

УДК 656.2

А.М. Хахлюк

СТАНОВЛЕННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ ЯК ГОЛОВНОЇ СКЛАДОВОЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Розглядаються основні організаційно-економічні заходи становлення головної складової залізничного комплексу – залізничного транспорту України в період 1991–2001 рр. Досліджуються політико-економічні, організаційні, юридичні, міжнародні аспекти створення «Укрзалізниці», яка б забезпечувала внутрішні й зовнішні транспортно-економічні зв'язки та потреби населення в перевезеннях. Особлива увага зосереджується на проблемних аспектах реалізації організаційно-політичних та економічних заходів за умов економічної кризи 1990-х років.

Ключові слова: залізничний комплекс України, ринкові зміни.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є важливою складовою залізничного комплексу та виробничої інфраструктури держави. Його основні виробничі фонди складають близько 9% вартості основних фондів усіх галузей економіки. Він забезпечує життєдіяльність багатогалузевого господарства за умов становлення незалежності і реструктуризації економіки. Тому нагальною постала проблема з'ясування заходів з організації діяльності та налагодження управління залізничним транспортом в контексті з утвердженням незалежності держави.

Аналіз досліджень і публікацій. Функціонування залізничного комплексу за умов незалежності та, зокрема, становлення Укрзалізниці, свого часу стало предметом уваги вчених і фахівців Мінтрансзв'язку, транспортної академії України, Української державної академії залізничного транспорту, Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В.Лазаряна, Київського університету економіки та технологій транспорту та ін. Основні засади становлення Укрзалізниці досліджували В.М.Гурпак,

© А.М. Хахлюк, 2008

Т.А.Мукмінова, стан економіки залізниць та основні напрямки його поліпшення – Г.М.Кірпа, Ю.Ф.Кулаєв, процеси реструктуризації й оновлення виробничих фондів – Ю.М.Федюшин, В.І.Букін, Ю.Є.Пашенко, проблеми реформування – Ю.М.Цветов та В.М.Макаренко, загальні принципи стратегічного розвитку мережі залізниць – П.О.Яновський, розвиток маркетингу, міжнародний досвід реформування залізниць аналізували – Є.Н.Шерепа, В.Т.Доманський, М.І.Данько. Особливості функціонування залізниць висвітлювали їх начальники – М.В.Мостовий (Львівська залізниця), С.П.Болоболін (Одеська), В.М.Остапчук (Південна), І.В.Гладкіх (Придніпровська), О.М.Кривопішин (Південно-Західна залізниця). Проте повного, цілісного й послідовного висвітлення процесу становлення Укрзалізниці як Державної адміністрації залізничного транспорту, що підпорядкована Міністерству транспорту України, в перше десятиліття незалежності України зроблено не було.

Мета дослідження. Головна мета даного дослідження полягає в тому, щоб розкрити основні заходи молодій незалежній державі щодо розбудови економічних, правових та законодавчих засад організації управління та функціонування залізничного транспорту – головної складової залізничного комплексу в надто складний, кризовий період її розвитку.

Основні результати дослідження. Період 1991–2001 рр. характерний докорінною зміною соціально-економічних відносин, утворенням принципово нової економіки та систем управління незалежної держави. За цей час демонтовано основні підвалини адміністративно-командної системи, сформовано основний каркас ринкової інфраструктури та ринкових інститутів, утверджено основи відповідної законодавчої бази [6].

Із проголошенням Верховною Радою України 24 серпня 1991 р. Акта про незалежність України майно, що було на той момент у межах кордону держави, стало її власністю. Одразу виникла проблема організації чіткої, безперебійної роботи залізничного комплексу. Адже він, маючи екстериторіальний характер, міг успішно функціонувати лише за умов централізованої координації роботи всіх структурних підрозділів, причетних до перевізного процесу.

В даній праці, на основі аналізу державних документів (законів України та указів Президента України, постанов Кабінету Міністрів та ін.), прийнятих у розглядуваний період, зроблена спроба дослідити організаційні та законодавчі основи становлення Укрзалізниці.

