

УДК 330.42:519.86

*Вікторія Гудкова к.е.н.
(професор кафедри «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Юлія Тютюн
(магістр за спеціальністю «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

СТРУКТУРНО-ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ АНАЛІЗ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В даній статті досліджено сутність розвитку залізничного транспорту, розкрито його роль в економіці країни та виявлення проблем його діяльності. Проаналізовано сучасний стан функціонування залізничного транспорту та ефективність державного регулювання залізничної транспортної системи, розкрито основні проблемні питання та стратегічні напрями її розвитку. Виокремлено проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту, розглянуто основні напрями та принципи державного регулювання формування ринку залізничних транспортних послуг. Обґрунтовано сутність транспортної системи як об'єкта державного регулювання шляхом виділення сфер впливу, що передбачає: проведення структурних перетворень, дотримання правил конкуренції, контроль і нагляд, недопущення виникнення правових і адміністративних бар'єрів в процесах перевезень пасажирів і вантажів, а також надання супутніх послуг; ознайомлено з характерними рисами, які притаманні сучасному стану діяльності вітчизняного залізничного транспорту, а саме: високий рівень зношення рухомого складу і матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання щодо приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі. Крім зазначених проблем діяльності залізничного транспорту необхідно виділити також невирішені питання щодо задоволення потреб економіки, таких як: невідповідність якості обслуговування вантажовласників та пасажирів європейським вимогам, низька швидкість перевезень, постійне збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції, значний ступінь державного регулювання залізничного сектору економіки.

Ключові слова: розвиток, аналіз, економіка, вплив, залізничний транспорт, державне регулювання залізничного транспорту, ринкова трансформація, дотримання правил конкуренції, основні принципи, ринок транспортних послуг, залучення інвестицій, зношення рухомого складу.

© Гудкова В.П., Тютюн Ю.О., 2015

Виктория Гудкова, к.э.н.

(профессор кафедры «Экономика и предпринимательство»

Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Юлия Тютюн

(магистр по специальности «Экономика и предпринимательство»,

Государственный экономико-технологический университет транспорта)

СТРУКТУРНО-ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В данной статье исследована сущность развития железнодорожного транспорта, раскрыто его роль в экономике страны и выявления проблем его деятельности. Проанализировано современное состояние функционирования железнодорожного транспорта и эффективность государственного регулирования железнодорожной системы, раскрыты основные проблемные вопросы и стратегические направления ее развития. Выделены проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта, рассмотрены основные направления и принципы государственного регулирования формирования рынка железнодорожных транспортных услуг. Обоснованно сущность транспортной системы как объекта государственного регулирования путем выделения сфер влияния, предусматривает: проведение структурных преобразований, соблюдение правил конкуренции, контроль и надзор, недопущение возникновения правовых и административных барьеров в процессах перевозок пассажиров и грузов, а также предоставление сопутствующих услуг; ознакомлены с характерными чертами, которые присущи современному состоянию деятельности отечественного железнодорожного транспорта, а именно: высокий уровень износа подвижного состава и материально-технической базы, критический уровень финансового состояния отрасли, а также открытые вопросы по приватизации, развития государственно-частного партнерства, привлечения инвестиций, технических инноваций и технологической модернизации в отрасли. Кроме указанных проблем деятельности железнодорожного транспорта необходимо выделить также нерешенные вопросы по удовлетворению потребностей экономики, таких как: несоответствие качества обслуживания грузовладельцев и пассажиров европейским требованиям, низкая скорость перевозок, постоянное увеличение доли транспортной составляющей в себестоимости продукции, значительная степень государственного регулирования железнодорожного сектора экономики.

Ключевые слова: развитие, анализ, экономика, влияние, железнодорожный транспорт, государственное регулирование железнодорожного транспорта, рыночная трансформация, соблюдение правил конкуренции, основные принципы, рынок транспортных услуг, привлечения инвестиций, износ подвижного состава.

Viktoria Gudkova, PhD
(Professor of Chair " Economics and Entrepreneurship "
State Economy and Technology University of Transport)

Yulia Tutun
(Master in "Economics and Entrepreneurship"
State Economy and Technology University of Transport)

STRUCTURAL AND FUNCTIONAL ANALYSIS OF STATE REGULATION OF RAILWAY

In this paper the essence of railways, disclosed his role in the economy and a problem to its activities. The current state of rail transport operation and effectiveness of state regulation of transport systems, the basic issues and strategic directions of its development. Thesis there is determined the problems and prospects of rail transport, the basic directions and principles of state regulation of market development of rail transport services. The essence of the transport system as an object of state regulation through allocation of spheres of influence, which includes: structural reforms, respect for competition rules, control and surveillance, to prevent the emergence of legal and administrative barriers in the process of transport of passengers and goods and providing related services; informed of the characteristic features that are inherent in the present state of the domestic railway transport, namely high wear and rolling stock of logistics, a critical level of financial state of the industry, and open questions concerning the privatization of public-private partnerships to attract investment, technical innovation and technological modernization in the industry. In addition to the problems of rail transport must also provide outstanding issues to meet the needs of the economy, such as lack of quality service to European cargo and passenger requirements, low speed traffic, the constant increase in the share of the transport component in the cost of production, a significant degree of state regulation of the railway sector.

