

ПИТАННЯ ВЗАЄМОПОВ'ЯЗАНОСТІ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ І ЕКОНОМІЧНОЇ  
ДІЯЛЬНОСТІ В ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОМУ КОМПЛЕКСІ ДЕРЖАВИ

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

Ананченко О.В., кандидат економічних наук, Київ, Україна.

Лабута А.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

QUESTION INTERCONNECTEDNESS PERSONNEL POLICY AND ECONOMIC ACTIVITY IN THE  
TRANSPORT SECTOR OF THE STATE

Gurnak V.M., Dr., Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Ananchenko O.V., Ph. D., Kyiv, Ukraine

Labuta A.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ВОПРОСЫ ВЗАИМОСВЯЗИ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В  
ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНОМ КОМПЛЕКСЕ ГОСУДАРСТВА

Гурнак В.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина.

Ананченко О.В., кандидат экономических наук, Киев, Украина

Лабута А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Україна, як самостійна незалежна держава існує вже чверть століття після розпаду Радянського Союзу. За роки незалежності в Україні створена нормативно-правова система, що дозволяла ефективно функціонувати транспортно-дорожньому комплексу і забезпечувати потреби народного господарства і населення в вантажних та пасажирських перевезеннях, а також в транзиті через нашу територію.

На жаль, на сучасному етапі розвитку, економіка країни знаходиться в кризовому стані, зокрема через анексію Криму та війну з проросійськими бойовиками в Донецькій і Луганській областях України. Це негативно позначається і на функціонуванні транспортного комплексу держави.

Разом з тим, в останні роки все більш проявляються негативні тенденції та необґрунтовані техніко-економічні рішення високопосадовців, що знижують стійкість транспортного конвеєра України. За двадцять п'ять років існування Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту і зв'язку України та Міністерства інфраструктури України його очолювали 17 міністрів, тобто нескладними арифметичними діями показано, що очільники працювали в середньому менше півтора року кожний. Після революції гідності і відсторонення представника регіоналів, тодішнього міністра М. Козака згаданим Міністерством вже керували протягом недосить тривалого проміжку часу М. Бурбак, А. Пивоварський, а тепер з квітня цього року – О. Омелян. На жаль, ні за своїм освітнім фахом, ні за досвідом практичної господарської роботи вони не є транспортниками.

В даній статті критично аналізуються окремі їх рішення та наслідки щодо економіко-технічної діяльності в різних аспектах на автомобільному, залізничному, морському та авіаційному транспорті. Публікується з пропозиціями подальшого обговорення науковцями та практичними фахівцями піднятих питань.

Виклад основного матеріалу.

В загальноприйнятому вигляді кадри – це штатний склад працівників підприємств, установ та організацій в різних галузях економіки. До управлінських кадрів відносяться працівники сфер матеріального і нематеріального виробництва, діяльність яких пов'язана з виконанням функцій різноманітного управління. Розрізняють три основні ланки діяльності управлінських кадрів: а) керівники, що мають право і зобов'язані ухвалювати рішення та керують їх впровадженням в практику господарської чи іншої діяльності; б) фахівці, які здійснюють підготовку проектів різних варіантів рішень беруть безпосередню участь в їх реалізації в подальшому; в) допоміжний персонал – займається збором інформації, підготовкою документів для вищезазначених керівників і фахівців. В загальному вигляді серед управлінських кадрів на макрорівні виокремлюють менеджерів вищої, середньої і нижчої ланок.

Метою даної публікації є розгляд і аналіз різноманітної діяльності керівників макрорівня, до яких ми відносим посади міністрів і їх заступників, очільників державних комітетів і об'єднань,

зокрема, стосовно сфери транспортно-дорожнього комплексу держави. Це стосується зокрема Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця), Державної авіаційної служби, Укравтодору, стратегічних морських портів.

Актуальність вибраної теми полягає в тому, що ці питання в комплексі на макрорівні майже не висвітлюються в науково-економічній пресі та засобах масової інформації.

Безумовно, головною посадою, що визначає напрями ефективного функціонування транспортно-дорожнього комплексу держави є Міністр інфраструктури України (раніше – міністр транспорту, міністр транспорту і зв'язку). На жаль, за чверть століття існування нашої держави, стан інфраструктури в транспортних підгалузях майже не розвивається, зокрема це стосується автомобільних доріг як магістрального так і місцевого значення, технічного стану рухомого складу залізниць, умов перевезення пасажирів приміськими автобусами, фактичного знищення річкового транспорту в зв'язку з рейдерським захопленням АСК «Укррічфлот» тощо.

На нашу думку, негативно впливає на перспективи розвитку транспортно-дорожнього комплексу України неефективна кадрова політика. За 25 років незалежності в різних Урядах держави міністрами транспорту (транспорту і зв'язку, інфраструктури) України призначались О. Климпуш, І Данькевич (в двох урядах), В Пустовойтенко, Л. Костюченко, В. Череп, Г. Кірпа, Є. Червоненко, В. Бондар, М. Круглов, Й. Вінський, В. Рудьковський, Б. Колесніков, М. Козак, К. Єфименко, М. Бурбак, А Пивоварський і О. Омелян – всього 17 осіб. Не складний математичний розрахунок показує, що в середньому кожен міністр обіймав цю посаду менше ніж півтора роки. Варто відзначити, що за основною фаховою освітою та родом попередньої виробничо-господарської діяльності транспортниками можна вважати тільки О. Климпуша, Л. Костюченка, Г. Кірпу та М. Козака. Інші ж керівники ставали міністрами за партійними квотами або за особистою відданістю Президенту або Прем'єр-міністру України і зовсім не вживали заходів перспективного характеру, вирішуючи часто лише завдання локального та поточного характеру. Проте, в інтерв'ю та на брифінгах робляться гучні заяви про перспективи та наміри здійснити якісь масштабні проекти, що потім не мають ніякого реального продовження і про них невдовзі забувають.

