

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ НЕОБОСНОВАННОСТЬ
РЕФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
УКРАИНЫ**

**ECONOMIC REFORM INVALIDITY TRANSPORT COMPLEX OF
UKRAINE**

Аксенов И.М.

Ivan Axsenov

У статті наведена економічна необґрунтованість чергової реформи транспортного комплексу. Приведені можливі наслідки її здійснення.

Реформирование транспортного комплекса и его локомотива экономики — железнодорожной отрасли, проводится с момента получения Украиной независимости. Для осуществления реформ было разработано множество Программ, но их реализация в транспортном комплексе и на железных дорогах Украины за годы независимости выполняется волевым способом. Меняются Президенты и Правительства и, вместо преемственности Программ и их выполнения, начинается новая волна по их «обновлению». И, как обычно старые Программы идут в корзину. Так произошло и при очередной смене Президента и новом правительстве Украины.

16 декабря 2009г, на волне предвыборной компании, Постановлением правительства Украины N 1555-р, была принята и утверждена очередная Программа развития транспортной отрасли под названием «Стратегия розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року». Главная задача, которую предстояло решить согласно ее реализации — реализовать множество проблем, а в целом создать транспортную экономику нового качества, более эффективный и успешно работающий транспортный комплекс Украины, отвечающей растущим потребностям различных экономик страны и населения.

Прошли очередные выборы, сменились органы власти и, как и при предыдущих ее сменах, Программа, принятая 16 декабря 2009г была, в очередной раз, признана непригодной. И 9 декабря 2010 г., вместо глубокого анализа достоинств Программы от 16 декабря 2009 г. и других программ, сохранения преемственности их положений и осуществления реформирования транспортного комплекса с целью преодоления имеющихся негативных тенденций, и, в первую очередь, на железных дорогах, усовершенствовать Законы «О транспорте», «О железнодорожном транспорте», а также издать новые законы «О мерах вывода транспортного комплекса из кризисного состояния» и «О повышении ответственности правительства, администраций регионов и других инстанций за не компенсацию в полном объеме ущерба железных дорог за льготные пассажирские и пригородные перевозки» и др., под предлогом «создания в Украине наиболее современной транспортной инфраструктуры, сильнейшей как минимум в

Восточной Европе», указом Президента Украины № 1085/2010 «Об оптимізації системи центральних органів виконавчої влади», старая программа отменена и вместо Министерства транспорта и связи, создано Министерство инфраструктуры Украины.

Отмена Программы произошла без каких-либо обоснований. Так новые руководители Украины в очередной раз реформировали «Стратегию розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року», а по сути ликвидировали Министерство транспорта, которое объединяло экономикообразующий транспортный комплекс, растворив его основную деятельность (транспортный процесс), в инфраструктуре, в том числе и железнодорожного транспорта, являющегося одним из крупнейших «доноров» бюджета государства (свыше 8-9 млрд. грн ежегодно), пенсионного фонда, местных бюджетов и внебюджетных фондов. То есть вместо создания более эффективного и успешно работающего транспортного комплекса Украины, отвечающего растущим потребностям различных экономик страны и населения ликвидировали министерство, которое объединяло, по образному выражению, «кровеносную систему хозяйственного механизма страны» — куда входила и транспортная инфраструктура.

«Реформаторы» по сути создали такую ситуацию, при которой в Украине нет транспортного процесса как такового, есть только инфраструктура. Они не приняли во внимание, что основной деятельностью транспортного комплекса являются перевозки и что главное назначение транспорта: удовлетворять потребности экономик и населения в перевозках. Инфраструктура транспорта — это вспомогательные подразделения, технические средства, строения сооружения и др., которые оказывают содействие основной деятельности (осуществлению перевозок — выполнению транспортного процесса). Новая реформа транспортного комплекса — это очередное волюнтарное решение, принятое без понимания закона непредвиденных экономических последствий.

