

УДК 656.2

Марія Чеховська

КОНЦЕПТУАЛЬНА МОДЕЛЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Розкриваються основні складові запропонованої автором концептуальної моделі функціонування та розвитку залізничного комплексу України, зокрема механізм організаційно-економічного розвитку галузі, його елементи та завдання.

Ключові слова: залізничний комплекс, модель функціонування та розвитку.

Раскрываются основные составляющие предложенной автором концептуальной модели функционирования и развития железнодорожного комплекса Украины, в частности механизм организационно-экономического развития отрасли, его элементы и задания.

Ключевые слова: железнодорожный комплекс, модель функционирования и развития.

The basic constituents of the conceptual model of functioning and development of railway complex of Ukraine offered by an author open up, in particular mechanism of organizationally-economic development of industry, his constituents and tasks.

Keywords: railway complex, model of functioning and development.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. В сучасних умовах трансформації правових, економічних, організаційних засад діяльності вітчизняного залізничного транспорту, виникає потреба у визначенні подальших напрямів його функціонування та розвитку. Зокрема, Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. передбачається створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, зважаючи на що визначення базової моделі подальшого розвитку залізничного комплексу є актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження у сфері подальшого функціонування та розвитку залізничного транспорту на сьогоднішній день здійснюються багатьма вітчизняними вченими, зокрема Ю.С. Барашем, О.Г. Дейнекою, Г.Д. Ейтутісом, В.П. Ільчуком, Н.М. Колесниковою, М.В. Макаренком, Л.О. Поздняковою, Ю.М. Цвєтовим [3, 6, 7, 10, 12, 13, 14, 17]. Сферою інтересів дослідників було обґрунтування соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту, напрями розвитку залізничного транспорту в умовах реформування галузі, теоретичне осмислення стратегії галузевого розвитку, питання управління розвитком інноваційно-інвестиційних систем на залізничному транспорті тощо. Разом з тим комплексні дослідження щодо розвитку залізничного комплексу в трансформаційних умовах практично не здійснювалися.

© Чеховська М. М., 2013

Таким чином, метою нашого дослідження є побудова концептуальної моделі функціонування і розвитку залізничного комплексу України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Варто зауважити, що розгляду категорії «розвиток» та пов'язаною із нею категорією «розвиток підприємства або організації» присвячено значну кількість публікацій як зарубіжних, так і вітчизняних науковців [1, 5, 15, 16, 18].

Так, колектив авторів, здійснюючи аналіз поглядів на розвиток, схиляється до думки, що розвиток є якісною зміною структури та функціонування системи [11, с. 63]. Інші вітчизняні науковці під розвитком розуміють застосування нових методів управління, зокрема суто організаційні зміни [4, с. 19]. Досліджуючи зміст поняття «розвиток», а також «розвиток підприємства», С. І. Бай виходить з позицій циклічності, або ґрунтуючись на життєвому циклі організації [2, с.100-103].

В цілому розвиток передбачає здійснення незворотних, спрямованих та закономірних змін матеріальних об'єктів, внаслідок чого відбувається перехід від менш розвинених форм таких об'єктів до більш розвинених [8, с. 274]. Зазначені зміни в галузі залізничного транспорту поєднують не лише технічну та технологічну складові, а й комплекс фінансово-економічних, організаційно-управлінських і соціальних аспектів діяльності.

Необхідно наголосити, що у даній статті ми розглядаємо не стільки залізничний транспорт, скільки безпосередньо залізничний комплекс. Так, до поняття «залізничний комплекс України» ми відносимо сукупність підприємств та об'єктів залізничного транспорту, машинобудування, підприємств з ремонту рухомого складу, будівництва і зв'язку, діяльність яких є взаємопов'язаною та спрямованою на задоволення потреб держави, бізнесу і громадян у перевезеннях. У подальшому, на нашу думку, можливе формування ринково-орієнтованого залізничного комплексу як визначеної форми структурної, функціональної та територіальної організації підприємств основної діяльності залізничного транспорту та підприємств, пов'язаних із забезпеченням діяльності останнього [19].