В основному в даній статті аналізується період діяльності і кадрової політики в транспортно-дорожньому комплексі після революції гідності, тобто з березня 2014 року. В новому Уряді посаду Міністра інфраструктури обійняв Максим Бурбак, що не мав ні фахової транспортної освіти, ні будь-якого досвіду господарської діяльності в галузі транспорту, проте був в добрих стосунках з прем'єр-міністром А. Яценюком. Дивна кадрова політика Міністерства інфраструктури України проводилася відносно керівництва Укрзалізниці. Після революції гідності, новий Міністр інфраструктури України М. Бурбак сприяв призначенню генеральним директором Укрзалізниці М. Остаюка. Проте, через певний час, того звільнили з займаної посади в зв'язку з висунутими обвинуваченнями в зловживанні та перевищенні повноважень службового становища і кримінальну підозру.

Неодноразово Міністр інформував засоби масової інформації про наміри побудувати 8-ми кілометрову залізничну ділянку від аеропорту «Бориспіль», щоб пасажири могли переїжджати безпосередньо в Київ, а для цього є домовленість з японськими інвесторами. Проте, настали позачергові парламентські вибори і М. Бурбак став народним депутатом України, а в Верховній Раді VIII скликання став лідером партії «Народний фронт», яку очолює А. Яценюк. Ніяких важливих законопроектів стосовно транспортних галузей від цієї фракції поки не спостерігається.

В новому Уряді вже при Міністрі інфраструктури України А. Пивоварському досить тривалий час були тільки тимчасово виконуючі обов'язки Гендиректора Укрзалізниці: М. Кранц, О. Завгородній і Є. Кравцов. До речі, в інтерв'ю в січні 2015 року [5] Міністр інфраструктури інформував, що «Вперше за всі роки існування Укрзалізниці призначення її керівника проходитиме не за чияюсь рекомендацією, квотою чи домовленостями, а за підсумками відкритого конкурсу, до участі в якому публічно запросили всіх, хто відповідає цим параметрам. Вирішальним в цьому відборі є те, що цей процес відбувається за чітким алгоритмом, який попередньо було широко оприлюднено відомими міжнародними кадровими та аудиторськими компаніями Talent Advisors, EBS та Deloitte, партнерами Міністерства, задіяними у пошуку фахівців на ключові посади в галузі». Повідомлялось і про відкритий конкурсній участь у відборі на посади генеральних директорів аеропортів «Бориспіль», «Львів» та Укрзалізниці. Тоді в інтерв'ю виданню Hubs сказав заступник Міністра інфраструктури – керівник апарату Володимир Омелян [5]. Проте, ні протягом цілого 2015 року і першого кварталу 2016 року гендиректор Укрзалізниці так і не був призначений. І це при тому, що саме в цей період відбувалось створення публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця». Як відомо, 21 жовтня 2015 р. – в.о. голови правління ПАТ «Укрзалізниця» Олександр Завгородній, що був призначений на цю посаду Кабінетом Міністрів України 4 вересня 2015 року, зареєстрував

компанію у відділі державної реєстрації Печерського району столиці. Згодом Уряд затвердив особовий склад Правління, Наглядової ради та Ревізійної комісії ПАТ «Укрзалізниця», який призначався відповідно до Постанови КМУ № 777»Про проведення конкурсного відбору керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки». Нагадаємо, що комітетом з призначення керівників особливо важливих для економіки підприємств при Міністерстві економічного розвитку та торгівлі України на посаду Голови правління публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» з п'яти фіналістів конкурсу було рекомендовано громадянина Польщі Войцеха Балчуна, а Кабінетом Міністрів України 20 квітня 2016 року прийнято це відповідне нестандартне рішення і нарешті «Укрзалізниця» отримала постійного керівника, в якого є кредит довіри від Уряду. Його головним завданням є пришвидшення реформування залізничної галузі, бо зміни неминучі; вони пов'язані із загальною логікою перетворень в Україні та європейськими директивами, які вимагають лібералізації ринку в транспортному комплексі.