Реформирование системы управления транспортным комплексом и его экономической эффективностью, согласно новой Программы, не направлено на более полное использование трудового и творческого потенциала работников комплекса, на основе совершенствования технологий производства и экономических отношений, сокращение затрат (а они ежегодно возрастают темпами, превышающими рост доходов 5-7 раз. При сохранении тенденции к 2014 г. расходы еще возрастут в 2-3 раза!). Задачи повышения эффективности результатов и производственно-экономической деятельности, уменьшения транспортной составляющей в цене отечественной продукции, а следовательно и развитие экономики страны в целом, повышение жизненного уровня населения при реализации такой программы не будут решены.

Растворение основной деятельности транспортного комплекса в инфраструктуре и туризме приведет не только к ухудшению работы транспортной системы, но даже к распаду единой экономикообразующей железнодорожной отрасли. Реформа породила сомнения у научной общественности, специалистов и работников железнодорожного транспорта, заводов отрасли и других подразделений относительно целей ее осуществления потому, что направлена она на разрушение системы управления перевозками, выдержавшей испытания

временем. Однако публично, из-за боязни быть уволенным, никто по данной реформе не высказался. А кто высказался относительно достоинств Программы 2009 г. снимали с должностей.

Опыт проведения реформ транспортного комплекса в разных странах, в том числе и в России показывает, что проводились они с учетом современных научных системных подходов, формировании оптимальной, двухзвенной структуры управления транспортным комплексом. Цель реформ — совершенствование экономико-географической структуры и производственных отношений в стране. Были проведены крупные организационные и технические мероприятия, направленные на снижение эксплуатационных расходов и в первую очередь связанных с уменьшением ступеней управления и с заработной платой. И при таких подходах к реформе были допущены ошибки, которые и до сего времени отрицательно влияют на экономику стран, осуществивших ее.

Если посмотреть реформы в Украине, то мы увидим итоги каждой из них — отечественные реформаторы слепо копируют зарубежные мероприятия, не учитывают особенности экономического и социального развития страны, не уделяют внимания и историческому, 180 летнему опыту реформирования и развития железных дорог царской России и Советского Союза. А здесь есть немало полезных разработок, которые не потеряли актуальности в настоящее время. Среди них разработки о тарифной политике, материальной заинтересованности железнодорожников; разгосударствлении железных дорог, об их укрупнении, создании железнодорожных предприятий смешанного типа и др. Почему же это не учитывается разработчиками наших реформ? Куда мы спешим? Какова цель ликвидации Министерства транспорта? А цель далеко задуманная: облегчить и ускорить дериван железных дорог. Это подтверждается выступлением И. Акимовой на одном из каналов телевидения. Смысл его сводится к следующему, провести реформы быстро, чтобы не было сопротивления со стороны разумных чиновников, чтобы никто не понял их смысл, а слепо выполнял.

Властные структуры не принимают во внимание, что осуществление реформы транспортного комплекса Украины и, особенно, железнодорожной экономики, необходимо проводить с ясными целями, опытными кадрами, эффективной системой управления и мощнейшей государственной и политической поддержкой. Для ее реализации нужно четко уяснить модели рынка, на котором железнодорожная, общенациональная экономика, определяющая стабильность всей экономики страны работает. Не принятие во внимание модели рынков, на которых общенациональная экономика работает не обеспечить ее развитие, а, следовательно, и развитие экономики страны.

Поэтому при проведении реформы, прежде всего, следовало бы **закрепить законодательно правила** оказания услуг на железнодорожном транспорте, **построить стройную организационно-правовую вертикаль** конструктивного взаимодействия железных дорог с субъектами транспортного рынка и ответственности всех его участников — железных дорог, Правительства, администраций регионов и потребителей транспортной продукции. С правительством, регионами и частными перевозчиками должны заключаться двусторонние или многосторонние взаимовыгодные соглашения. Особое внимание

следовало уделить правовому статусу осуществления пассажирских перевозок. В условиях рыночных отношений бесплатно они не должны выполняться, а труд железнодорожников надо оплачивать сполна.

Организация работы сотрудников транспорта должна быть на принципах заинтересованности в результатах своего труда. То есть оплачивать их труд необходимо в зависимости от конечных результатов работы. Это означает, что в настоящих условиях адресное стимулирование труда особенно актуально для железных дорог страны.

