

УДК: 346.351

DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2021-76-3-84-91>**Кадала Віталій Віталійович,**

кандидат юридичних наук, доцент
(Донецький державний університет
внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6868-9487>

Гузенко Олена Павлівна,

кандидат економічних наук, доцент
(Донецький державний університет
внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4002-2629>

**АНТИКОРУПЦІЙНІ АСПЕКТИ ЯК РЕГУЛЯТОР
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

У статті розкрито проблеми розвитку підприємств залізничної галузі, визначено негативний вплив корупції на її розвиток, аргументовано необхідність запровадження антикорупційних заходів, які є регуляторами розвитку залізничної галузі в майбутньому. Окреслено зміст принципів та обґрунтовано доцільність їх запровадження відповідно до проекту Закону України «Про засади державної антикорупційної політики на 2020–2024 роки». Надано авторську пропозицію щодо змісту понятійних категорій «стратегічні антикорупційні наміри» та «антикорупційна подія», а також звернуто увагу на переваги їх використання вищим менеджментом підприємств залізничної галузі. Висловлено авторську позицію щодо змісту заходів Програми антикорупційних заходів залізничної галузі.

Ключові слова: корупція; антикорупційний захід; антикорупційна політика; антикорупційна подія; залізничний транспорт; корупційний злочин.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт відіграє доволі значну роль у функціонуванні економічного сектора країни. Проте значна кількість факторів негативного впливу порушує терміни намічених шляхів його розвитку. Серед них варто звернути увагу на уповільнені темпи адаптації вже прийнятих законодавчих ініціатив; недостатньо аргументоване оподаткування наданих послуг як з перевезення різних вантажів, так і пасажирів (перехресне субсидування); проблеми, спричинені перевезенням пільгових категорій громадян під час виконання державного замовлення; постійне зростання ціни наданих послуг; наявність інфляційної складової; коливання курсу валют тощо. Незважаючи на постійне зростання ціни на послуги з перевезення, оновлення рухомого та нерухомого складу залізничного транспорту проводиться не на тому рівні, який би сприяв підняттю її якісного рівня. Таке явище наявне як в операціях з перевезення вантажів, багажу, так і пасажирів. Простежується невідповідність між темпами зростання цін на послуги з перевезення залізничним транспортом та їх якісним рівнем. Постає питання нестачі грошових надходжень, завдяки яким можна хоча б частково вирішити проблеми залізничного транспорту, з огляду на кризові явища, які з кожним роком поширюються.

Вищий менеджмент вітчизняної залізниці постійно звертає увагу на нестачу власного фінансового ресурсу для повноцінного проведення відтворювальних циклів рухомого і нерухомого складу, при цьому наголошує, що надходження коштів з бюджетного ресурсу є також недостатнім, щоб створити умови для покращення розвитку її в майбутньому. На погляд фахівців-практиків, значна частина грошового ресурсу для розвитку вітчизняної залізниці не надходить до процесу формування грошових потоків через корупційні дії, котрі здійснюють відповідальні особи. Прояв корупції помітний також на управлінському рівні, а саме під час прийняття рішень про перерозподіл грошового ресурсу, який передбачено для оновлення активної частини основних фондів залізниці. Очевидно, що без ефективних антикорупційних заходів, які здатні зупинити або уповільнити негативний вплив корупції, розвиток вітчизняної залізниці неможливий. Безумовно, представники вищого менеджменту вітчизняної залізниці повинні мати дієву програму антикорупційних заходів, проте з урахуванням правових основ, які вже закладено в чинні законодавчі норми. З огляду на зазначене стає зрозумілим, що обраний напрям дослідження є не лише актуальним і сучасним, а насамперед свідчить про загострення проблем вітчизняної залізниці, що потребують негайного втручання як на макроекономічному та мікроекономічному, так і макроправовому та мікроправовому рівнях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема дієвості антикорупційних заходів у різних сферах економіки країни не є новою, проте не втрачає своєї актуальності та сучасності, оскільки не отримала повного вирішення. Варто звернути увагу на численні наукові дослідження, наявність наукових дискусій, проведення круглих столів із залученням фахівців-практиків, котрі займаються питаннями корупції та антикорупційними заходами. У цілому монографічні дослідження містять доволі змістовні напрацювання, однак, як правило, знаходяться в межах проблеми, що підлягає вирішенню.