Саме зважаючи на необхідність здійснювати поточну діяльність, враховуючи можливі ризики та майбутні перспективи, нами запропоновано концептуальну модель функціонування підприємств залізничного комплексу, що передбачає їх динамічний розвиток. Зазначимо, що вказана модель має бути, з одного боку, стійкою до негативних змін в оточуючому підприємство середовищі, а з іншого боку, мати можливості та ресурси до адаптації (рис. 1).

Наголосимо, що запропонована нами концептуальна модель функціонування залізничного комплексу ґрунтується на впровадженні механізму його організаційно-економічного розвитку, складовими якої є державна політика стосовно залізничної галузі; організаційний та фінансово-економічний механізми взаємодії між галузевими підприємствами, установами та організаціями, які увійдуть до складу публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування; виважена тарифна політика; збалансована фінансово-інвестиційна система; антикризове регулювання; нормативно-правове забезпечення діяльності підприємств галузі, транспортного машинобудування тощо.

Базисом для побудови концептуальної моделі функціонування та подальшого розвитку підприємств залізничного комплексу є наукові основи, як методологічна база для прийняття практичних рішень. До зазначених наукових основ належать, зокрема, об'єктивні економічні закони та закономірності функціонування підприємств галузі у нових економічних умовах, методи та принципи здійснюваної