Ныне в Украине при разработке и реализации программы реформирования, не совершенствуют механизм взаимоотношений железных дорог с правительством и администрациями регионов по финансовым вопросам, особенно относительно компенсации убытков от пассажирских перевозок. В результате несовершенства данного механизма Правительство и регионы не вкладывают средства в развитие железных дорог, не компенсирует в полной мере убытки за льготные пассажирские перевозки. В результате износ основных фондов перешел предел экономической безопасности. Почему на это не обращают внимания? Почему при росте инфляции, падении норм прибыли от перевозок и их объемов (грузовых на 40 %, а пассажирских на 15 % — по сравнению с 2008 г.), снижении рентабельности железных дорог, ежедневном удорожании цен на продукцию первой необходимости для них, ухудшении жизненного уровня населения приватизацию железных дорог и выделение железнодорожной инфраструктуры в самостоятельный объект управления считают идеальным вариантом реформирования, при сравнительно стабильной работе отрасли и огромных суммах наполнения ею бюджета страны, не выделяя ни копейки на развитие? Почему слепо копируют опыт приватизации за рубежом и не учитывают особенности развития экономики Украины, жизненный уровень населения, географическое положение, культуру и др.? Почему не учитывают просчеты в реструктуризации отрасли, допущенные в России, Англии, Польше и др.? Хотя бы учли просчеты России при реформировании железнодорожной экономики и свои. Например, в России вследствие несовершенства взаимоотношений железных дорог и частных перевозчиков порожний пробег достиг 45 %. Частники не хотят перевозить экономически не выгодные для них грузы. И у специалистов России уже возникают мысли о возвращении к старой, оправданной историей системе управления процессом перевозок.

Имеются отрицательные примеры реформирования и в Украине, в частности, поспешное создание на Юго-Западной железной дороге “Укрвагонсервиса” (1997 год). Как и следовало ожидать, его создание не позволило улучшить качество обслуживания пассажиров, а привело к увеличению убытков. Создание второй необоснованной структуры — УЦОП (1993 год) только усложнило ранее существовавшую систему обслуживания — образовалась пятизвенная цепочка управления пассажирскими перевозками ЦЛ-УЦОП-Л-ДН-ДС (ЛВОН). Это привело к дублированию множества функций и к увеличению издержек.

При разработке реформ необходимо предусматривать и экономически обосновывать организационные и технические мероприятия, направленные на снижение эксплуатационных расходов и в первую очередь связанных с заработной

платой, привлечение частного капитала и создания нового механизма взаимодействия железных дорог с государством по вопросам их финансовой деятельности. Для стимулирования частных инвестиций в развитие железных дорог правительство должно гарантировать инвесторам минимальный уровень рентабельности — например, 5 %.

Требуют проработки методологические основы комплексной оценки нововведений в области транспорта, обоснования способов соизмерения спроса и предложения на транспортные услуги, исследования проблемы формирования стратегий развития региональных транспортных комплексов с учетом необходимого уровня качества транспортного обслуживания и обеспечения конкурентоспособности транспорта на международном рынке перевозок в условиях роста конкуренции.

Пора уже прекратить назначения руководителями транспортной отрасли некомпетентных министров и других чиновников. В развитых странах на должности менеджеров-руководителей транспорта преподаватели физкультуры и истории, спортсмены-автогонщики и др. «специалисты, *способные решать масштабные задачи*» не назначаются. В цивилизованных странах понимают — транспортный комплекс основная отрасль в экономике страны и эффективно ею могут управлять не «свои люди», а только менеджеры-профессионалы, компетентные менеджеры высшей квалификации, знающие процесс перевозок, а не те которые считают себя таковыми. Назначение некомпетентных менеджеров министрами транспорта и Генеральными директорами Укрзалізничці – одна из основных причин кризисного состояния транспортной экономики, вызвавшей цепную реакцию кризиса всех экономик страны.

Под руководством действительно компетентного министра Г.Н. Кирпы в условиях критического финансового положения были модернизированы железнодорожные линии, терминалы и пункты пропуска в коридорах.

Был осуществлен переход на двухзвенную структуру управления, ликвидирован, как лишнее звено, Департамент железных дорог при министерстве.

Создана национальная автоматизированная система комплексного обслуживания пассажиров «Экспресс-УЗ», которая позволяет значительно повысить качество услуг и перейти на независимую систему учета, контроля и расчетов за железнодорожные перевозки.