Насамперед, слід було визначити основні принципи, на яких повинна була ґрунтуватись робота залізничного транспорту за нових

умов. Узагальнено їх можна звести до трьох основних позицій: все майно залізничних підприємств, організацій та установ на території України, за винятком взаємно погоджених випадків, є власністю України; залізничний транспорт повинен всебічно сприяти ефективному розвитку економіки України і забезпеченню потреб населення в перевезеннях, а також транспортно-економічним зв'язкам у рамках економічного співробітництва; нагальним завданням стало створення єдиних цілеспрямованих умов регулювання міждержавних відносин на основі міжурядових угод.

Для реалізації зазначених принципів необхідно було створити організаційні структури управління залізницями, які на той час були представлені такою схемою: Державна асоціація залізниць України – орган, який об'єднує всі залізниці та інші технологічно пов'язані з ними підприємства й організації, а також їх соціальну інфраструктуру; управління шести залізниць з діючими організаційними структурами. На перехідний період зберігалась чинність діючих нормативних документів, які регламентували умови й технологію перевезень та безпеку руху.

З метою організації ефективного управління залізничним транспортом та забезпечення потреб народного господарства й населення в перевезеннях Кабінет Міністрів України 14 грудня 1991 р. прийняв Постанову «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України» (№ 356). Цією постановою було передбачено, що Укрзалізниця є державним органом управління, який здійснює керівництво залізничним транспортом. У її відання були передані Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також всі інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству шляхів СРСР.

Постановою Кабінету Міністрів України від 12 лютого 1992 р. (№ 70) було затверджено перше Положення про Укрзалізницю. В її складі було створено Раду, на першому засіданні якої 18 лютого 1992 р. були визначені принципи планування, обсяги та якісні показники роботи залізниць. Становлення України як незалежної держави вимагало, насамперед, підписання угод між Україною та сусідніми державами про прикордонне залізничне сполучення, налагодження митного контролю, вирішення низки проблем з технічної й експлуатаційної роботи на прикордонних переходах, а також питання тарифної політики.

Наприкінці березня 1992 р. у Варшаві, де розташований Виконавчий комітет Організації співпраці залізниць (ОСЗ), відбулося його

засідання, на якому було розглянуто прохання Державної адміністрації залізничного транспорту України про вступ до ОСЗ. На XX сесії наради Міністрів Організації співпраці залізниць в Улан-Баторі у червні 1992 р. Державна адміністрація залізничного транспорту України увійшла до складу членів ОСЗ. Укрзалізниця приєдналася до Угоди про міжнародне залізничне пасажирське та вантажне сполучення.

25 січня 1992 р. в Москві керівники органів управління залізничним транспортом і залізниць держав–учасниць СНД уклали «Угоду про основні принципи експлуатаційної роботи залізниць держав СНД на перехідний період». Нею передбачалося створення Ради із залізничного транспорту СНД, яка складалася з глав адміністрацій та органів управління залізничним транспортом держав Співдружності. Вона була вищим органом для розгляду та затвердження основних положень, що забезпечують стійке транспортне обслуговування за умов ринкових відносин у рамках СНД.

У Києві 20 березня 1992 р. на засіданні Ради глав держав СНД було затверджено Положення про Раду із залізничного транспорту держав–учасниць Співдружності та Положення про дирекцію Ради. Таким чином, були створені координаційні органи залізничного транспорту СНД. На них покладалися координація скерування вагонопотоків, розроблення проектів основних положень, які регламентують взаємодію та економічну відповідальність при перевезенні пасажирів і вантажів між державами Співдружності, та при транзитних перевезеннях у сполученні із третіми країнами загальним парком вагонів і контейнерів.

Протягом 1992 р. главами держав Співдружності були підписані угоди про заходи щодо забезпечення покращання розрахунків між господарюючими організаціями держав–учасниць СНД, про співробітництво у сфері зовнішньоекономічної діяльності, про принципи й порядок виконання військових перевезень (Ташкент, 15 травня 1992 р.), про організацію роботи міждержавних стикових пунктів залізниць на перехідний період (Київ, 25 червня 1992 р.) та про принципи спільного використання вантажних вагонів у міждержавному сполученні (Мінськ, 20 жовтня 1992 р.). У цей час у Кабінеті Міністрів України розглядався проект Державної програми приватизації майна державних підприємств, який було розроблено відповідно до схваленої Верховною Радою України Концепції роздержавлення і приватизації підприємств, землі та житлового фонду, а також законів України про приватизацію.