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

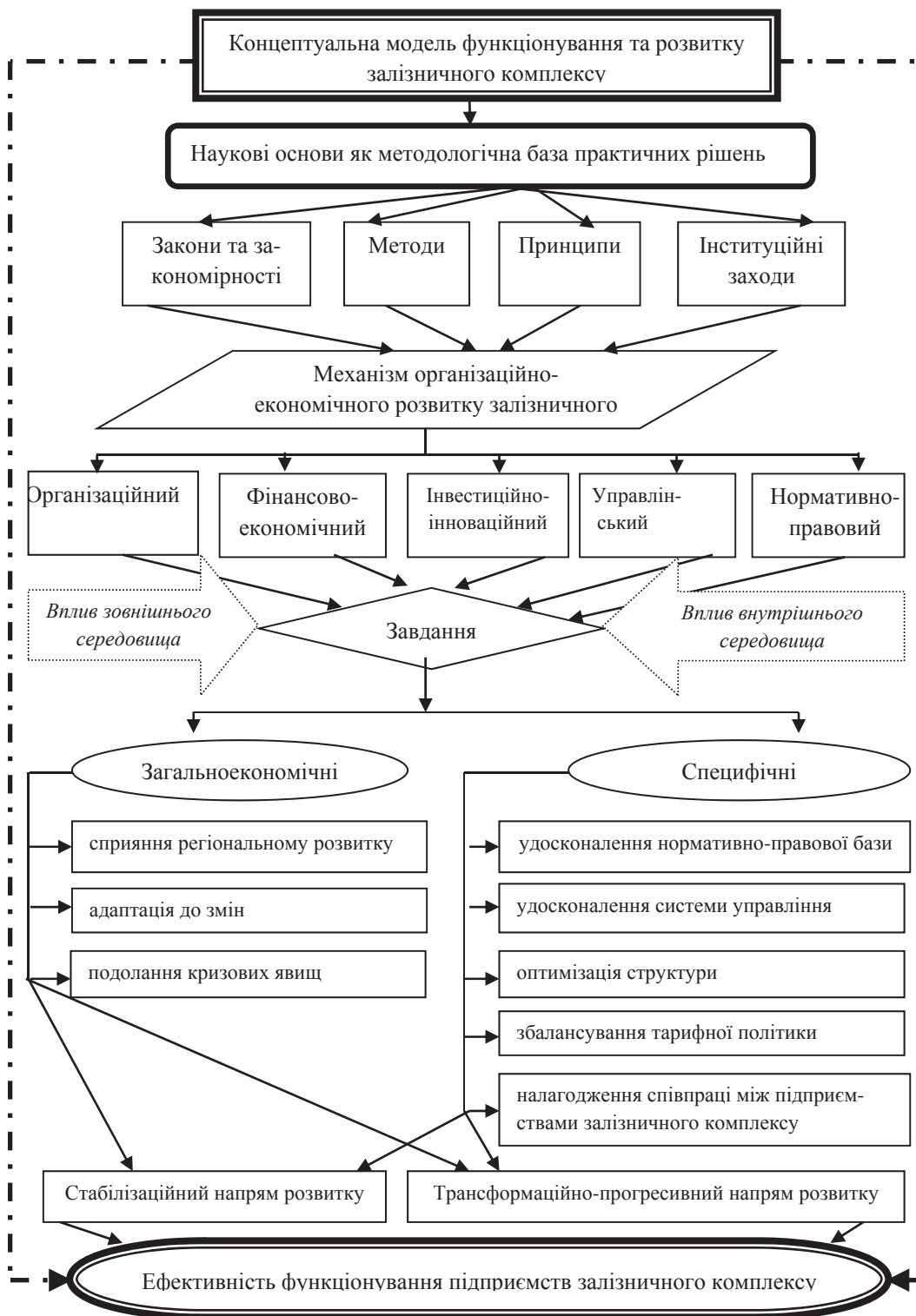


Рис. 1. Концептуальна модель функціонування та розвитку залізничного комплексу

діяльності, інституційні заходи тощо. Наголосимо, що згідно із теорією поведінкової економіки до інституційних заходів належать дослідження, пов'язані із формуванням довіри та надійності у взаємовідносинах.

Цілеспрямована дія зазначених засад формує, у свою чергу, власне механізм організаційно-економічного розвитку залізничного комплексу, який складається із організаційних, фінансово-економічних, інвестиційно-інноваційних, управлінських та нормативно-правових компонент.

Зважаючи на здійснення впливу на підприємства галузі внутрішніх та зовнішніх факторів, визначаються для подальшої реалізації загальноекономічні та специфічні завдання, які відповідно до ситуації, що склалася, формують або стабілізаційний, або трансформаційно-прогресивний напрям у здійсненні подальшої діяльності. Результатом останньої буде ефективне функціонування як підприємств залізничного комплексу, так і галузі в цілому.

Окреслюючи пріоритети розвитку залізничного комплексу України, зупинимось на законодавчо визначених положеннях. Так, основні програмні документи, що стосуються майбутнього, зокрема залізничного транспорту, визначають напрями його діяльності лише на найближчі десять років. Разом з тим, зазначені документи більшою мірою визначають як наявні проблеми галузі, так і напрями подолання та виправлення існуючої ситуації із перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, застарілими основними засобами виробництва, недостатніх обсягів інвестування потреб залізничного транспорту тощо. Про перспективи, які власне належать до пріоритетів подальшого розвитку, а не виправлення існуючої ситуації, мова практично не ведеться.

Зважаючи на визначальну роль залізничного транспорту в соціально-економічній складовій суспільного буття, неможливо недооцінювати вплив на його діяльність державної політики.

По-перше, формою власності публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування є державна. По-друге, у взаємодії із залізничним транспортом держава виконує регуляторні функції, зокрема, нормотворчу діяльність, ліцензування, визначення розмірів та шляхів компенсації підприємствам залізничного транспорту збитків у соціальних сегментах перевезень, субсидування останніх, державне регулювання ціноутворення. По-третє, держава є одним із найбільших замовників на перевезення вантажів та єдиним на здійснення перевезень пасажирів, у тому числі пільгових категорій громадян. Ґрунтуючись на зазначеному, державні органи повинні, враховуючи суспільні інтереси, сприяти розвитку як залізничного транспорту, так і підприємств, що пов'язані з його діяльністю, зокрема транспортного машинобудування.

У даному ракурсі проблемним є питання запровадження швидкісного руху, яке є одним із першочергових. На жаль, його вирішення на сьогоднішній день криється лише у забезпеченні рухомим складом, в той час як на відсутності відповідних шляхів сполучення не наголошується. Якщо модернізація та оновлення рухомого складу, хоч і завдяки кредитним ресурсам, поступово здійснюється, то будівництво принципово нових шляхів сполучення, придатних для здійснення швидкісних перевезень, лише у перспективі. А зазначене будівництво не може здійснюватися виключно коштами підприємств залізничного транспорту, відповідно до чого, значною мірою, має бути передбачена участь державного капіталу.