По опыту западноевропейских железных дорог была разработана и внедрена интермодальная технология перевозок, другие прогрессивные технологии.

Для выхода на международный рынок транспортных услуг в Украине значительное внимание уделялось интеграции железных дорог в европейскую транспортную систему и др.

Украина присоединилась к ряду международных конвенций, завершён процесс ее присоединения к Конвенции о Международном железнодорожном сообщении (КОТИФ). Укрзалізничці является членом Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ) и членом Международного союза железных дорог (МСЖД). Последовательно проводится работа по упрощению пропуска грузов через границы и др.

При очередной реформе фактор компетентности при ликвидации

Министерства транспорта и связи снова не приняли во внимание. В очередной раз в министром, экономически необоснованного, созданного министерства и его первым заместителем, назначены не специалисты транспорта, а «свои люди», *«грамотные и энергичные специалисты, способные решать масштабные задачи»*, которые вообще не изучали транспортные процессы, не понимающие их экономическую сущность. Очевидно, произошло это потому, что новый Президент и глава Правительства еще не убедились, что *«специалисты способные решать масштабные задачи»*, не могут предусматривать макроэкономические изменения, которые осуществляются в транспортном комплексе и, поэтому эффективно управлять его экономикой не могут. Подтверждено это «энергичностью и грамотностью» ряда министров, «способных решать масштабные задачи». Все они без знания транспортного процесса энергично начинали свою деятельность с реформирования транспортного комплекса, не учитывая закон непредвиденных экономических последствий, нарушая моральные нормы.

Результаты известны, в частности, *«специалистами, способными решать масштабные задачи»*, для совершенствования системы управления на транспорте увеличили число ступеней управления транспортным процессом. Штат нового Министерства инфраструктуры увеличился на 60 человек, по сравнению с Министерством транспорта и связи.

Из-за подобных нововведений расходы на содержание управленческого аппарата с 2000г. возросло с 1,5% до 7%, а по аппарату УЗ — в 16,9 раза! Необоснованные экономически постоянные реформы железнодорожного транспорта создали угрозу экономической безопасности страны. Износ основных фондов здесь составляет свыше 80 %. При оживлении экономики выясняется, что нечем возить грузы и пассажиров. Отрасль теряет положение на рынке перевозок. Вместо конкурирования с автомобильным транспортом в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении, отменяют поезда. А генеральный директор УЗ В. Козак спокойно объявляет, что в 2011 г. «мы закупим 2 электро - и 2 дизель-поезда». А только по ст. Иловыйск в новом расписании отменено 3 пригородных поезда, а сколько их отменено по другим железным дорогам?

Украина признана страной с рыночными отношениями, но их развитие в экономике страны, в том числе транспортной требует совершенства и переосмысления, в первую очередь, принципиальных положений о роли транспорта в развитии общества.

Анализ современного состояния железнодорожной отрасли показывает следующее:

1 В Украине не создана современная система качественного и эффективного транспортного обслуживания экономики и населения. Это тормозит социально-экономическое развитие государства.

2. Развитие транспортного комплекса и совершенствование его отраслевой структуры управления, создание оптимального соотношения участия видов транспорта в транспортно-технологических системах не осуществляется в соответствии с современными требованиями из-за необоснованных экономически авантюрных реформ.

3. Системы доставки грузов и пассажиров не нацелены на новые

экономические отношения. На первое место не поставлены такие критерии рыночного механизма, как рациональная таможенная политика, строгое соблюдение договорных обязательств между участниками транспортного рынка, высокая скорость доставки грузов и их сохранность, выполнение расписаний движения пассажирских поездов и повышение скорости их движения, безопасность движения, высокий уровень стандартов качества транспортных услуг и полное удовлетворение нужд экономики и населения в перевозках.

4. При миллиардных финансовых выплатах в госбюджет (8-9 млрд. ежегодно) железные дороги не получают помощи от правительства и региональных администраций на развитие. Вследствие этого не проводится системная замена и пополнение подвижного состава современными локомотивами и вагонами, модернизация инфраструктуры, изменение технологий обслуживания потребителей.