За поданням Міністерства інфраструктури на засіданні 1 червня 2016 року, уряд призначив новий склад правління ПАТ «Укрзалізниця». До нього увійшли шість членів, включно з переможцем конкурсу на голову Правління Войцехом Балчуном. На відміну від минулого складу Правління тепер в ньому – чотири іноземці. Новий склад Правління «Укрзалізниця» приходить на зміну так званим кризовим менеджерам та має забезпечити сталий розвиток залізничної галузі в існуючих економічних умовах. На наш погляд, нова команда має вирішити питання коштів на оновлення рухомого складу, адже 95% доходів залізниця отримує від здійснення вантажних перевезень. За статистичними даними на 1 липня поточного року в робочому парку ПАТ «Укрзалізниця» нараховується 67 тис. вагонів, тоді як два роки назад ця цифра досягала 90 тис. одиниць. Через погіршення торгово-економічних зв'язків з Росією різко зменшились обсяги транзитних перевезень, що давали стабільне надходження бюджетних коштів. Нагадаємо, що в середині вересня 2015 року Президент України П. Порошенко підписав представлений РНБО за погодженням Міністра інфраструктури як члена Кабінету Міністрів України санкційний список російських фізичних та юридичних осіб, яким забороняється повністю робота в Україні або вона суттєво обмежується. Під санкції потрапила низка компаній і фірм транспортної галузі, зокрема на авіаційному, залізничному, автомобільному транспорті. Тоді Росія миттєво відреагувала, закривши російський повітряний простір для літаків багатьох вітчизняних авіакомпаній. А згодом з'явилися труднощі у залізничників та автомобілістів при здійсненні експортно-імпорتنних та транзитних перевезень територією Російської Федерації. З'явився Указ президента Російської Федерації від 1 січня 2016 року за №1 «Про заходи по забезпеченню економічної безпеки і національних інтересів Російської Федерації при здійсненні міжнародних транзитних перевезень вантажів з території України на територію Республіки Казахстан через територію Російської Федерації». Були введені дискримінаційні умови, обмеження та заборони для транспортування вантажів з України відправниками продукції для споживачів країн Центральної Азії, в першу чергу, в Казахстан, але практично і в Киргизстан, Туркменістан, Узбекистан, Китай. Згідно статистичних даних, понад 0,7 млн. тон вантажів було перевезено у 2015 році між Україною та країнами Азії залізницею транзитом через Росію, з них 53% - до Казахстану. Тому, дуже суттєві проблеми у чималій кількості українських вантажовідправників виникли з настанням 2016 року. Причиною став згаданий указ №1 президента Російської Федерації від 1 січня «Про заходи по забезпеченню економічної безпеки і національних інтересів Російської Федерації при здійсненні міжнародних транзитних перевезень вантажів з території України на територію Республіки Казахстан через територію Російської Федерації». Згідно з ним, було наказано, що всі вантажі з України як залізничні, так і автомобільні спрямовувати через Білорусь з подальшим опломбуванням при в'їзді на територію РФ. І хоча в документі мова йшла тільки про вантажі, адресовані в Казахстан, фактично на українсько-російському кордоні було зупинено всі вантажні состави, що мали б прямувати транзитом через Росію.

Отже, після заборони транзиту через Росію українських товарів з початку поточного року почав діяти тимчасовий порядок їх перевезення через територію Білорусі з опломбуванням засобами супутникової системи навігації. Причому, масових випадків затримки, наприклад, українських вагонів на кордонах Білорусі з Росією не спостерігалось.

Якщо санкції проти фізичних осіб можна обґрунтувати, то заборонні дії проти фірм і компаній не мають під собою економічного підґрунтя доцільності їх проведення. Незрозуміло, за якими критеріями і принципами складався список санкцій для фізичних і юридичних осіб. Не визначена кінцева мета цих заборонних заходів. Адже ні Росія, ні Україна, наприклад, не припиняють перемовини щодо ціни на імпортований природний газ на наступний рік, про поставки кам'яного вугілля тощо. За даними [5] в серпні 2016 року відновилося вантажне залізничне сполучення з

непідконтрольними районами Донецької та Луганської областей, зокрема поставки сировини для Єнакієвського і Комунарського металургійних заводів. Хоч зараз фактично між Україною та Росією іде торгова війна. А третього липня цього року була оприлюднений указ президента Російської Федерації В. Путіна від 01.07.2016 року за №319 «Про внесення змін в Указ Президента РФ від 01 січня 2016 р. №1 «Про заходи по забезпеченню економічної безпеки і національних інтересів Російської Федерації при здійсненні міжнародних транзитних перевезень вантажів з території України на територію Республіки Казахстан через територію Російської Федерації». Ним вводяться додаткові обмеження відносно транзиту через територію Росії товарів, походженням з України, наприклад, цукру для Киргизстану. Крім того, введено заборону транзиту товарів «під ембарго» і товарів, на які в Російській Федерації застосовуються ставки ввізних митних зборів, відмінні від «0», згідно ставкам Єдиного митного тарифу Євразійського економічного союзу. Це стосується в першу чергу таких країн як Узбекистан, Киргизстан, Туркменістан, Таджикистан, які не є членами Митного Союзу. Причому Росією блокуються вагони з товарами не тільки походженням з України, а і з Молдови та Австрії, які транспортувались транзитом через територію нашої держави в Російську Федерацію, а також в Азербайджан і Грузію.