Крім того, державна політика стосовно залізничної галузі, зважаючи на світовий досвід, може також виражатися у підтримці ініціатив підприємств залізничного

транспорту шляхом надання пільг в оподаткуванні як прибутку, так і майна акціонерного товариства. Вивільнені таким чином кошти в подальшому можуть бути спрямовані на інвестування нагальних потреб галузі.

Окремо можна наголосити на пайовій участі держави при реалізації проектів державно-приватного партнерства. Однак зауважимо на необхідності чіткого визначення часткової участі, формалізації відповідальності за фінансування конкретних проектів тощо.

Самостійним елементом моделі ефективного розвитку залізничного транспорту є визначення організаційного та фінансово-економічного механізмів взаємодії між підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, які увійшли до складу публічного акціонерного товариства залізничного транспорту. На цьому етапі важливо не лише розподілити сутність та відповідальність за економічні відносини між суб'єктами новоутвореного акціонерного товариства, а й виокремити у окремий блок питання управління корпоративною власністю.

Зазначимо, що в структуру управління корпоративною власністю входить цілий блок окремих питань, що передбачають управління доходами, управління витратами, управління вартістю та управління ризиками. Синхронізована та злагоджена робота між вказаними складовими надасть змогу консолідувати зусилля на досягненні стратегічних цілей розвитку всього залізничного комплексу.

Іншою принциповою складовою моделі розвитку залізничного комплексу є виважена тарифна політика. Адже, з одного боку, розмір тарифів на перевезення є тим важелем, за рахунок якого забезпечується розвиток галузі, а з другого боку, діяльність залізничного транспорту повинна бути спрямована на зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг. Необхідно також акцентувати увагу на такій особливості ціноутворення на залізничному транспорті на сьогоднішній день, як державне регулювання тарифів та ринкове регулювання відповідно до конкретних сегментів ринку залізничних перевезень.

Пов'язаною із тарифною політикою є така складова запропонованої нами моделі ефективного розвитку залізничного комплексу, а саме: збалансована фінансово-інвестиційна система. Остання передбачає, зокрема пошук та надходження фінансових ресурсів, необхідних як для забезпечення життєдіяльності транспортної галузі, так і для її оновлення та подальшого приведення до загальноприйнятих європейських норм.

У зв'язку із періодичними змінами в оточуючому середовищі, до якого здебільшого належать суспільно-політичне та правове середовище, а також циклічним розвитком економіки, нами пропонується включити до моделі розвитку залізничного комплексу блок завдань, пов'язаних із необхідністю здійснювати антикризове регулювання його діяльності. Звичайно, апарат управління підприємствами галузі не в змозі вплинути на всі зовнішні фактори, що спричиняють тиск на виробничу та фінансово-економічну діяльність залізничного транспорту. Однак, зважаючи на концептуальні основи антикризового управління, вплив багатьох негативних чинників можна якщо не уникнути, то хоча б мінімізувати їх наслідки, зокрема у фінансовій сфері.

Безумовною складовою у моделюванні майбутньої системи залізничного комплексу має бути блок нормативно-правового забезпечення діяльності підприємств галузі, транспортного машинобудування тощо. Зауважимо, що відповідна база на сьогоднішній день лише починає формуватися. Крім того, наявні нормотворчі ре-

сурси, відповідно до змін, зокрема у організаційній структурі та підпорядкування залізничних підприємств, вже потребують подальшого удосконалення та розвитку. Нагальною є також проблема необхідності гармонізації вітчизняного транспортно-го законодавства, а також приведення його до норм європейського права.

Технічний стан залізничної інфраструктури та рухомого складу вже тривалий час викликає занепокоєння не лише у залізничників. Шляхи вирішення зазначеної проблеми окреслені, зокрема, у Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., де йдеться про необхідність збільшення обсягу інвестицій у залізничний транспорт. Зрозуміло, що зважаючи на необхідність практично комплексного оновлення як об'єктів інфраструктури, так і рухомого складу, ні держава, ні поодинокі інвестори не зможуть у повному обсязі виконати це завдання. Зважаючи на зазначене, варто приділити увагу альтернативним шляхам фінансування оновлення і розвитку галузі.