5. Регулирование тарифов, несмотря на очевидное отсутствие монополии железнодорожного транспорта до сих пор осуществляется государством. Это не позволяет осуществлять мероприятия, направленные на расширение использования эффективных ТТС при участии железнодорожного и других видов транспорта, проводить оптимальную тарифную политику и изменять их уровень в зависимости от спроса.

6. Вследствие несовершенства тарифной политики, отсутствия комплексного управления транспортными, грузовыми, пассажирскими, информационными и финансовыми потоками Украина ежегодно понесет потери в миллионах долларов США из-за отклонения значительных объемов транзитных грузов и пассажиров от транспортных маршрутов страны. Растет транспортная составная в конечных пунктах потребления продукции, которая не позволяет усилить конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей на мировом рынке.

Поэтому, на наш взгляд, первоочередного внимания в данный период фундаментальной проработки заслуживают следующие проблемы:

1. Место транспорта в общественном производстве и особенности транспортной продукции (услуг).

2. Единый транспортный комплекс Украины (ЕТКУ) или локальный вид транспорта по отраслям (железнодорожный, водный, автомобильный и т.д.).

Принципиальное решение этой проблемы потребует научной проработки ряда вопросов, связанных с функционированием ЕТС в новых рыночных условиях, с учетом особенностей развития экономики страны. Следует определить статус железнодорожного транспорта — является ли он естественной монополией или нет и каковы рычаги регулирования этой монополии? Каково место инфраструктуры в перевозочном процессе?

3. Повышение эффективности инвестиций в развитие железнодорожного транспорта. Для этого необходимы методические рекомендации по определению приоритетных направлений вложений и рациональное использование, построенные на основе теории социально-экономической эффективности развития транспортного процесса, а также методические рекомендации по развитию транспортного комплекса и его инфраструктуры, эффективного управления транспортным предприятием.

4. Решение такой важной темы, как обоснованное формирование транспортных тарифов и выработка на транспорте тарифной политики, построенной на маркетинго-логистических принципах.

5. Для успешного функционирования хозяйственного механизма пассажирского комплекса особо важное значение имеет механизм компенсации убытков инстанциями, налоговая и таможенная политика применительно к транспорту.

6. Немаловажное значение для повышения эффективности управления транспортным производством следует уделить обновлению основных фондов железных дорог, созданию современной системы информационного обеспечения субъектов транспортного рынка, построенной на современных информационных технологиях. Нерешенность данных проблем приводит к заметным потерям доходов от перевозок и увеличению расходов.

7. Сложной проблемой является выбор обоснованной формы собственности на железнодорожном транспорте. При решении этой проблемы не копировать слепо опыт управления, а учитывать формирование сети и системы управления железными дорогами, выдержавшей испытание временем. Следует учесть мнение известного ученого и практика С. Ю. Витте, который предпочтение отдавал государственной форме собственности железных дорог. Он рассматривал их экономику в неразрывной связи с экономикой страны в целом. «Не подлежит никакому сомнению — отмечал С. Ю. Витте, что казенная эксплуатация русских железных дорог принципиально весьма желательна, ибо русское государство в принципе в эксплуатации железных дорог не может преследовать никаких других целей, кроме целей русского общего блага. Железные дороги могут служить лишь интересам русского народа, средством к приобщению его к высшим благам культуры — образованию и достатку». Положение С. Ю. Витте очень актуально для отечественных железных дорог. Президент Украины В. Янукович неоднократно заявлял, что он действует в интересах украинского народа и должен доказать это практикой. Необходимо проводить реформы как средство к приобщению народа к высшим благам культуры, а не в интересах отдельных дельцов.

8. Особого внимания заслуживает решение проблемы повышения качества подготовки специалистов в транспортных учебных заведениях. Обширность задач, которые здесь необходимо реализовать требует специального анализа и разработки, соответствующих мер. Назову лишь одну: увеличение расходов на развитие системы образования и привлечение руководящего состава министерства транспорта, Укрзализныци и железных дорог для чтения лекций студентам транспортных вузов, на общественных началах, как это делается в России. В Украине защитили кандидатские диссертации многие руководящие работники железных дорог и других видов транспорта, но ни один из них не проявил инициативы, чтобы обогатить студентов реальными сведениями по современным транспортным проблемам, поставить задачи которые они будут решать после окончания вуза.