Зважаючи на обраний напрям дослідження, варто виокремити монографічні дослідження щодо питань корупції, антикорупційного аспекту та питань розвитку залізничної галузі. Так, проблемам корупції і питанням розробки та впровадження антикорупційних заходів присвячені праці таких науковців, як Т. Є. Дунаєва, І. А. Зінов'єва, В. М. Киричко, О. М. Овчаренко, Л. І. Почерніна [1], П. П. Андрушко [2], В. М. Гаращук та А. О. Мухтаєв [3], В. В. Василевич, Т. Е. Василевська, В. Ф. Нестерович та ін. [4], С. В. Дрьомов, Ю. Г. Кальниш, Д. Б. Клименко [5], О. Я. Прохоренко [6], Б. В. Романюк та О. Ю. Бусол [7] й ін. У своїх дослідженнях учені дотримуються єдиної позиції щодо необхідності подолання корупції та впровадження антикорупційних заходів у різних сферах економіки країни, проте обмежено розкривають специфіку прояву корупційних подій з огляду на галузевий аспект.

У свою чергу, заслуговують уваги вчені, чиї монографічні дослідження розкривають специфіку функціонування залізничної галузі, а саме: Ю. С. Бараш, А. В. Момот [8], В. О. Овчиннікова [9], Н. І. Богомолова, О. О. Кравченко, О. В. Андреева, Е. О. Соколова, Є. В. Талавіра, С. С. Пінчук [10]. У проведених дослідженнях науковці виділяють той факт, що сучасний техніко-економічний стан залізничної галузі характеризується наявністю низки проблем, що обумовлені низьким рівнем дієвості законодавчих регуляторів, значним рівнем зносу рухомого та нерухомого складу, практичною відсутністю стабільності на ринку транспортних послуг, проте питання корупції майже не розглядають. Це свідчить про актуальність і своєчасність обраного напрямку дослідження.

Мета наукової статті полягає у визначенні впливу корупції на розвиток залізниці, установленні напрямів і принципів антикорупційної стратегії України та розробці заходів протидії корупції для підприємств залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу. Розвиток залізничної галузі потребує особливої уваги, адже вона є учасником функціонування майже всіх ланок економіки країни. На сьогодні ця сфера перебуває під негативним впливом чинників, які уповільнюють її розвиток. До їх складу науковці та фахівці-практики включають: брак коштів на оновлення рухомого складу

та його ремонт; неефективне фінансове планування й управління активами підрозділів; нестача оборотних засобів; низький рівень ефективного планування та управління персоналом; загроза втрати висококваліфікованих працівників, особливо менеджерів, через досягнення ними пенсійного віку; відсутність достатньої мотивації до раціоналізаторської та винахідницької діяльності; недостатня кваліфікація працівників; можливий опір персоналу організаційним змінам. Крім того, наявні техніко-технологічні проблеми, а саме: знос основних виробничих фондів, що може призвести до нефункціонування підрозділів; загроза передачі відособлених підрозділів приватним компаніям; загроза зниження якості ремонтів; застосування застарілих технологій ремонту.

Одним із головних напрямів, що виокремлюється політиками й науковцями в контексті розвитку залізничної галузі, вважається політико-правовий, який представлено низкою негативних чинників розвитку, серед них: низький рівень правового забезпечення діяльності підрозділів вітчизняної залізниці; неефективне відстоювання інтересів залізниці в конфліктних ситуаціях; слабе правове врегулювання відносин з персоналом та контрагентами. При цьому значна кількість науковців наголошує на проблемах екологічного змісту: застарілі технології; брак очисних споруд або їх неналежний стан; більш жорстке екологічне законодавство.

Однак якщо зазначені вище фактори негативного впливу на розвиток залізничної галузі можна усунути за умови залучення власного та позикового грошового потоку, то є силовий чинник, який потребує особливої уваги. Він характеризується такими явищами: розкрадання майна на залізниці; виробничий травматизм; криміналізація економіки; корупція; форс-мажорні обставини (стихійні лиха та ін.).

Безумовно, останнім часом спостерігається значне зниження власних грошових потоків галузі, її доходів, незважаючи на постійне зростання цін на послуги перевезення багажу та пасажирів. Як науковці, так і політики зробили висновок, що саме корупційна подія була і залишається найбільш вагомим фактором впливу на розвиток залізничного транспорту в майбутньому. Отже, постає питання не лише розробки антикорупційних заходів, а насамперед досягнення їх дієвості та результативності.