Приватизаційні процеси на залізницях України мали власну специфіку, що була пов'язана з нормами і правилами, єдиним техноло-

гічним транспортним комплексом, яким раніше керувало МШС СРСР. 26 листопада 1992 р. було підписано Указ Президента України «Про Міністерство транспорту України», яке створювалося для організації розвитку національної транспортної системи та вдосконалення державного регулювання транспортним комплексом України.

До основних завдань новоствореного міністерства належали: державна політика в галузі транспорту, створення національної транспортної системи, забезпечення безпеки руху, взаємодія всіх видів транспорту та координація їх діяльності, підготовка нормативних актів та цільових державних програм з питань транспорту, формування основних напрямів економічної, науково-технічної, соціальної політики та економічної безпеки, зовнішньоекономічна діяльність, сертифікація, тарифна та інвестиційна політика. Для виконання цих завдань у структурі Мінтрансу було створено департаменти авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту та автомобільних шляхів. Їм було передано функції органів управління від державних адміністрацій авіаційного, залізничного та морського транспорту.

Укрзалізниця на 1 січня 1993 р. мала у своєму складі 6 залізниць, 27 відділків, близько 2 тис. залізничних станцій, 75 локомотивних і 83 вагонних депо, три метрополітени, понад 300 дистанцій колії, енергопостачання, автоматики, телемеханіки і зв'язку, вантажно-розвантажувальних робіт, цивільних споруд та інші підприємства. У складі залізничного транспорту України функціонувало орендне підприємство промислового залізничного транспорту, у складі якого працювали 32 самостійних підприємства промислового залізничного транспорту.

У 1992 р. на підприємствах промисловості й сільського господарства України було навантажено 613 тис. вагонів, розвантажено 956 тис. вагонів, перевезено 91 млн т і перероблено 54 млн т вантажів. Розгорнута довжина залізничної колії становила 51 тис. км, що складало 15% довжини всіх залізничних ліній колишнього Міністерства шляхів СРСР. Третина експлуатаційної довжини залізниць України була електрифікована, на них виконувалося 66% вантажообігу. Автоблокуванням було оснащено 60% довжини ліній. За 1992 р. залізницями України було відправлено 737,3 млн т вантажів, перевезено 1,5 млрд т, що більше ніж на залізницях країн ЄС разом узятих.

Водночас, після прийняття Указу Президента України «Про Міністерство транспорту України» і Декрету Кабінету Міністрів України «Про управління майном, що знаходиться у загальнодержавній власності» Державна адміністрація залізничного транспорту України

практично перетворилася на асоційовану ланку управління без будь-яких прав, а головне, без важелів впливу на процес перевезень, управління майном, призначення посадових осіб, затвердження статутів, створення централізованих фондів. Це призвело до втрати управління галуззю, зниження рівня дисципліни, відповідальності й авторитету керівного складу.

Створені Міністерство транспорту і Департамент залізничного транспорту в його складі суттєво ускладнювали структуру управління підприємствами. Ця структура передбачала таку схему управління: Мінтранс – Департамент – Укрзалізниця – залізниці – підприємства. Громіздкість цієї схеми особливо позначилась на прийнятті рішень, пов'язаних з експлуатаційною й економічною діяльністю, спрямуванням експортних вантажів у морські порти, на прикордонні станції, а також при узгодженні проектів законодавчих актів і нормативних документів.

Постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 1993 р. (№ 168) Л.Л.Железняк призначається першим заступником Міністра транспорту України. Поступово починає визначатися державна структура управління залізницями. Йде робота над доопрацюванням Положення про Укрзалізницю. Перебіг подій, відсутність коштів у бюджеті, скорочення управлінських структур знімають з порядку денного питання про створення залізничного міністерства, а робота спрямовується на те, щоб надати певні повноваження і зміцнити новий орган управління залізницями України – Укрзалізницю.