Російською Федерацією вжиті особливі заходи контролю за транзитними перевезеннями територією Російської Федерації до третіх країн тих українських товарів, які з 1 січня 2016 року були заборонені для імпорту до Російської Федерації (перелік товарів – <http://issu.com/tradedefence/docs/ban>). Крім цього, Російська Федерація наполягає на зменшенні обсягів квот як на двосторонні перевезення в рамках Угоди між Урядом України та Урядом Російської Федерації про міжнародне автомобільне сполучення. Запровадження Російською федерацією обмежень щодо транзиту товарів походженням з України є економічно та юридично необґрунтованим та очікувано призведе до штучного погіршення умов торгівлі України з третіми країнами, зокрема Центральної Азії. Вони боляче б'ють по вітчизняним товаровиробникам, які змушені шукати альтернативні маршрути організації перевезень. На жаль, широко розрекламований міністром інфраструктури України А. Пивоварським, альтернативний маршрут по українській залізниці нового «шовкового шляху» в обхід Росії не має ніякого розвитку. Нагадаємо, що 15 січня 2016 року з морського порту Іллічівськ, морським поромом «Укрферрі» в напрямку грузинського порту Батумі Укрзалізницею був відправлений перший тестовий поїзд в складі 10 вантажних вагонів і 20 порожніх контейнерів до Китаю. Після розвантаження з порому в Батумі по залізницям Грузії і Азербайджану цей потяг прибув в Баку і був завантажений на пором в порту Алят, звідки через Каспійське море прибув в Казахстанський порт Актау. А далі залізницею через казахські вузли Макат, Кандіагаш, Тобол, Астану і Аягаз прибув на залізничну станцію Достик на кордоні Казахстану і Китаю. Оскільки це був пробний тестовий поїзд, то він виявив багато вузьких місць в транзитно-логістичному ланцюгу, де працює шість операторів, зокрема. Необхідність зниження тарифів на залізницях і портових зборів, прискорення швидкості руху в наземній частині маршруту, узгодження митних прикордонних питань, зворотного завантаження тощо. Проте, минуло вже більше півроку, але станом на 15 серпня цього року, практичної реалізації з боку Мінінфраструктури та Укрзалізниці не спостерігається. Хоча це фактично єдиний шлях об'їхати російські санкції. Адже, враховуючи непередбачену політику російської сторони, не можна бути впевненим в тому, що в будь-який момент не буде перекритий шлях перевезення вантажів для автомобілістів і залізничників через Білорусь. Хоча достовірності ради відмітимо, що не так давно Україна приєдналась до Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, що надає більшу можливість спеціалістам ПАТ «Укрзалізниця» вести активний діалог з колегами-транспортниками щодо оптимізації тарифів та умов доставки вантажів. Необхідні термінові кроки, бо за даними Державної служби статистики, за 1 квартал 2016 року реальні доходи на душу населення зменшились на 14,9 % і сумна картина подальшого домінування імпорту над експортом: біля 1 млрд. доларів в мінусі.

В кінці 2015 року парламент розглянув питання про роботу Кабінету Міністрів України. Засіданню Верховної ради, на якому розглядався звіт уряду А.Яценюка передувало засідання профільного комітету з питань транспорту, де було заслухано міністра інфраструктури А. Пивоварського щодо діяльності Міністерства та виконання Програми діяльності Уряду, Плану законодавчих ініціатив та визначених законодавством завдань і функцій управління. Зокрема, розглядалися питання в сферах реформування залізничної галузі, морського та річкового транспорту, експлуатації та ремонту автомобільних доріг, автомобільного та міського електричного транспорту, діяльність Міністерства в галузі авіації та виконання міжнародних угод, як повідомляє журнал «УкрАвтоТранс» [6]. У членів комітету виникло багато конкретних питань до міністра А. Пивоварського, а саме:

- чому впровадження вертикально-інтегрованого управління за видами бізнесу, фінансових потоків на «Укрзалізниці» залишились лише декларацією?;
- чому відсутня програма технічного розвитку залізничного транспорту, вантажних і пасажирських перевезень?;
- який реальний економічний ефект від 50% знижки до ставок усіх портових зборів?;
- чи збільшено конкурентоздатність українських портів, вантажні та пасажирські перевезення морським та річковим транспортом?;
- чому на оплату праці, службові відрядження, утримання автомобілів, утримання апарату ДП АМПУ (структури, яка займається питаннями реконструкції і модернізації портів) витрачено більше 1,6 мільярдів гривень, а отриманих доходів – 0 ?;
- чому 4 млрд. 707 млн. гривень виділених міжнародними фінансовими організаціями на ремонт та облаштування доріг не були освоєні та куди вони поділись?;
- на якій стадії перебуває реформування обласних доріг і Укравтодору, хто наведе порядок з ремонтом доріг місцевого значення?;
- чому Урядом не було передбачено про субвенцію державного бюджету місцевим бюджетам на компенсацію відповідних видатків за пільговий проїзд окремих категорій громадян?