Варто погодитися з думкою А. М. Новак [11] стосовно того, що «за останні роки на законодавчому рівні прийняті майже всі правові нормативні документи для вдосконалення державної антикорупційної політики й затвердженій курс на європейську інтеграцію, змінилися погляди і на проблему протидії корупції». Науковець зауважує, що є низка негативних моментів у процесі адаптації вже намічених антикорупційних подій: по-перше, недостатня визначеність, непослідовність і поверховість у процедурі формування, а в подальшому – у реалізації антикорупційної політики, що зумовлює в правопорушників відчуття безкарності; по-друге, надзвичайно широкий інституціональний контент протидії корупції поступово перетворює протидію корупції на закриту адміністративну систему, яка починає набувати рис автономії в державі та закритості для суспільства; по-третє, відсутність державної ініціативи й необхідних організаційних заходів щодо створення суспільних формувань, незалежних недержавних структур для підвищення активності населення в боротьбі з корупцією призводить до вузькоспрямованого підходу до розуміння протидії, тобто направленої не на явище корупції, а на її прояви; по-четверте, відсутність прозорості процесів роздержавлення власності, вирішення економічних і господарських питань, надання пільг тощо створюють умови для поширення корупції; по-п'яте, системні недоліки законодавства, що проявляються як у недосконалому нормі законів, так і в їх внутрішній суперечності, не сприяють формуванню раціональної системи контролю за діяльністю службовців, надійному адміністративно-правовому захисту людини від проявів корупції.

До того ж слід віддати належне законодавчим ініціативам у сфері антикорупційних заходів. Ідеться про прийнятий у першому читанні проєкт Закону України «Про засади державної антикорупційної політики на 2020–2024 роки» [12], який було розроблено

відповідно до вимог статті 18 Закону України «Про запобігання корупції» [13], на виконання завдання, визначеного в підрозділі 4.3 розділу «Антикорупційна політика» Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2020 року № 471. Законодавець наголосив, що метою цього законопроекту є досягнення суттєвого прогресу в запобіганні та протидії корупції, а також забезпечення злагодженості й системності антикорупційної діяльності всіх органів державної влади й органів місцевого самоврядування, передусім завдяки затвердженню та успішній реалізації Антикорупційної стратегії на 2020–2024 роки.

На нашу думку, цінність зазначеного правового акта полягає в тому, що законодавець не лише чітко окреслює головні принципи Антикорупційної стратегії, а й аргументує доцільність їх упровадження.

Таблиця 1

Принципи Антикорупційної стратегії України на 2020–2024 роки *

Принцип Антикорупційної стратегії	Аргументація необхідності адаптації принципу
Оптимізація функцій держави та місцевого самоврядування	Позбавлення органів влади надмірних повноважень та усунення дублювання їх функцій
Зниження «людського фактору» та збільшення прозорості й ефективності у відносинах держави з громадянами та організаціями	Завдяки запровадженню правил загальної адміністративної процедури та цифрування більшості процесів і послуг підвищується рівень прозорості та якості надання відповідної послуги
Створення зручних та законних альтернатив корупційним практикам	На основі врахування вітчизняного та зарубіжного досвіду забезпечити підвищення якісного рівня процедур антикорупційного змісту
Забезпечення дієвості державного контролю за виконанням публічними службовцями покладених обов'язків	Дотримання публічними службовцями правил етичної поведінки та вимог антикорупційного законодавства
Забезпечення невідворотності відповідальності за корупційні та пов'язані з корупцією правопорушення	Дотримання вимог законодавчих регуляторів щодо визначення рівня відповідальності за корупційні правопорушення

* Розроблено та узагальнено авторами на основі документа «Антикорупційна стратегія держави на 2020–2024 роки та її основні принципи» [14].