В заключение, относительно реформирования, приведу *рекомендации по этому вопросу* известного во всем мире бизнесмена и одного из ведущих

экономистов прошлого столетия Г. Форда: «осуществлять реструктуризацию только после того, когда системный анализ покажет преимущества предлагаемых новых структур перед старыми и будет доказана экономически обоснованность *реформирования*. Если нет, следует спокойно продолжать изыскания, пока не получится положительный результат». Эту важную рекомендацию Г. Форда «грамотным, энергичным реформаторам, способным решать масштабные задачи» нужно усвоить и, если они служат интересам народа, о чем часто заявляют, всегда необходимо помнить и экономически обосновывать реформы.

Экономическая необоснованность ликвидации Министерства транспорта и создание надуманного Министерства инфраструктуры (подсобной отрасли), а также сомнительность избранной стратегии реформы, не направлена на ликвидацию здесь теневой деятельности, в тени которой свыше 50 млрд. \$, главная цель и задачи, которые она преследует, как я уже указывал, — пополнение теневого капитала, дальнейший дерибан железных дорог, локомотивов экономики страны, самых надежных перевозчиков.

Abstract

Reforming the transport sector and the locomotive of the economy - the rail industry, held since Ukraine gained independence. For the implementation of reforms has been developed a lot of the Program, but their implementation in the transport sector and the railways of Ukraine's independence runs strong-willed way. Me president and government and, instead of the succession of programs and their implementation, a new wave of their "upgrade". And as usual the old program go to the basket. It happened at the next change in the President and the new government of Ukraine. December 16, 2009, in the wake of the campaign, the Decree of the Government of Ukraine N 1555-P, was accepted and approved by another program transport industry development entitled "Strategiya rozvitku zaliznichnogo Transport period 2020 the Year". The main challenge we faced in accordance with its implementation - to realize a lot of problems, and generally a transport ekonomiku new quality, more efficient and successful transport complex of Ukraine, meets the growing needs of the various economies of the country and people.

Gone are the next elections, changed governments and, as in the preceding her shifts, program, adopted on 16 December 2009 was, once again, found to be unsuitable. And 9 December 2010, instead of deep Aliza merits Program December 16, 2009 and other programs, to save the succession of their provisions and implementation of transport sector reform in order to overcome existing negative tendencies, and, above all, on the railways, to improve the law "On Transport", "On the rail," and to publish new laws "On measures the output of the transport complex of the crisis situation" and "On increasing the responsibility of government, regional administrations and other authorities for not full compensation for loss of Railways subsidized passenger and suburban transport ", etc., under the pretext of" the establishment in Ukraine the most modern transportation infrastructure, the strongest in at least Eastern Europe "Decree of the President of Ukraine № 1085/2010« On optimizatsii System of Central organiv vikonavchoi Vladi, "abolished the old program and instead of the Ministry transport and communications, established the Ministry of Infrastructure of Ukraine.

Cancel the Programme took place without any justification. So the new leaders of Ukraine once again reformed "Strategy rozvitku zaliznichnogo Transport period 2020 the Year", and in fact eliminated the Ministry of Transport, which united ekonomikoobrazuyuschy transport complex, dissolving its core activities (transport processes), in ifrastukture, including rail transport, which is one of the largest "donor" state budget (more than 8-9 billion USD annually), the pension fund, local budgets and extra-budgetary funds. That is, instead of creating more effective and successful running of the transport complex of Ukraine, meets the growing needs of different economies and population of the country abolished the ministry, which is united by a figurative expression, "the circulatory system of the country's economic mechanism" - which included the transportation infrastructure

"Reformers" is essentially created tukuyu situation in which Ukraine does not have the transport process per se, there is only infrastructure. They did not take into account that the main activity of the transport complex are the transport and that the main purpose of transport: the needs of the economies and populations in transportation. Transport infrastructure - it's support units, facilities, buildings and other facilities that provide assistance to core activities (transportation services - implementation of the transport process). The new reform of the transport complex - this is just another volyuntarnoe decision without understanding the law of unintended economic consequences. Reforming the system of driving complex and its economic efficiency, according to a new program is not aimed at better utilization of labor and creativity of employees of the complex, on the basis of improved production technologies and economic relations, and reduce costs (and they are increasing annually at a rate exceeding the growth of income 5 - 7 times. When you save a trend toward more spending in 2014 will increase by 2-3 times!). Task efficiency and results of production and economic activity, reduce the transportation component in the price of domestic products and, consequently, the country's economy as a whole, higher living standards in the implementation of such programs are not bubut resolved.