Із 15 по 18 червня 1993 р. у Варшаві (Польща) відбулася XXI сесія Наради міністрів ОСЗ. В її роботі взяли участь представники Білорусі, Болгарії, Угорщини, В'єтнаму, Китаю, Кореї, Латвії, Литви, Молдови, Монголії, Польщі, Російської Федерації, Румунії, Словацької Республіки, України, Чеської Республіки, Естонії. У зв'язку з утворенням на терені колишнього СРСР нових держав, політичними та економічними змінами в Європейському Союзі рішенням XX сесії Наради міністрів ОСЗ (Улан-Батор, червень 1992 р.) був створений новий орган – Конференція генеральних директорів (відповідальних представників) залізниць, яка є керівним органом ОСЗ зі співробітництва на рівні залізниць.

На XXI сесії розглядалося 5 питань, в основному щодо діяльності ОСЗ у сфері залізничного транспорту за нових умов. Були погоджені і прийняті нові документи: Положення про Організацію співробітництва залізниць, регламент Комітету ОСЗ, що відображали зміни й визначали правила розвитку співробітництва членів ОСЗ.

30 липня 1993 р. була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» (№ 586). Положенням було визначено, що Укрзалізниця є органом управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим Мінтрансу. Основні завдання нового органу полягали в такому: організація злагодженої роботи залізниць, об'єднань, підприємств та організацій залізничного транспорту з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях; управління процесом залізничних перевезень, регулювання у сфері організації та забезпечення цього процесу; вирішення питань ефективного використання залізничного рухомого складу, його збереження, оновлення, ремонту, забезпечення матеріально-технічними та паливно-енергетичними ресурсами; проведення єдиної інвестиційної й технічної політики на залізничному транспорті, впровадження досягнень науки і техніки, нових технологій; здійснення соціальної політики на залізничному транспорті.

Для розроблення основних напрямів розвитку залізничного транспорту, вирішення найважливіших питань його господарської діяльності була створена Рада Укрзалізниці. Очолив Укрзалізницю генеральний директор, якого призначав Кабінет Міністрів України. Витрати на її утримання зараховувалися на собівартість виробництва. Почалася робота зі створення структури управління, комплектування кадрами, розроблення нормативної бази, функціонування національної мережі залізниць.

У серпні була затверджена цільова програма розвитку транспортного комплексу до 2000 р. Вона була спрямована на забезпечення формування й удосконалення транспортного комплексу держави шляхом координації роботи всіх видів транспорту, використання загальних вимог та нормативів, впровадження прогресивних технологій і нової техніки, ефективного розвитку матеріально-технічної бази.

Укрзалізницею був взятий курс на розроблення перспективних довгострокових програм розвитку залізничного транспорту в усьому діапазоні його функціонування. Почався процес формування, укомплектування кадрами нової структури управління галуззю. Створювались головні управління, визначалися основні напрями й форми їх роботи.

За новими вимірами створювали, утверджували систему самостійних українських залізниць. Однак докорінно змінити на краще ритм залізничного конвеєру не вдалося. Серед низки причин головною була економічна криза в державі. Те, що сталося з економікою України, не має історичних аналогів. Протягом 1991–1993 рр.

валовий внутрішній продукт (ВВП) зменшився на 39%. Рівень інфляції в Україні, за даними Світового банку, був найвищим у світі. Почався загрозливий процес деіндустріалізації України. В серпні 1994 р. індекс реального обсягу промислової продукції проти рівня 1990 р. становив 51,2%. Тобто промислове виробництво скоротилося майже вдвічі. Під час великої депресії в США воно скоротилося лише на 46% [3, с. 80]. В листопаді 1998 р. ВВП зменшився у 2,4 рази [8]. І тільки у другій половині 1999 р. розпочалося його реальне зростання.

Криза в економіці призвела й до прогресуючого падіння обсягів перевезень. Якщо у 1992 р. навантаження й відправлення вантажів залізницями становило більше 700 млн т, то у 1993 р. – вже трохи більше 500, а у 1998 р. – лише 200 млн т [3].