Крім того, про доцільність та необхідність упровадження Антикорупційної стратегії наголошується і в матеріалах Пояснювальної записки до проекту Закону України «Про засади державної антикорупційної політики на 2020–2024 роки» [15]. Законодавець звертає увагу на те, що корупція залишається однією з найбільш гострих для держави проблем, а її рівень все ще перебуває на неприйнятно високому рівні, про що свідчать, зокрема, показники України в міжнародних рейтингах. Найбільш відомим і широко застосованим у світі є рейтинг країн за Індексом сприйняття корупції, який щорічно визначається міжнародною неурядовою організацією «Transparency International». Україна включена до зазначеного рейтингу, починаючи з 2013 року, і в цілому має такі результати: 2013 рік – 25 балів, 144 місце серед 177 країн; 2014 рік – 26 балів, 142 місце серед 175 країн; 2015 рік – 27 балів, 130 місце серед 168 країн; 2016 рік – 29 балів, 131 місце серед 176 країн (при цьому середній світовий показник становив 43 бали); 2017 рік – 30 балів, 130 місце серед 180 країн (середній бал для регіону Східної Європи та Центральної Азії становив 34 бали, а для Західної Європи та Європейського Союзу – 66 балів); 2018 рік – 32 бали, 120 місце серед 180 країн (середній бал для регіону Східної Європи та Центральної Азії становив 35 балів, а для Західної Європи та Європейського Союзу – 66 балів); 2019 рік – 30 балів, 126 місце серед 180 країн (при

цьому середній бал для регіону Східної Європи та Центральної Азії становив 35 балів, а для Західної Європи та Європейського Союзу – 66 балів).

Проведені дослідження доводять, що запропонована Антикорупційна стратегія охоплює питання функціонування загальної системи запобігання корупції, визначає пріоритети запобігання корупції в конкретних секторах державного управління та приділяє велику увагу питанню відповідальності за корупцію.

У діяльності залізничної галузі, на нашу думку, вищий менеджмент повинен скористатися основними положеннями запропонованої Антикорупційної стратегії, а на її підставі провести розробку власної. До того ж Антикорупційна стратегія має ґрунтуватися на більш предметному тлумаченні поняття антикорупційної стратегії, яку законодавець подає як «документ, що допомагає забезпечити командну роботу всіх органів влади для подолання корупції». З позиції вищого менеджменту підприємств залізничної галузі пропонуємо введення понятійних категорій «стратегічні антикорупційні наміри» (сукупність стратегічних антикорупційних заходів залізничної галузі, в основу якої покладено комплекс методів і прийомів боротьби з корупцією, з метою підвищення ефективності майбутнього розвитку) й «антикорупційна подія» (здійснення адаптації антикорупційних намірів відповідно до стратегічних антикорупційних заходів залізничної галузі).

Такий підхід до визначення запропонованих понятійних категорій має декілька переваг: 1) розкрито взаємозв'язок між стратегічними намірами та процесами їх адаптації; 2) визначено, як саме має адаптуватися антикорупційний стратегічний намір, а також мету його впровадження; 3) конкретизовано вид галузі, яка може скористатися цими категоріями на стадіях розробки та виконання антикорупційних циклів; 4) указано на універсальність змістовності запропонованих понятійних категорій, котрими можуть скористатися інші підприємства різних галузей економіки країни.

За результатами проведених досліджень та ситуації, що склалася в залізничній галузі стосовно питання корупції, пропонуємо до Програми антикорупційних заходів залізничної галузі включити такі наміри:

- визначення засад загальної внутрішньоорганізаційної політики підприємств залізничної галузі щодо запобігання та протидії корупції з конкретизацією способів і прийомів їх реалізації з метою виконання антикорупційної стратегії;
- оцінку корупціогенних небезпек у функціонуванні вищого менеджменту підприємств залізничної галузі, мотивів, що спричиняють їх, та атмосфери, яка може сприяти цьому;
- розробку стратегічних заходів, які спрямовані на усунення виявлених корупційних ризиків підприємств залізничної галузі, дій стосовно осіб, що несуть відповідальність за виконання подібних заходів, а також граничні строки їх здійснення;
- підвищення кваліфікації представників вищого менеджменту підприємств залізничної галузі щодо адаптації стратегічних антикорупційних намірів;
- заходи з розповсюдження інформації про програми антикорупційного напрямку;
- порядок моніторингу та оцінки заходів із виконання і систематичного розгляду зазначених вище програм;
- заходи, що спрямовані на запобігання корупційних небезпечних дій та протидію правопорушенням, що пов'язані з корупцією представників вищого менеджменту підприємств залізничної галузі.