І таких «чому?» у членів комітету накопичилось не один десяток. Стосувались вони і галузі авіації, і не підписання і не виконання міжнародних угод, і більш ніж дивною кадровою політикою цього міністерства, що приносить Україні лише колосальні збитки. На поставлені запитання члени комітету не отримали жодної задовільної відповіді. Окрім того що «у нас все іде по плану». Як не відповів міністр і на питання про долю мільярдів гривень витрачених Міністерством на розвиток інфраструктури держави, областей, міст і сіл. Тому більшістю голосів комітету було прийнято рішення визнати діяльність Міністерства інфраструктури в 2015 році щодо виконання Програми діяльності Уряду, Плану законодавчого забезпечення реформ незадовільною. Більш того, як вважає голова комітету, Ярослав Дубневич – нинішні члени Уряду повинні відповісти за свої дії [6]. До речі, при призначенні міністром інфраструктури А. Пивоварського, на сайті Верховної Ради України була надана інформація, що до призначення міністром А. Пивоварський був генеральним директором крупної групи компаній «Континіум», до складу якої входять автозаправки WOG, виробництво сирів «Комо», та молочної продукції «Галичина». Він закінчив Київський національний університет імені Т. Шевченка за фахом «історія» та Школу права і дипломатії Флетчера університета Тафтса, де вивчав «міжнародний бізнес і фінанси». В історії українського парламентаризму це єдиний випадок, щоб профільний комітет визнавав незадовільною роботу очільника Міністерства. Як відомо, 14 квітня 2016 року Верховна Рада України 239 голосами підтримала проект Постанови про формування Кабінету Міністрів України. Посаду міністра інфраструктури України в новому Уряді зайняв Володимир Володимирович Омелян. А вже 18 квітня, тобто через 4 дні в засобах масової інформації з'явилися повідомлення, що щойно назначений міністр інфраструктури пообіцяв новий швидкісний потяг Київ-Львів-Варшава-Берлін, а будувати для нього залізничну лінію будуть разом з китайським інвестором [4]. Також в інтерв'ю говорилось, що другу швидкісну лінію прокладуть від Києва до Одеси, бо зараз потяги роблять великий гак, через що час поїздки збільшується. Причому, після повернення анексованого Криму Україні цей напрямок продовжать і на півострів, а в Міністерстві готуються підписати меморандум з китайським інвестором. А вже коли 31 травня – 3 червня 2016 року в Одесі пройшов Міжнародний транспортний тиждень, то на брифінгу Володимир Омелян відповідально заявив, що проводяться переговори з відомими світовими компаніями. Але потрібні значні капіталовкладення, тож проект не буде реалізований найближчим часом.

Про платні концесійні дороги говорили всі міністри транспорту (інфраструктури) з часів Г.Кірпи, проте, ніяких зрушень в цьому питанні не відбувається. Ось і зараз, в липні цього року нове керівництво Міністерства інфраструктури заявляє про наміри перетворити дорогу Київ-Одеса на платну магістраль і здійснити великий прорив у будівництві автодоріг, оскільки в Державному бюджеті на це не передбачені нечувані кошти у розмірі 19 млрд. гривень. Йдеться також про створення Державного фонду будівництва доріг. Питання будівництва кільцевої автодороги навколо Києва набуло актуальності ще в 2009 році при підготовці проведення фінальної частини першості Європи по футболу – Євро 2012. Проте, проект не був реалізований. І ось в серпні 2016 року знову з'явилися повідомлення [4] про наміри побудувати навколо столиці нову об'їзну автодорогу, що дозволить розвантажити основні транспортні магістралі міста та поліпшити інвестиційний клімат. Автодорога має пройти через Ворзель, Старі Петрівці, Бровари, Глибоке, Бориспіль, Українку та Глеваху. Дуже хотілося б щоб ці добрі наміри не стали черговими популістичними заявами.

На наш погляд функції Міністра інфраструктури, як члена Кабінету Міністрів України, не тільки в участі в його засіданнях та підтримці прийняття рішень, а в першу чергу – у відстоюванні інтересів підлеглої галузі перед Міністерством Фінансів, податковими, митними, санітарно-епідеміологічними, екологічними та іншими державними органами. Не давати постійні інтерв'ю та проводити брифінги, а бути генераторами ідей та впровадження техніко-технологічних заходів для поліпшення економічного стану підрозділів транспортно-дорожнього комплексу. Прикладом для наслідування може слугувати робота генерального директора «Укрзалізниці», а потім і Міністра транспорту і зв'язку Г.М. Кірпи, який настирливо пробивав питання розвитку транспортно-дорожнього комплексу в Кабінеті Міністрів України, членом якого він теж був, у комітетах і на пленарних засіданнях Верховної Ради України, і накінець – у президента України Л. Кучми. Як доказ цього твердження можна навести наступний аргумент. Незалежне вибіркове опитування пересічних громадян показало, що вони пам'ятають за останні п'ятнадцять років тільки прізвище Кірпи, як Міністра транспорту України, що вніс великий вклад в розбудову транспортної інфраструктури нашої держави. Причому це не були транспортники за професією. Згадували громадяни про його ініціативи в оновленні пасажирських залізничних вокзалів у Хмельнику, Ужгороді, Підволочиську, впровадження з Києва швидкісного руху пасажирських поїздів до Харкова і Дніпропетровська, реконструкцію та будівництво автомобільної дороги Київ-Одеса, спортивний комплекс в Харкові, що носить його ім'я. Не забулось навіть те, що саме при Кірпі залізничні війська з Міністерства оборони України були перепідпорядковані Міністерству транспорту України. Дуже багато громадян небезпідставно пов'язують з прізвищем Кірпи побудовані в Києві залізничний Південний вокзал та підземний тоннель-перехід, а споруджений автомобільно-залізничний мостовий перехід через р. Дніпро всі знають як «міст Кірпи». Правда, з негативного боку згадувався ще один Міністр транспорту М. Рудьковський, який зі своєю коханкою літав на уїкенд в Париж, використавши державні гроші для організації чартерного авіарейсу Бориспіль - аеропорт Орлі.