Dissolution of the main activities in the transport sector and tourism infrastructure will not only lead to a deterioration of the transport system, but even to the collapse of a single ekonomikoobrazuyuschey rail industry. The reform gave rise to doubts in the scientific community, experts and employees of railways, factories and other parts of the industry with respect for its implementation because it is aimed at destroying the system of traffic management that has stood the test of time. However, publicly, for fear of being dismissed, none of this reform is not spoken. And who spoke on the merits of progamma 2009 took off from dozhnostey.

Experience of transport sector reforms in many countries, including in Russia shows that they were using modern scientific system approaches, the formation of optimal two-tier management structure of transport complex. The aim of reforms - improving zkonomiko - geography and industrial relations in the country. Were carried out major institutional and technical measures aimed at reducing operating costs, primarily associated with reduced levels of management and payroll. And with such approaches to reform, mistakes were made, which to this day a negative impact on the economies of countries that have implemented it.

If you look at reforms in Ukraine, we see the results of each of them - domestic

reformers blindly copying foreign activities do not take into account the specific economic and social development, and pay no attention to the historic, 180 year experience in reform and development of the railways of Tsarist Russia and the Soviet Union. And there are many useful developments that have lost relevance in the present. Among them, the development of the tariff policy, financial zainteressovankosti railroad; privatization of railways, their enlargement, the establishment of railway undertakings and the mixed type, etc. Why is this not taken into account by developers of our reforms? Where do we hurry? What is the goal of elimination of the Ministry of Transport? A goal far conceived: to facilitate and accelerate deriban railways. This performance podtverdzhatsya I. Akimova on one of television channels. Its meaning is as follows, to implement reforms quickly, so there was no resistance on the part of intelligent officials, so that no one understood their meaning, and blindly performed.

The power structures do not take into account that the reform of the transport complex of Ukraine, and especially the railway economy, should be done with clear objectives, skilled personnel, effective management system and strong government and political support. To implement it, should clearly understand the market model, where the railway, the national economy, which determines the stability of the country's economy works. Not taking into account the model of the markets in which a national economy is not working to ensure its development and, consequently, the country's economy.

Therefore, when the reform, above all, it would consolidate the rules of statutory services in rail transport, to build a coherent legal organizational hierarchy of quick construction of railways in the transport market actors and responsibilities of all participants - the railways, government, regional administrations and consumers transportation of products. With the government, regions and private carriers to enter into bilateral or multilateral mutually beneficial agreement. Particular attention should be given legal status of passenger transport. In free market conditions should not be executed and the work of railway to be paid in full.

Organization of work of employees of Transport should be on the principles of interest in the outcome of their work. That is, pay for their labor required, depending on the final results. This means that in these conditions targeted incentives for particularly important for the country's railways.

Today, in Ukraine in the development and implementation of the reform program, not a mechanism sovershenstvuyut relationship with the Government of the railways and regional authorities on financial matters, particularly with respect to the indemnification of passengers. As a result of imperfection of the mechanism of government and the regions have invested in the development of railways, not fully compensate for losses at reduced passenger traffic. As a result of depreciation of fixed assets has passed the limit of economic security. Why this is not paying attention? Why the growth of inflation, falling rates of profit from operations and amounts (up to 40% of freight and passengers by 15% - compared with 2008), reducing the profitability of the railways, dorozhnyy daily prices for the products of prime necessity for them, the deterioration of living of the population and privatization of railways in the allocation of railway infrastructure independent object management consider ideal reform, with a relatively stable job sectors and huge amounts of filling its budget, is not allocating a penny on development? Why blindly copy the experience of privatization abroad and do

not take into account the peculiarities of development of Ukrainian economy, standard of living of the population, geographical location, culture, etc.? Why do not account for errors in the restructuring of the industry, made in Russia, England, Poland, etc.? At least take into account the shortcomings of Russia to reform the economy and its railway. For example, in Russia, due to imperfections in the relationship of railroads and private carriers empty run reached 45%. Private owners do not want to carry is not economically advantageous for them loads. And experts from Russia already have thoughts of returning to the old history of justifiable process control system services.