Висновки. Проведені дослідження дають змогу зробити низку висновків. По-перше, проблеми, які супроводжують функціонування підприємств залізничної галузі, досить актуальні й потребують негайного вирішення. Доволі помітне місце серед проблем залізничної галузі займають прояви корупції, котрі впливають на зменшення власних грошових потоків, що уповільнює процеси відтворення рухомого та нерухомого складу залізниць. По-друге, в Україні є доволі потужна законодавча платформа, яка сприяє проведенню заходів щодо боротьби з корупцією. Варто виокремити прийнятий Верховною

Радою України в першому читанні проект Закону України «Про засади державної антикорупційної політики на 2020–2024 роки». Цінність зазначеного правового акта полягає в тому, що в ньому окреслюються та обґрунтовуються головні принципи Антикорупційної стратегії з доцільністю їх запровадження в різних галузях економіки. По-третє, з метою покращення ситуації на підприємствах залізничної галузі для вищого менеджменту пропонується низка антикорупційних заходів та включення до управлінського циклу таких понятійних категорій, як «стратегічні антикорупційні наміри» й «антикорупційна подія». Доцільність їх запровадження аргументується насамперед наявністю взаємозв'язку між стратегічними антикорупційними намірами та процесами їх адаптації.

Перспективи подальших розвідок. З метою більш ґрунтовного розгляду негативного впливу корупції на розвиток залізничної галузі напрям подальшого дослідження буде спрямовано на вивчення порядку оцінки корупційних ризиків ПАТ «Укрзалізниця».

Список використаних джерел

1. Актуальні проблеми протидії корупції: монографія / І. А. Зінов'єва, В. М. Киричко, О. М. Овчаренко, Л. І. Почерніна, Т. Є. Дунаєва та ін.; за заг. ред. В. І. Борисова. Х., 2012. 221 с.
2. Андрушко П. П. Реформа українського антикорупційного законодавства у світлі міжнародно-правових зобов'язань України. К.: Атіка, 2012. 332 с.
3. Гаращук В. М., Мухтаєв А. О. Актуальні проблеми боротьби з корупцією в Україні: монографія. Х.: Право, 2010. 144 с.
4. Державна антикорупційна політика і запобігання та протидія корупції на публічній службі в органах державної влади і органах місцевого самоврядування: монографія / В. В. Василевич, Т. Е. Василевська, В. Ф. Нестерович та ін.; за ред. В. Л. Федоренко, Ю. В. Ковбасюка. К.: Ліра, НАДУ, 2016. 524 с.
5. Корупція в Україні: причини поширення та механізм протидії: монографія / Ю. Г. Кальниш, С. В. Дрьомов, Д. Б. Клименко та ін. К.: Пріоритети, 2010. 88 с.
6. Прохоренко О. Я. Корупція по-українськи (сутність, стан, проблеми): монографія. К.: Вид-во НАДУ, 2011. 456 с.
7. Романюк Б. В., Бусол О. Ю. Законодавство України та зарубіжних країн щодо протидії корупції. Міжнародний досвід боротьби з корупцією: монографія. Київ: Поліграф-Сервіс, 2010. 627 с.
8. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні: монографія / Ю. С. Бараш, А. В. Момот. Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. 137 с.
9. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
10. Управління фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери: монографія / Н. І. Богомоллова, О. О. Кравченко, О. В. Андрєєва, Е. О. Соколова, Є. В. Талавіра, С. С. Пінчук та ін. Д.: ДЕДУТ, 2017. 327 с.
11. Новак А. Формування та реалізація національної антикорупційної політики на загальнодержавному та регіональному рівнях. *Демократичне врядування. Науковий вісник*. 2017. Вип. 18/19. URL: http://lvivacademy.com/vidavnitstvo_1/visnyk18_19/fail/Novak.pdf (дата звернення: 15.07.2021).
12. Проект Закону України «Про засади державної антикорупційної політики на 2020–2024 роки»: Постанова ВРУ (реєстраційний № 4135 від 21.09.2020). URL: <https://nazk.gov.ua/wp-content/uploads/2020/07/ASfinal-draft-22.06.20-1.pdf> (дата звернення: 15.07.2021).
13. Про запобігання корупції: Закон України від 14.10.2014 № 1700-VII. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T14_1700.html (дата звернення: 15.07.2021).
14. Антикорупційна стратегія держави на 2020–2024 роки та її основні принципи. URL: <http://www.fssu.gov.ua/fse/control/pol/uk/publish/article/104977;jsessionid=CC8BEED89084FDBE54607DFAEAA38954> (дата звернення: 15.07.2021).
15. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про засади державної антикорупційної політики на 2020–2024 роки» від 21.09.2020 № 4135. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GI03252A.html (дата звернення: 15.07.2021).