В січні 2016 року Народний депутат України І. Шкіря від імені Всеукраїнської громадської організації «Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників» та всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців автомобільного транспорту «Укравтотранс» звернувся до тодішнього Прем'єр-міністра України А. Яценюка з депутатським запитом щодо неврегульованості в Державному бюджеті України питання компенсації витрат перевізникам, пов'язаних з пільговим перевезенням пільгових категорій громадян у 2016 році. Згодом, 18 лютого 2016 року Верховна Рада України ухвалила Закон «Про внесення змін до додатків №3 та №7 Закону України «Про Державний бюджет України на 2016 рік» щодо фінансового забезпечення компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян та інших передбачених законодавством пільг». Вказаним Законом спрямовуються 1 млрд. 917 млн. 833 тисяч 200 грн. на фінансування нової бюджетної Програми «Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на надання пільг з послуг зв'язку, інших передбачених законодавством пільг (крім пільг на одержання ліків, зубопротезування), оплати електроенергії, природного і скрапленого газу на побутові потреби, твердого та рідкого пічного побутового палива, послуг тепло-, водопостачання і водовідведення, квартирної плати (утримання будинків і споруд та прибудинкових територій), вивезення побутового сміття та рідких нечистот) і на компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян» (код 3511250). Одночасно зменшуються на цю ж суму видатки на фінансування бюджетної Програми «Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на надання пільг та житлових субсидій населенню на оплату електроенергії, природного газу, послуг тепло-, водопостачання та водовідведення, квартирної плати 9утримання будинків і споруд та прибудинкових територій), вивезення побутового сміття та рідких нечистот» (код 3511150).

Зміна Прем'єр-міністра України та Міністра інфраструктури України не зняла напруги між пільговиками та перевізниками. Ми наводимо коди як перерозподіляються кошти. Складається враження, що тут зіштовхуються інтереси перевізників і транспортна галузь з комунальною сферою, тому що ці кошти були взяті у них. Там зменшили, а тут надали.

Варто відмітити, що метою вказаного Закону є забезпечення фінансування гарантованих державою соціальних пільг, тому що нині ж на ринку пасажирських автоперевезень по всій Україні виникають конфліктні ситуації між пільговиками та перевізниками. Адже урядовими рішеннями від початку року функція компенсації проїзду пільгових пасажирів передана у розпорядження місцевих органів. Фінансування ж з держбюджету при цьому повністю припинилось. В свою чергу, місцева влада у переважній більшості населених пунктів відмовила у компенсаціях приватним перевізникам. І останні, відповідно, відмовляються перевозити пільговиків.

Тож, прийнятий парламентом Закон України №4024 мав дещо стабілізувати ситуацію. Втім, вже нині експерти наголошують, що виділеного фінансування у 1,918 млрд. гривень буде недостатньо для компенсації навіть проїзду у міському транспорті, не кажучи вже про приміські та міжміські перевезення автобусами, а також і залізничними електропоїздами. Побічний аналіз вже може підтвердити ці припущення. Так, станом на 1 червня 2016 року в Херсонській області за перевезення пільгових категорій маршрутними автобусами за 4 місяці поточного року ніяких компенсацій не передбачено з жодних місцевих джерел. Проведена владою децентралізація управління штовхає транспортників до радикальних дій – страйків. Залізничники також мають проблеми з багатьма місцевими адміністраціями, зокрема, в Київській області щодо відшкодування за пільгові перевезення приміськими електропотягами.

Проте є й позитивні зрушення. На черговій першій з початку року сесії представники ОДА і обласної ради оголосили, що Полтавщина першою в Україні запроваджує адресне відшкодування проїзду для учасників АТО й інших пільгових категорій. З обласного бюджету передбачено 8 мільйонів гривень. Такі самі програми буде ухвалено в усіх районах області. Ними буде передбачено відшкодування проїзду для пільгових категорій громадян на міжміських маршрутах завдовжки до 50 кілометрів. Уже наприкінці січня такі програми ухвалили в Шишацькому, Чутівському, Гадяцькому, Лубенському, Семенівському районах, у Лубнах і Миргороді. Адресна допомога зручна для перевізника, бо він одразу отримує кошти за проїзд, і для пільговика, що сам коригує кількість поїздок і має право на будь-яке місце в автобусі. Механізм запровадження адресної допомоги доволі простий. Автотранспортне підприємство продає пасажирові пільговий квиток, де вказано номер пільгового посвідчення, прізвище та ініціали пільговика. Пасажир платить власні кошти, а далі у будь-який зручний для нього час протягом року звертається в органи соціального захисту за місцем проживання. Тут пільговик заповнює спрощений варіант заяви, вказує спосіб, у який він хоче отримати відшкодування проїзду (на банківську картку чи через відділення зв'язку) і отримує адресну допомогу протягом 10 – 15 днів. Для отримання відшкодування обмежень немає. Можна проїхати в лютому, а компенсацію отримати у грудні; відразу за кількість поїздок. Єдине обмеження стосується кількості поїздок: їх передбачено 50 на рік для одного пільговика. Skorистатися адресною допомогою можуть жителі Полтавщини: учасники бойових дій, інваліди війни, особи, які супроводжують інваліда першої групи або дитину з інвалідністю, діти з багатодітних сімей, інваліди всіх груп, батьки загиблих військовослужбовців. Таких в області нині налічується 117 тисяч. На нашу думку, цей експеримент полтавчан, вартий уваги у всіх областях і апарат Мінінфраструктури України має прискорювати ці дії. В квітні 2016 р. Сумська облрада також прийняла рішення про відшкодування із обласного бюджету безкоштовного проїзду міськими та міжміськими (до 2 тис. грн.) учасників АТО.