There are negative examples of reform in Ukraine, in particular, the hasty creation of the South Western Railway "Ukrvagonservisa" (1997). As expected, its creation is not possible to improve the quality of passenger service, and increased the damages. Creating a second unreasonable structure - UTSOP (1993) only complicate pre-existing system of service - five-link chain was formed for passenger traffic CL-UTSOP-A-DN-DS (LVOK). This led to duplication of many functions and increase costs.

In developing the reforms necessary to provide and economically justify the organizational and technical measures aimed at reducing operating costs, primarily related to wages, to attract private capital and create a new interaction mechanism of railways and the state on their financial activities. In order to stimulate private investment in Railways government should guarantee investors a minimum level of profitability - for example, 5%. Require the elaboration of the methodological foundations of a comprehensive assessment of innovations in the field of transport studies comparing methods of supply and demand for transportation services, research on the formation of strategies for the development of regional transport systems, taking into account the required level of quality of transport services and transport competitiveness in the international market of transport in the face of rising competition. It is time to stop the appointment of the heads of the transport industry is not competent ministers and other officials. In developed countries, the position of managers-leaders of transportation and physical education teachers of history, athletes and race car drivers and other "experts, capable to solve major problems" are not appointed. In civilized countries, to understand - the main branch of the transport complex in the country's economy and effectively it can manage not "his people", but only managers and professionals, competent managers of highly skilled, knowledgeable transportation process, and not those who consider themselves as such. The appointment of incompetent managers, ministers of transport and CEO of Ukrainian Railways - a major cause of the crisis in the transport of the economy, which caused a chain reaction of all the crisis economies of the country.

Under the direction of really competent minister, GN Kirpa in a critical financial situation have been upgraded rail lines, terminals and checkpoints in the hallways.

Was the transition to two-tier management structure, eliminated as superfluous link Departamet Railways under the Ministry.

A national computerized system of integrated passenger service "Express-US", which can significantly improve the quality of services and access to an independent system of accounting, control and accounting for rail transport. The experience of Western European railways was developed and implemented intermodal transportation technology, and other advanced technologies.

To enter the international market of transport services in Ukraine, considerable

attention was paid to the integration of railways in the European transport system, etc.

Ukraine has acceded to several international conventions, completed the process of its accession to the Convention on International Carriage by Rail (COTIF). Ukrzaliznytsya is a member of the International Railway Transport Committee (CIT) and a member of the International Union of Railways (UIC). Consistently, work to simplify the passage of goods across borders, etc.

At the next reform of the competence factor in the elimination of the Ministry of Transport and Communications again not taken into account. Once again, a minister, economically unjustified, a ministry and his first deputy, appointed by non-specialist transport, and "his people", "competent and energetic professionals that can solve major problems," which generally have not studied the transport processes that do not understand their economic the essence. Apparently this happened because the new president and head of government is not convinced that "experts are able to solve major problems" can not include the macroeconomic changes that occur in the transport sector and, therefore, to manage its economy can not. Confirmed that "vigor and literacy" some ministers "can solve major problems." They are all without knowledge of the transport process energetically began their activities with the reform of the transport complex, not taking into account the law of unintended economic consequences of violating moral norms. The results are known, in particular, the "experts, able to solve major problems," to improve governance in transport has increased the number of steps driving processes of. State of New Ministry infrastructure increased by 60 people, compared with the Ministry of Transport and Communications.

Because of these innovations cost of the management staff since 2000. increased from 1.5% to 7%, and the ultrasonic apparatus - 16.9 times! Unreasonable cost permanent railway reform threatened the economic security of the country. Depreciation of fixed assets here is over 80%. With economic recovery turns out that there is nothing to haul cargo and passengers. The industry is losing position in the transport market. Rather than compete with road transport in passenger transport in suburban, cancel trains.