References

1. Aktualni problemy protydii koruptsii : monohrafiia [Actual problems of anti-corruption: monograph] / I. A. Zinovieva, V. M. Kyrychko, O. M. Ovcharenko, L. I. Pochernina, T. Ie. Dunaieva ta in.; za zah. red. V. I. Borysova. Kh., 2012. 221 s. [in Ukrainian].
2. Andrushko, P. P. (2012). Reforma ukraïnskoho antykoruptsiinoho zakonodavstva u svitli mizhnarodno-pravovykh zobov'iazan Ukrainy [Reform of Ukrainian anti-corruption legislation in the light of Ukraine's international legal obligations]. K. : Atika. 332 s. [in Ukrainian].
3. Garaschuk, V. M., Muhtaev, A. O. (2010). Aktualni problemi borotbi z koruptsleyu v Ukraini : monografiya [Actual problems of fight against corruption in Ukraine: monograph]. H. : Pravo. 144 s. [in Ukrainian].
4. Derzhavna antykoruptsiina polityka i zapobihannia ta protydiia koruptsii na publichnii sluzhbi v orhanakh derzhavnoi vlady i orhanakh mistsevoho samovriaduvannia : monohrafiia [State anti-corruption policy and prevention and counteraction to corruption in the public service in public authorities and local governments : monograph] / V. V. Vasylevych, T. E. Vasylevska, V. F. Nesterovych ta in.; za red. V. L. Fedorenko, Yu. V. Kovbasiuka. K. : Lira, NADU, 2016. 524 s. [in Ukrainian].
5. Koruptsiia v Ukraini: prychny poshyrennia ta mekhanizm protydii : monohrafiia [Corruption in Ukraine: the causes of the spread and the mechanism of counteraction : monograph] / Yu. H. Kalnysh, S. V. Dromov, D. B. Klymenko ta in. K. : Priorityety, 2010. 88 s. [in Ukrainian].
6. Prokhorenko, O. Ia. (2011). Koruptsiia po-ukraïnsky (sutnist, stan, problemy) : monohrafiia [Corruption in Ukrainian (essence, state, problems) : monograph]. K. : Vyd-vo NADU. 456 s. [in Ukrainian].
7. Romaniuk, B. V., Busol, O. Iu. (2010). Zakonodavstvo Ukrainy ta zarubizhnykh krain shchodo protydii koruptsii. Mizhnarodnyi dosvid borotby z koruptsiieiu : monohrafiia [Legislation of Ukraine and foreign countries on combating corruption. International experience in combating corruption : monograph]. Kyiv : Polihraf-Servis. 627 s. [in Ukrainian].
8. Ekonomichna efektyvnist vysokoshvydkisnykh pasazhyrskykh zaliznychnykh perevezen v Ukraini : monohrafiia [Economic efficiency of high-speed passenger railway transportation in Ukraine: monograph] / Iu. S. Barash, A. V. Momot]. Dnipropetrovsk : Dnipropetr. nats. un-t zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, 2015. 137 s. [in Ukrainian].
9. Ovchynnikova, V. O. (2017). Stratehichne upravlinnia rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrainy : monohrafiia [Strategic management of railway transport development of Ukraine : monograph]. Kharkiv : UkrDUZT. 427 s. [in Ukrainian].
10. Upravlinnia finansovoiu bezpekoiu pidprijemstv transportnoi sfery : monohrafiia [Management of financial security of transport enterprises : monograph] / N. I. Bohomolova, O. O. Kravchenko, O. V. Andrieieva, E. O. Sokolova, Ye. V. Talavira, S. S. Pinchuk ta in. D. : DETUT, 2017. 327 s. [in Ukrainian].
11. Novak, A. (2017). Formuvannia ta realizatsiia natsionalnoi antykoruptsiinoi polityky na zahalnoderzhavnomu ta rehionalnomu rivniakh [Formation and implementation of national anti-corruption policy at the national and regional levels]. *Demokratychnе vriaduvannia. Naukovyi visnyk*. Vyp. 18/19. URL: http://lvivacademy.com/vidavnistvo_1/visnyk18_19/fail/Novak.pdf (data zvernennia: 15.07.2021) [in Ukrainian].
12. Proiekt Zakonu Ukrainy «Pro zasady derzhavnoi antykoruptsiinoi polityky na 2020–2024 roky» : Postanova VRU (reiestratsiinyi № 4135 vid 21.09.2020) [Draft Law of Ukraine «On the Principles of State Anti-Corruption Policy for 2020–2024»]. URL: <https://nazk.gov.ua/wp-content/uploads/2020/07/ASfinal-draft-22.06.20-1.pdf> (data zvernennia: 15.07.2021) [in Ukrainian].
13. Pro zapobihannia koruptsii : Zakon Ukrainy vid 14.10.2014 № 1700-7 [On Prevention of Corruption : Law of Ukraine]. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T14_1700.html (data zvernennia: 15.07.2021) [in Ukrainian].
14. Antykoruptsiina stratehiia derzhavy na 2020–2024 roky ta yii osnovni pryntsypy [Anti-corruption strategy of the state for 2020-2024 and its basic principles]. URL: <http://www.fssu.gov.ua/fse/control/pol/uk/publish/article/104977;jsessionid=CC8BEBD89084FDBE54607DFAEAA38954> (data zvernennia: 15.07.2021) [in Ukrainian].
15. Poiasniuvalna zapyska do proiektu Zakonu Ukrainy «Pro zasady derzhavnoi antykoruptsiinoi polityky na 2020–2024 roky» vid 21.09.2020 № 4135 [Explanatory note to the draft Law of Ukraine «On the principles of state anti-corruption policy for 2020–2024»]. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GI03252A.html (data zvernennia: 15.07.2021) [in Ukrainian].