Є ще одне кадрове питання, на яке варто звернути увагу. З кінця 2015 року Державна адміністрація залізничного транспорту України перетворена в новий господарюючий суб'єкт – публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (ПАТ «Укрзалізниця»). В зв'язку з цим розпорядженням Міністра інфраструктури, з квітня 2016 року повноваження по представництву України в Організації співробітництва залізниць (ОСЗ – ОСЖД) у Варшаві були змінені. Тепер на рівні Конференції Генеральних директорів залізниць ОСЗ представництво залишено за ПАТ «Укрзалізниця», а от на Нараді Міністрів ОСЗ відстоювати інтереси транспорту держави буде Міністерство інфраструктури України. Це, на нашу думку, вимагає необхідних кадрових призначень, щоб представник Мінінфраструктури України не був на цій Нараді ОСЗ «весільним генералом», а міг фахово сприяти підвищенню ефективності і конкурентоздатності залізниць України, посиленню їх значення в діяльності ОСЗ з метою подальшого розвитку і взаємодії залізничного транспорту на всьому Євразійському просторі. При цьому треба добре знати і орієнтуватись, в першу чергу, в положеннях міжнародних Угоди про міждержавне вантажне сполучення (СМТС) та Угоди про міждержавне залізничне пасажирське сполучення (СМПС), а також історію ОСЗ, якій виповнилось 60 років [1].

Висновки.

Не зовсім зрозумілі призначення та скандальні звільнення низки керівників Укрзалізниці, Державіаслужби, Укравтодору, стратегічних морських портів, головного аеропорту «Бориспіль» наочно підтверджують неспроможність існуючих державних інституцій виробити і реалізувати ефективну кадрову політику в сфері транспортно-дорожнього комплексу України, щоб адекватно реагувати на виникаючі загрози та труднощі. Як відомо, до червня цього року в державі існував порядок, що Генеральним прокурором України міг бути фахівець, що обов'язково повинен мати юридичну освіту. На наш погляд, достатні транспортні фахові досвід і освіту повинен обов'язково

мати як Міністр інфраструктури України, так і керівництво стратегічно важливих для держави Укрзалізниці, Державіаслужби, Укравтодору, морських портів та аеропортів. Не підлягає сумніву, що в сучасних умовах не можна притримуватись ленінського принципу, що «кожна кухарка може керувати державою», бо це в свою чергу може привести до негативних наслідків і прорахунків.

**P.S.** Поки ця стаття знаходилась в стадії друкування, в середині січня 2017 року відбулось відкрите засідання Уряду, на якому Прем'єр-міністр України В. Гройсман в прямому телеєфірі звинуватив Міністра інфраструктури В. Омеляна в невмілому керуванні залізничним транспортом і прийняв рішення перепідпорядкувати діяльність ПАТ "Укрзалізниця" з метою підвищення ефективності функціонування компанії безпосередньо Кабінету Міністрів України.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. В.Н. Гурнак Аналізуючи прошле, думаем о будущем / В.Н. Гурнак, Н.П. Носенко // Техничко-економический информацийный журнал «Бюллетень ОСЖД». – Варшава – Издание Комитета Организации Сотрудничества Железных Дорог - №3 – 2016 – с. 34-36.

2. В.М. Гурнак Необхідність врахування економічних наслідків при прийнятті макрополітичних рішень / В.М. Гурнак, А.В. Петунін, О.В. Ананченко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Серія «Економічні науки» - ч.2 – Вип. 15. – К. НТУ – 2015 – с. 59 – 69.

3. ridna.ua

4. www.vesti-ukr.com

5. Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль» [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: [magistral-uz.com.ua](http://magistral-uz.com.ua)

6. Журнал «Укравтотранс» - Офіційне видання Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників. – К. №1-2. – 2016 – с. 4-5.

7. В.М. Гурнак Проблеми управління економіко-господарською діяльністю транспортної галузі в сучасних умовах / В.М. Гурнак, О.В. Ананченко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Вип. 32. К. ДЕТУТ – 2015 – с. 9-19.

#### REFERENCES

1. Hurnak V.N., Nosenko N.P. Analyzing the past, we think about the future. Technical and Economic Information Journal "OSJD Bulletin". - Warsaw - Publication Committee of the Organization for Cooperation of Railways - №3 - 2016 - p. 34-36. (Rus)

2. Hurnak V.M., Ananchenko O.V., Petunin A.V. Need to consider the economic consequences when making macro policy decisions. Project management, systems analysis and logistics. A series of "Economics" - Part 2 - Vol. 15 - K. NTU - 2015 - p. 59 - 69. (Ukr)

3. ridna.ua

4. www.vesti-ukr.com

5. Ukrainian transport newspaper "Highway" [Electronic resource] - Access to the property: [magistral-uz.com.ua](http://magistral-uz.com.ua) (Ukr)

6. Journal "Ukravtotrans" - Official publication of the Ukrainian Association of Automobile Carriers. - K. №1-2. - 2016 - p. 4-5. (Ukr)

7. Hurnak V.M., Ananchenko O.V. Issues of economic and business activities of the transport industry in modern conditions. Proceedings of the State Economic and Technological University of Transport. Vol. 32. K. Detut - 2015 - p. 9-19. (Ukr)

#### РЕФЕРАТ

Гурнак В.М. Питання взаємопов'язаності кадрової політики і економічної діяльності в транспортно-дорожньому комплексі держави. / В.М. Гурнак, О.В. Ананченко, А.В. Лабута // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч.2: Серія «Економічні науки» – К.: НТУ, 2016. – Вип. 18.