Із 31 січня 1994 р. залізниці України переходили на самостійні розрахунки, запроваджувалися міжнародні принципи оплати за перевезення вантажів. Реально оцінюючи становище з фінансовим забезпеченням, залізниці взяли курс на цілеспрямовану роботу по збільшенню прибутків за рахунок підсобно-допоміжної діяльності. Це мало скеровувати трудові колективи на пошук резервів додаткового отримання коштів. Головним тепер стала не кількість навантажених вагонів за добу, а те, скільки зароблено коштів і де, яким чином зекономлено на втратах.

У 1995 р. тривав активний пошук оптимальної структурної перебудови залізничного транспорту України. На зборах і нарадах різного рівня – від цехів підприємств до Мінтрансу і Кабінету Міністрів – йшли бурхливі дискусії щодо реструктуризації, спрощення вертикальної управлінської піраміди. Йшлося про створення в системі залізничного транспорту України на різних рівнях об'єднань, холдингових компаній, нарешті, на рівні Укрзалізниці – фінансово-промислової групи. На базі українського об'єднання промислових підприємств залізничного транспорту «Укрзалізпром» влітку 1996 р. була здійснена спроба створити фінансово-промислову групу (ФПГ), яка б змінила структуру управління підприємствами, залишивши за центральним апаратом питання маркетингу, фінансів, координацію інвестицій [6].

Основою слугувало «Положення про створення (реєстрацію), реорганізацію та ліквідацію промислово-фінансових груп», затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 20 липня 1996 р. (№ 781). В ньому стверджується, що метою створення ПФГ є реалізація державних програм розвитку пріоритетних галузей виробництва і структурної перебудови економіки України [7]. Обговорювалися можливості розвитку ринкової інфраструктури – комерційних банків,

страхових і трастових компаній, випуску і продажу акцій залізничних підприємств та організацій. Передбачалося, що ринкові зміни на залізничному транспорті сприятимуть зміцненню зв'язків з реальними фінансовими інвесторами із країн Західної Європи. А тим часом на заході України визріли події іншого порядку, які мали велике значення не лише для Укрзалізниці, а й для економіки країни загалом. Наприкінці травня було відкрито залізничний перехід через кордон з Польщею в районі міста Рава-Руська, а невдовзі ще одне вікно в Європу «прорубали» спеціалісти Львівської залізниці. Через станцію Дякове, що на Закарпатті, почали курсувати пасажирські поїзди між румунським портовим містом Констанца і польським – Краків.

1996 рік увійшов до історії нашої країни як рік прийняття Основного закону держави – Конституції України. Для залізниць України він знаменний ще й тим, що Верховною Радою 4 липня прийнято Закон України «Про залізничний транспорт», який створив міцну юридичну базу для подальшого розвитку залізничного транспорту нашої держави, дав можливість за умов становлення ринкових відносин проводити більш ефективну політику реструктуризації, поставив у рамки закону взаємини залізниць з органами влади усіх рівнів. Цей закон став відправним у перегляді раніше прийнятих нормативних документів і приведенні їх у відповідність з ним. У статті 2 цього Закону чітко зафіксовано: «Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту, як частини єдиної транспортної системи країни, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України» [2, с. 6]. В документі також визначено основні економічні та фінансові засади діяльності залізничного транспорту, закладено нормативну базу організації безпеки руху, роботи за умов надзвичайних обставин, охорони вантажів та об'єктів галузі, трудових відносин працівників тощо.

Проте загальна криза в державі не оминула залізничної галузі. Обсяги перевезень протягом 1991–1996 рр. скоротилися у 2,2 раза, відбулося катастрофічне старіння рухомого складу, колійного господарства (майже кожен п'ятий кілометр залізничної колії експлуатувався з простроченим терміном капітального ремонту) [9]. У зв'язку з цим Кабінет Міністрів приймає Постанову «Про заходи щодо стабілізації роботи залізниць», в якій вимагає від Мінтрансу та Укрзалізниці зменшити експлуатаційні витрати, привести виробничу базу та

чисельність працівників залізничного транспорту у відповідність з виконуваними обсягами робіт, обчислення тарифних відстаней та перевезення вантажів здійснювати на підставі фактично виконаної роботи [9].