Kadala Vitaliy,
PhD in Law, Associate Professor
(Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6868-9487>

Guzenko Olena,
PhD of Economy, Associate Professor
(Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4002-2629>

ANTI-CORRUPTION ASPECTS AS A REGULATOR OF THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY INDUSTRY

Rail transport plays a significant role in the life of the economic sector of the country. However, the existence of a significant number of negative factors violate the timing of the planned ways of its development. Among them, it is worth paying attention to the slow pace of adaptation of already adopted legislative initiatives, insufficiently substantiated taxation of services provided for the transportation of various goods and passengers (cross-subsidization) and problems arising from the transportation of privileged categories of citizens. Increase in the price of services provided, the presence of an inflation component, exchange rate fluctuations, etc. Despite the constant increase in the price of transportation services, the renewal of rolling stock and stationary railway transport is not carried out at a level that would help raise its quality level. This phenomenon is present in the operations of transportation of goods, luggage and passengers. There is a discrepancy between the growth rate of prices for rail transport services and their quality level. Among the additional negative factors should be noted the lack of funds for the renewal of rolling stock and its repair; inefficient financial planning and asset management of divisions; lack of working capital; low level of effective personnel planning and management; the threat of losing highly qualified employees, especially managers, due to reaching retirement age; lack of sufficient motivation for innovation and inventive activity; insufficient qualification of employees; possible resistance of personnel to organizational changes. There are also technical and technological problems. A significant part of the financial resources for the development of the domestic railway does not enter the process of cash flow formation due to the presence of corrupt actions carried out by individual representatives among the responsible persons. Representatives of the top management of the domestic railway must have an effective program of anti-corruption measures, but taking into account the legal framework that is already laid down in existing legislation. This study indicates the exacerbation of existing problems of the domestic railway, which requires immediate intervention at the macroeconomic and microeconomic level, as well as macro-legal and micro-legal level. The article reveals the problems of development of railway enterprises, determines the negative impact of corruption on its development, argues the need for anti-corruption measures that act as regulators of the development of the railway industry in the future. Outlines the content of the principles and substantiates the feasibility of their implementation in accordance with the Draft Law of Ukraine «On the Principles of State Anti-Corruption Policy for 2020–2024». Contains the author's proposal on the content of the conceptual categories «strategic anti-corruption intentions» and «anti-corruption event» and argues the benefits of their use by top management of the railway industry.

Key words: corruption; anti-corruption measure; anti-corruption policy; anti-corruption event; railway transport; corruption offense.

Надіслано до редколегії 10.08.2021
Рекомендовано до публікації 17.08.2021