В статті проаналізована існуюча практика кадрових призначень на макрорівні в сфері функціонування транспортно-дорожнього комплексу. Виявлено помилки, що призводять до погіршення економічного стану підприємств на автомобільному, залізничному, морському та річковому транспорті держави.

Не зовсім обґрунтовані призначення та скандальні звільнення низки керівників Укрзалізниці, Укравтодору, Державіаслужби, стратегічних морських портів та аеропорту «Бориспіль» підтверджують фахову неспроможність існуючих державних інституцій виробити і реалізувати



ефективну кадрову політику в сфері транспортно-дорожнього комплексу України, щоб адекватно реагувати на виникаючі загрози і труднощі, як внутрішнього, так і зовнішнього походження.

Вноситься пропозиція, щоб кожний призначений Міністр інфраструктури України мав фахову транспортну освіту і достатній досвід господарської роботи в сфері транспортно-дорожнього комплексу держави.

Ключові слова: ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНІЙ КОМПЛЕКС, КАДРОВА ПОЛІТИКА, ЕКОНОМІКО-ТЕХНІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ.

#### ABSTRACT

Hurnak V.M., Ananchenko O.V., Labuta A.V. Question interconnectedness personnel policy and economic activity in the transport sector of the state. / Hurnak V.M., Ananchenko O.V., Labuta A.V. // Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics» – K.: NTU – 2016. – Vol. 18.

The article analyzed the current practice of appointments at the macro level in the functioning of the transport system. Detected errors that lead to the worsening economic situation of enterprises in the automotive, rail, sea and road transport state.

It is not reasonable purpose and scandalous dismissal of a number of heads of Ukrzaliznytsia, Ukravtodor, the State, strategic seaports and airport "Borispol" confirmed professional inability of existing government institutions to develop and implement an effective personnel policy in the transport system of Ukraine to adequately respond to emerging threats and difficulties, both internal and external origin.

It proposes that each appointed Minister of Infrastructure of Ukraine had professional education and transport sufficient experience in the field of economic transport system of the state.

Keywords: TRANSPORT SYSTEM, HUMAN RESOURCES, ECONOMICS AND TECHNICAL ACTIVITIES.

#### РЕФЕРАТ

Гурнак В.М. Вопрос взаимосвязанности кадровой политики и экономической деятельности в транспортно-дорожном комплексе государства. / В.Н. Гурнак, О.В. Ананченко, А.В. Лабута // Управление проектами, системный анализ и логистика. Ч.2: Серия «Экономические науки» – К.: НТУ, 2016. – Вып. 18.

В статье проанализирована существующая практика кадровых назначений на макроуровне в сфере функционирования транспортно-дорожного комплекса. Обнаружены ошибки, приводящие к ухудшению экономического состояния предприятий на автомобильном, железнодорожном, морском и речном транспорте государства.

Не совсем обоснованные назначения и скандальные увольнения ряда руководителей Укрзалізниця, Укравтодора, Госавіаслужби, стратегических морских портов и аэропорта «Борисполь» подтверждают профессиональную несостоятельность существующих государственных институтов выработать и реализовать эффективную кадровую политику в сфере транспортно-дорожного комплекса Украины, чтобы адекватно реагировать на возникающие угрозы и трудности, как внутреннего, так и внешнего происхождения.

Вносится предложение, чтобы каждый назначенный Министр инфраструктуры Украины имел профессиональное транспортное образование и достаточный опыт хозяйственной работы в сфере транспортно-дорожного комплекса страны.

Ключевые слова: ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНІЙ КОМПЛЕКС, КАДРОВАЯ ПОЛІТИКА, ЕКОНОМІКО-ТЕХНІЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.

#### АВТОРИ:

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

Ананченко Оксана Віталіївна, кандидат економічних наук, e-mail: oananchenko@gmail.com, Україна, Київ.

Лабута Артем Віталійович, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: karerra@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

#### AUTHORS:

Gurnak Vitalii M., Dr., Professor, National Transport University, Professor of the department of transportation law and logistics, e-mail: karerra@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

Ananchenko Oksana V., PhD, e-mail: oananchenko@gmail.com, Ukraine, Kyiv.

Labuta Artem Vitaliiiovych, National Transport University, assistant of the department of transportation law and logistics, e-mail: karrera@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

**АВТОРЫ:**

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1.

Ананченко Оксана Витальевна, кандидат экономических наук, e-mail: oananchenko@gmail.com, Украина, Киев.

Лабута Артем Витальевич, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: karrera@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Богомолова Н.І., доктор економічних наук, професор, Державний економіко-технологічний університет транспорту, завідувач кафедри фінансів і кредиту, Київ, Україна.

Сич Є.М., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту, Київ, Україна.

**REVIEWERS:**

Bohomolova Nadiia I., Dr. (Economics), Professor, State Economic and Technological University of Transport, Head of Finance and Credit Department, Kyiv, Ukraine.

Sych Yevhen M., Dr (Engineering), Professor, National Transport University, Professor of Management Department, Kyiv, Ukraine.