Поліпшенню організації управління та взаємодії залізниць в рамках відомства сприяла Постанова Кабінету Міністрів України «Про безкоштовну передачу рухомого складу залізничного транспорту та визначення осіб, відповідальних за внесення податку на додану вартість до бюджету з об'єктів оподаткування на залізничному транспорті» від 24 вересня 1997 р. (№ 1056). Відповідно до цієї постанови безкоштовна передача рухомого складу однією залізницею або підприємством залізничного транспорту загального користування державної форми власності була спрощена і стала здійснюватись за поданням начальника залізниці на основі рішення Укрзалізниці. Це сприяло підвищенню мобільності й доцільності використання рухомого складу в масштабах усього залізничного відомства. Наказом Міністерства транспорту України від 23 червня 1999 р. (№ 326) був затверджений «Порядок безкоштовної передачі рухомого складу залізничного транспорту однією залізницею або підприємством залізничного транспорту загального користування державної форми власності», в якому конкретизувалися мотиви та порядок передачі.

Основні види діяльності залізниць та Укрзалізниці в цілому слід було визначити і законодавчо затвердити. Цьому сприяла Постанова Кабінету Міністрів України та затверджений нею 16 лютого 1998 р. (№ 173) Перелік робіт (послуг), що належить до основної діяльності залізничного транспорту. До таких робіт, зокрема, належали: поточне утримання, профілактичний огляд, обслуговування та всі види ремонту основних фондів, інвентаря, що використовується в основній господарській діяльності; експлуатація локомотивів, вагонів, дизель- та електропоїздів, їх екіпірування та прибирання; підготовка вагонів і контейнерів до перевезень; маневрова робота супроводження поїздів; продаж квитків та ін.

Функціонування залізничного транспорту є складовою частиною загального господарського розвитку і означає діяльність усіх взаємопов'язаних підприємств та структурних підрозділів галузі, спрямовану на виконання єдиного перевізного процесу. Вона включає експлуатаційну діяльність – пов'язану з перевезенням пасажирів, вантажів, вантажобагажу, пошти тощо, і підсобно-допоміжну діяльність – пов'язану з виконанням низки дорожніх операцій та організацією виробництв, продукція (послуги) яких використовуються переважно для потреб експлуатаційної діяльності залізниць.

Важливою віхою у становленні залізничного транспорту незалежної України стало затвердження постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. (№ 457) Статуту залізниць України. Зі змінами і доповненнями, внесеними постановами Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2002 р. (№ 1510) та від 25 грудня 2002 р. (№ 1973), Статут залізниць України діє й по нині. В ньому зазначається, що залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки та потреби населення в перевезеннях. Основною організаційною ланкою визнана залізниця. Статут визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом. Статутом регламентується порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу й пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносин залізниць з іншими видами транспорту [2, с. 16].

Таким чином, залізниця отримала головний економіко-правовий документ, який регламентує її роботу. Він став своєрідним підсумком, що ознаменував завершення складного періоду становлення й розвитку, пошуку шляхів виживання за умов переходу до ринкових відносин.

Основним досягненням перших 5 років функціонування залізничного транспорту незалежної України було збереження цілісності галузі, закріпленої у 1996 р. Законом України «Про залізничний транспорт». Однак економічні негаразди тривали. Наприкінці 90-х років галузь вразив «вірус» посередництва та бартеру. Обігові кошти вимивались комерційними структурами.

Переломним моментом для залізничного транспорту став квітневий (2000 р.) Указ Президента України, який визначив основні напрями його подальшого функціонування та розвитку. Реалізація вимог Указу Президента України дозволила, за тієї самої законодавчої бази і незначних зрушень в економіці держави стабілізувати роботу залізничного транспорту, ліквідувати посередництво та бартеризацію і за короткий термін погасити борги до бюджету та по заробітній платі залізничникам.

Українські залізниці стали рентабельними. Якщо у 2000 р. вони мали 1040 млн грн. збитків, то у 2001 р. було отримано понад 40 млн грн. чистого прибутку. Позитивний баланс фінансової діяльності залізничного транспорту за 2001 р. становив 1080 млн грн., а з врахуванням витрат, які зросли на 2600 млн грн., економічна ефективність

роботи Укрзалізниці зросла проти 2000 р. на 3850 млн грн. (або у 1,5 раза). Позитивні результати діяльності дозволили розпочати відновлення інфраструктури й технічних засобів. За кошти залізниць було реконструйовано десятки вокзалів, серед яких столичний Київський вокзал, що став одним із кращих у Європі. Розпочато виготовлення сучасних пасажирських вагонів у Кременчуці, дизель- та електропоїздів у Луганську, електровозів у Дніпропетровську, колійної техніки у Старокраматорську.

