю. О. Удосконалення технології роботи прикордонної передавальної станції в умовах різної ширини колії / Ю. О. Коцібан // Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2014. – Вип. 146. – С. 55–60.
4. Пономаренко, О. В. Перспективи поліпшення технічного стану вагонного парку на залізницях України / О. В. Пономаренко // Наука та прогрес транспорту. – 2017. – № 1 (67). – С. 88–95. doi: 10.15802/stp2017/93162.
5. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс] : Постанова Каб. Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>. – Назва з екрана. – Перевірено : 01.02.2018.
6. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс] : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 27.12.2006 р. № 651-р. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-p>. – Назва з екрана. – Перевірено : 01.02.2018.
7. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>. – Назва з екрана. – Перевірено : 01.02.2018.
8. Рачинська, А. Оновлення рухомого складу – стратегічне завдання розвитку залізничного транспорту / А. Рачинська // Економіст. – 2016. – № 8. – С. 41–44.
9. Рейтинг логістичної ефективності Світового банку – Logistics Performance Index [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://lpi.worldbank.org>. – Назва з екрана. – Перевірено : 01.02.2018.
10. Удосконалення конструкції розсувних колісних пар / Б. Я. Остапюк, О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, О. М. Савчук // Залізн. трансп. України. – 2014. – № 5 (108). – С. 31–35.
11. Grushevska, K. Institutional rail reform: The case of Ukrainian Railways / K. Grushevska, Th. Notteboom, A. Shkliar // Transport Policy. – 2016. – Vol. 46. – P. 7–19. doi: 10.1016/j.tranpol.2015.11.001.
12. Ozkan, T. Railway Transport Liberalization: A Case Study of Various Countries in the World / T. Ozkan, G. Yanginlar, S. Kalayci // Journal of Management and Sustainability. – 2016. – Vol. 6. – Iss. 4. – P. 140–149. doi: 10.5539/jms.v6n4p140.
13. Pittman, R. Railways restructuring and Ukrainian Economic Reform / R. Pittman // Man and the Economy. The Journal of The Coase Society. – 2015. – Vol. 2. – Iss. 1. – P. 87–107. doi: 10.1515/me-2015-0006.

А. М. ОКороков¹, М. А. Булах^{2*}

¹Каф. «Управление эксплуатационной работой», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепро, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 70, эл. почта andrew.okorokoff@gmail.com, ORCID 0000-0002-3111-5519

^{2*}Каф. «Управление эксплуатационной работой», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепро, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 70, эл. почта bulah_marina@mail.ru, ORCID 0000-0003-4264-2303

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРОЦЕССА ФОРМИРОВАНИЯ ПРОГРАММ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Цель. Работа ставит своей целью обоснование предложений по совершенствованию процесса разработки мероприятий и программ реформирования отрасли железнодорожного транспорта Украины в процессе евроинтеграции на основе исследования, сравнения и обобщения информации. **Методика.** Исследование содержания и основных положений правовых актов, декларирующих условия проведения реформирования железнодорожного транспорта, осуществлялось с использованием методов анализа и синтеза. Методы системного подхода, сравнения и обобщения полученных данных позволили разработать предложения по совершенствованию процесса формирования мероприятий и программ. **Результаты.** Необходимость реформирования железнодорожного транспорта Украины рассматривается с 2006 года, однако в течение длительного времени реформа ограничивалась только разработкой планов и программ реформирования. Будучи не реализованными в рамках одной программы, мероприятия находили свое отражение в следующей или параллельной программам с соответствующим изменением сроков. Проведенный анализ их выполнения не позволяет говорить о бездеятельности или отрицать наличие положительных изменений, однако, учитывая продолжительность периода 2006–2017 гг., они происходят очень медленно. Такая ситуация требует новых подходов к разработке программ и мероприятий, а также оценки их выполнения, один из которых и предлагается в работе. **Научная новизна.** В работе обоснована необходимость оценки выполнения мероприятий и программ реформирования отрасли железнодорожного транспорта по двум критериям: юридическому и фактическому. Разработанные базовые принципы формирования программ реформирования и развития отрасли железнодорожного транспорта предоставляют возможность получать своевременную и достоверную информацию о состоянии их выполнения. **Практическая значимость.** Получена возможность постоянного мониторинга состояния финансового обеспечения реформ и направлений использования средств, что позволит предупредить их нецелевое использование и значительно ускорить реализацию определенных мероприятий с последующим повышением их эффективности.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; реформирование; состояние выполнения мероприятий; принципы формирования программ; критерии оценки

А. М. ОКороков¹, М. О. Булах^{2*}

¹Dep. «Management of Operational Work», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 70, e-mail andrew.okorokoff@gmail.com, ORCID 0000-0002-3111-5519