Зокрема, одним із таких шляхів може бути продаж пакета акцій підприємств залізничного транспорту у рамках первинного публічного розміщення акцій (IPO, Initial Public Offering). Серед цілей проведення IPO, як правило, виокремлюють такі: залучення на довгостроковій основі суттєвого обсягу фінансового капіталу, об'єктивна оцінка вартості підприємства, демонстрація фінансової та управлінської прозорості підприємства.

Підкреслимо, що відповідно до пункту 1 статті 10 Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» № 4442-VI від 23 лютого 2012 р., майно залізничного транспорту загального користування, зокрема «магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт, є державною власністю» та не підлягає приватизації [9].

Разом з тим, відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту, передбачається утворення господарських товариств, зокрема у сфері вантажних перевезень, приміських та регіональних пасажирських перевезень, ремонту рухомого складу, корпоративні права щодо яких належать не лише акціонерному товариству, а й місцевим органам виконавчої влади, іншим юридичним особам. Власне певну частку акцій новоутворених корпоративних об'єднань, пакетом близько 10-15 % акцій підприємства, можна буде запропонувати майбутнім інвесторам.

Зауважимо, що розміщення акцій на IPO надає не лише можливість залучення фінансових ресурсів, це ще й підвищення корпоративного інвестиційного рейтингу господарюючого суб'єкта. Крім того, навіть підготовка до IPO дозволить оптимізувати систему управління підприємством, забезпечити прозорість, зокрема у фінансовій сфері.

Про перспективність даного напрямку залучення довгострокового капіталу свідчить й досвід ВАТ «РЖД». Зокрема, у 2008 році за рахунок продажу приватним інвесторам 15 % акцій ВАТ «Трансконтейнер», РЖД отримала близько 316 млн дол. Іншим прикладом є залучення російським приватним оператором залізничних перевезень GlobalTrans коштів на суму 449 млн дол. за 29 % акцій

компанії на Лондонській фондовій біржі. Доволі реальною у подальшому також є можливість продажу, зокрема 15-25 % акцій ВАТ «РЖД», що належать державі, та близько 40 % акцій компанії Georgian Railway (Грузинська залізниця). Наголосимо, що в обох випадках мова йде про компанії зі 100 % державним капіталом, керівництво яких підкреслює необхідність збереження державного контролю над залізничною інфраструктурою.

В цілому доцільність виходу на IPO вітчизняними підприємствами залізничного транспорту може бути обумовлена результатами проведеної реструктуризації галузі, ринковою кон'юнктурою, загальною економічною ситуацією в країні тощо.

Таким чином, первинне публічне розміщення акцій є не лише шляхом залучення значних обсягів приватних інвестицій у підприємства залізничного транспорту. Підготовка до виходу на IPO є певним стимулюючим фактором для збільшення ефективності підприємства, оскільки цей процес передбачає прозорість фінансової та управлінської складових, а також сталість економічного розвитку підприємства.

Елементи механізму організаційно-економічного розвитку залізничного комплексу також можуть бути використані при отриманні додаткового фінансування галузі, зокрема оновлення і розвитку залізничної інфраструктури. Зокрема, одним із шляхів залучення капіталу для потреб галузі є запровадження механізму «мережного контракту». Ідея зазначеного механізму широко використовується у країнах Західної Європи, в яких залізнична інфраструктура залишилася у державній власності та належить до природної монополії.

Мережний контракт передбачає довгостроковий договір, що укладається між державою та безпосереднім власником інфраструктури залізничного транспорту загального користування, встановлюючи обов'язки сторін щодо забезпечення якісного стану всього інфраструктурного комплексу. Зазначимо, що мережним контрактом обумовлюються не лише напрями подальшого розвитку об'єктів залізничної інфраструктури, ним також визначаються певні експлуатаційні характеристики. Так, урядом спрямовуються кошти на оновлення та розвиток інфраструктурного комплексу, в той час як від відповідних підприємств залізничного транспорту вимагається додержання визначених показників розвитку транспортної мережі, зокрема здійснення гарантованого обсягу перевезень вантажів та пасажирів. Як свідчить досвід інших країн, механізм мережного контракту сприяє оптимізації витрат залізничної компанії.