Додатково отримані кошти дозволили у 2001 р. майже в 2 рази збільшити асигнування на виплату заробітної плати та вирішення інших соціальних питань.

Висновки. Десятиліття незалежності України стало періодом реформування однієї з головних складових залізничного комплексу держави – залізничного транспорту. В умовах переходу від командно-адміністративної до ринкової системи господарювання проведена розбудова ринкової інфраструктури та ринкових інституцій, створені організаційні та законодавчі основи становлення Укрзалізниці, як головного органу управління залізничним транспортом.

В державі створена законодавча база, основою якої стали закони України: «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», затверджений Постановою Кабміну «Статут залізниць України» та інші документи, що забезпечують нормативно-правове регулювання перевезень вантажів і пасажирів залізницями.

Також забезпечений вихід Укрзалізниці на міжнародну арену. Вона стала членом Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), брала активну участь у розробці й прийнятті документів, що регламентують роботу ОСЗ, визначають правила міжнародного співробітництва.

Рассматриваются основные организационно-экономические мероприятия становления главной составляющей железнодорожного комплекса – железнодорожного транспорта Украины в период 1991–2001 гг. Исследуются политико-экономические, юридические, международные аспекты создания «Укрзалізниці», которая обеспечивает внутренние и внешние транспортно-экономические связи и потребности населения в перевозках. Особое внимание сосредоточивается на проблемных аспектах реализации организационно-политических и экономических мероприятий в условиях экономического кризиса 1990-х годов.

Ключевые слова: железнодорожный комплекс Украины, рыночные изменения.

1. *Європейський вибір*: Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002–2011 рр. Послання Президента України до Верховної Ради України 18 червня 2002 р. // Урядовий кур'єр. – 2008. – 20 червня.
2. *Залізничний транспорт в Україні. Нормативна база* / Упоряд. О.М.Роїна. – К.: КНТ, 2005. – 480 с.
3. *Ключеров Г.* Как украинский состав «отцепили» от исчезнувшей страны // *Магістраль*. – 2008. – 30 липня.
4. *Краснодемська З.* Поїзд у завтра готується рушити вже сьогодні // Урядовий кур'єр. – 1996. – 23 липня.
5. *Кучма Л.Д.* Кроки становлення національної економіки, 1994–2004 роки: Доповіді та виступи Президента України. Офіційні документи. У 2 кн. – Кн. 1. – К.: Либідь, 2008. – 520 с.
6. *Москаленко П.* К созданию финансово-промышленной группы // *Магістраль*. – 1996. – 30 липня.
7. *Про затвердження Положення про створення (реєстрацію), реорганізацію та ліквідацію промислово-фінансових груп.* Постанова Кабінету Міністрів України від 20 липня 1996 р., № 781 // Урядовий кур'єр. – 1996. – 1 серпня.
8. *Про заходи щодо економічної стабілізації та стимулювання виробництва.* Виступ Президента України із позачерговим Посланням до Верховної Ради України 19 листопада 1998 р. // Урядовий кур'єр. – 1998. – 21 листопада.
9. *Про заходи щодо стабілізації роботи залізниць.* Постанова Кабінету Міністрів України від 20 липня 1996 р., № 774 // Урядовий кур'єр. – 1996. – 1 серпня.
10. *Хахлюк А.М.* Залізничний комплекс УРСР в період дванадцятої п'ятирічки (1986–1990 рр.) // *Історія народного господарства та економічної думки України: Зб. наук. праць.* – Вип. 39–40 / Редколегія: Т.І.Дерев'янкін (відп. ред.) та ін. – Київ, 2007. – С. 131–140.
11. *Шляхом радикальних економічних реформ.* Звернення Президента України до Верховної Ради України 11 жовтня 1994 р. // Урядовий кур'єр. – 1994. – 13 жовтня.

Одержано 3.12.2008.