^{2*}Dep. «Management of Operational Work», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 70, e-mail bulah_marina@mail.ru, ORCID 0000-0003-4264-2303

PROPOSALS FOR IMPROVING THE PROCESS OF FORMING PROGRAMS OF REFORMING THE RAILWAY TRANSPORT INDUSTRY

Purpose. The purpose of the work is to develop proposals for improving the process of forming measures and programs for reforming the railway transport industry of Ukraine in the process of European integration based on

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

research, comparison and generalization of information. **Methodology.** A study of the content and the main provisions of legal acts declaring the conditions for the reform of the railway transport was carried out using analysis and synthesis methods. Methods of the system approach, comparison and generalization of the obtained data allowed developing proposals for improving the process of the formation of activities and programs. **Findings.** The need for reforming Ukraine's railway transport has been under consideration since 2006, but for a long time reform was limited only to the development of reforming plans and programs. Not being implemented within the framework of one program, the measures were reflected in the next or parallel one, with the corresponding change in the terms. The carried out analysis of their implementation does not allow talking about inactivity or denying the existence of positive changes, however, given the duration of the period 2006-2017, they occur very slowly. This situation requires new approaches to the development of programs and activities, as well as assessing their implementation, one of which is proposed in the work. **Originality.** The work justifies the need to evaluate the implementation of measures and programs for reforming the railway transport industry by two criteria: legal and practical. The developed basic principles for the formation of programs for reforming and developing the railway transport industry provide an opportunity to receive timely and reliable information on the status of their implementation. **Practical value.** We obtained the possibilities of constant monitoring of the state of financial support for reforms and directions of use of funds, which will prevent their misuse and significantly accelerate the implementation of certain activities, and then increase their effectiveness.

Keywords: railway transport; reforming; state of measures implementation; program formation principles; evaluation criteria

REFERENCES

1. *Zamozhne suspilstvo, konkurentospromozhna ekonomika, efektyvna derzhava : prohrama ekonomichnykh reform na 2010–2014 roky.* Retrived from <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/file/docs/5/d325760.pdf>. (In Ukrainian)
2. Klok, E. M. (2017). Enhancement of intermodal transport in terms of a coherent rail and maritime transport. *Collected Scientific Works of Ukrainian State University of Railway Transport, 169*, 82-87. (In English)
3. Kotsiban, J. O. (2014). Improving the performance of cross-border transfer by changing the gauge. *Collected Scientific Works of Ukrainian State University of Railway Transport, 146*, 55-60. (In English)
4. Ponomarenko, O. V. (2017). The prospects for improving the technical state of rolling stock on the railway of Ukraine. *Science and Transport Progress, 1 (67)*, 88-95. (In Ukrainian)
5. *Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi prohramy reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010–2019 roky: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 16.12.2009 r. № 1390.* Retrived from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>. (In Ukrainian)
6. *Pro skhvalennia Kontseptsii Derzhavnoi prohramy reformuvannia zaliznychnoho transportu: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27.12.2006 r. № 651-r.* Retrived from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-p>. (In Ukrainian)
7. *Pro skhvalennia Transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2020 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20.10.2010 r. № 2174-r.* Retrived from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>. (In Ukrainian)
8. Rachynska, A. (2016). Renewal of rolling is a strategic goal of railways. *Ekonomist, 8*, 41-44. (In Ukrainian)
9. Reitynh lohistychnoi efektyvnosti Svitovoho banku. *Logistics Performance Index.* Retrieved from <https://lpi.worldbank.org>. (In Ukrainian)
10. Ostapiuk, B. J., Pshynko, O. M., Myamlin, S. V., & Savchuk, O. M. (2014). Udoshkonalennia konstrukttsii rozsvunnykh kolisnykh par. *Railway Transport of Ukraine, 5 (108)*, 31-35. (In Ukrainian)
11. Grushevska, K., Notteboom, T., & Skhliar, A. (2016). Institutional rail reform: The case of Ukrainian Railways. *Transport Policy, 46*, 7-19. doi: 10.1016/j.tranpol.2015.11.001. (In English)
12. Ozkan, T., Yanginlar, G., & Kalayci, S. (2016). Railway Transport Liberalization: A Case Study of Various Countries in the World. *Journal of Management and Sustainability, 6*, 140-149. doi: 10.5539/jms.v6n4p140. (In English)
13. Pittman, R. (2015). Railways restructuring and Ukrainian Economic Reform. Man and the Economy. *The Journal of The Coase Society, 2*, 87–107. doi: 10.1515/me-2015-0006.

Стаття рекомендована до публікації д.т.н., проф. Д. М. Козаченком (Україна)

Надійшла до редколегії: 05.12.2017

Прийнята до друку: 12.03.2018