Безпосередньо мережний контракт передбачає перехід на прямі договірні взаємовідносини між державою та підприємствами залізничного транспорту під час надання останніми залізничної інфраструктури для транспортування вантажів та пасажирів. Відповідно до обсягів потреб до перевезень, державні органи мають сформулювати замовлення на використання шляхів сполучень, ґрунтуючись на економічно обумовлених тарифах, що надані перевізником. Основна ідея полягає в тому, що розмір тарифів буде повністю покривати потреби підприємств залізничного транспорту в оновленні та розвитку залізничної інфраструктури.

Висновок. Таким чином, запропонована нами концептуальна модель функціонування та розвитку залізничного комплексу, яка, зокрема, ґрунтується на впровадженні механізму організаційно-економічного розвитку галузі, спрямована на вдосконалення й активізацію дії всіх його складових, що має в цілому сприяти покращенню економічної ситуації в країні.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Афанасьев Н. В.* Управление развитием предприятия : [монография] / Афанасьев Н. В., Рогожин В. Д., Рудыка В. И. – Харьков: Издательский Дом «ИНЖЭК», 2003. – 184 с.
2. *Бай С. І.* Розвиток організації: політика, потенціал, ефективність : [монографія] / С. І. Бай. – К. : КНТЕУ, 2009. – 280 с.
3. *Бараш Ю. С.* Управління залізничним транспортом України : [монографія] / Ю. С. Бараш. – Дніпропетровськ : ДПТ, 2006. – 252 с.
4. *Воронков Д. К.* Розвиток підприємства: управління змінами та інновації : [монографія] / Д. К. Воронков, Ю. С. Погорелов. – Харків: АДВА, 2009. – 435 с.
5. *Данилишин Б. М.* Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка України / [Данилишин Б. М. Клиновий Д. В., Пєпа Т. В.] ; за наук. ред. Б. М. Данилишина. – Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007. – 688 с.
6. *Дейнека О. Г., Міщенко О. О.* Теоретичні підходи до державної стратегії розвитку залізничного транспорту / О. Г. Дейнека, О. О. Міщенко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Вип. 24. – Дніпропетровськ.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – С. 214-216
7. *Ейтутіс Г. Д.* Теоретико-практичні основи реформування залізниць України : [монографія] / Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.
8. *Економічний енциклопедичний словник* : у 2 т. Т.2 / [Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. Юрій С. І.] ; за ред. С. В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – 568 с.
9. *Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування»* від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI [електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1148.5590.0>. – Назва з екрану.
10. *Льчук В. П.* Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток [текст] / В. П. Льчук; За ред. Є. М. Сича. – К. : Логос, 2004. – 381 с.
11. *Квач Я. П.* Корпоративне управління організаційним розвитком : креативні засади : [монографія] / Квач Я. П., Шапошников К. С., Адамкевич М. М. – Ізмаїл : СМІЛ, 2008. – 272 с.
12. *Колесникова Н. М.* Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток : [монографія] / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.
13. *Концепція реформування транспортного сектора України* / [Ю. М. Цветов, Л. М. Соколов, Ю. М. Федюшин та ін.]. – К. : ІКТП-Центр, 1999. – 67 с.
14. *Макаренко М. В.* Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М. В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2003. – 478 с.
15. *Масленникова Н. П.* Управление развитием организации [монография] / Н. П. Масленникова. – М. : Центр экономики и маркетинга, 2002. – 304 с.
16. *Погорелов Ю. С.* Оцінювання та моделювання розвитку підприємств : [монографія] / Ю. С. Погорелов. – Луганськ : Глобус, 2010. – 512 с.
17. *Позднякова Л. О.* Соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора економ. наук : спец. 08.02.03 «Організація управління, планування і регулювання економікою» [електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://disser.com.ua/content/348406.html>. – Назва з екрану.
18. *Развитие интегрированных корпоративных структур в России* / [Винслав Ю., Деменьев В., Мелентьев А., Якутин Ю.] // Российский экономический журнал. – 1998. – № 11-12. – С. 27-41.
19. *Чеховська М. М.* Закономірності та принципи формування ринково-орієнтованого залізничного комплексу України / М. М. Чеховська // Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання. – 2012. – № 7. – [електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1277>. – Назва з екрану.