***Keywords:** development, analysis, economics, impact, railways, government regulation of rail transport, market transformation, compliance with competition rules, the basic principles of transport services market, attraction of investments, depreciation of rolling stock.*

Постановка проблеми. Ринкова трансформація транспортної системи вимагає ефективного проведення державної транспортної політики і одночасно етапності упровадження вироблених заходів. Транспорт разом з іншими інфраструктурними галузями, забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства, є важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних цілей держави. Успішний розвиток України в теперішніх умовах неможливий без конкурентоспроможної транспортної галузі. Залізничний транспорт є важливою складовою виробничої інфраструктури економіки України та займає провідне місце в забезпе-

ченні потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Саме тому питання ефективного та успішного розвитку залізничного транспорту є актуальними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розробку теорії та методології державного регулювання транспортних систем зробили вітчизняні та зарубіжні дослідники: Г. Д. Ейтутіс, О. С. Ігнатенко, О. М. Ложачевська, Г. І. Міщенко, Ю. С. Пашенко, В. Й. Развадовський, Д. А. Тимоха, А. М. Ткаченко. Широке коло питань, пов'язаних з визначенням показників ефективності та оптимальної структури у сфері управління залізничним транспортом, пошуку відповідних моделей розвитку знайшло своє відображення у працях таких науковців, як: Ю. С. Бараша, В. М. Гурнака, О. А. Дегтяра, О. В. Довгальнової, О. М. Іваницької, М. В. Макаренко, Ю. М. Цветова, А. М. Новікової, М. Л. Погребницького, А. І. Семеченка, О. В. Шкідченко та ін [1]. Проте складність та важливість державного регулювання розвитку залізничного транспорту обумовлює необхідність проведення подальших досліджень даної проблеми.

Метою даної статті є:

- дослідження сутності розвитку залізничного транспорту, роль в економіці країни та виявлення проблем його діяльності;
- визначити основні принципи державного регулювання формування ринку залізничних транспортних послуг;
- проаналізувати ефективність державного регулювання залізничної транспортної системи, визначити основні проблемні питання та стратегічні напрями її розвитку.

Теоретичною та методологічною основою дослідження даної статті є принципи, методи і засоби наукового пізнання, загальнотеоретичні праці, розробки вітчизняних та зарубіжних науковців у галузі державного управління залізничним транспортом.

Наукова новизна. Полягає у визначенні сутності транспортної системи у сфері залізничного транспорту, як об'єкта державного регулювання шляхом виділення відповідних сфер впливу у контексті забезпечення узгодження інтересів транспортних підприємств з суспільними інтересами, проведення структурних перетворень, дотримання правил конкуренції, контроль і нагляд, недопущення виникнення правових і адміністративних бар'єрів в процесах перевезень пасажирів і вантажів, а також надання супутніх послуг;

Викладення основного матеріалу дослідження. Транспортний комплекс є одним із найважливіших елементів економічної системи кожної держави. За складністю поставлених завдань, за кількістю зв'язків з усіма галузями господарства він не має аналогів на ринку. Транспортний комплекс України у разі використання його потужності в повному обсязі може бути однією із визначальних складових бюджету держави. У вирішенні соціально-економічних проблем країни транспорт відіграє чималу роль. Забезпеченість території добре розвинутою транспортною системою є одним із значущих факторів концентрації населення і виробництва та є важливою перевагою для розміщення виробничих сил. Транспорт, як важлива складова частина економіки, є невід'ємною ланкою між регіонами, галузями та підприємствами. Роль залізничного транспорту в регіоні визначається тим, що він забезпечує просторово-часове й обмінне з'єднання матеріальних потоків, господарських зв'язків і виробничо-економічних систем у процесі соціально-економічного відтворення.

Залізничний транспорт, будучи невід'ємною складовою транспортної інфраструктури, виконуючи свої функції (підтримуюче-стимулюючу, логістично-

поєднуючу, екологічну, соціальну, структуроутворюючу, розвиваючу, індикативну) здійснює зв'язок між виробництвом і споживанням, тобто взаємопов'язаний із зовнішнім середовищем [2].

Державне регулювання залізничного транспорту має оперативний характер, оскільки пов'язане з рухом, а тому й механізми регулювання мають постійно враховувати швидкозмінне середовище. Прийняття регулятивних рішень, пов'язаних з розвитком залізничного транспорту, відбувається в умовах випадкових явищ та конкретних ситуацій, тому від управлінців вимагається досвід самостійного знаходження потрібної інформації, здатність приймати ризиковані, але необхідні рішення.

Варто нагадати, що залізничний транспорт є не тільки базовою галуззю економіки, він також впливає на все життя держави, сприяючи міжрегіональним та міжнародним культурним зв'язкам, соціальним перетворенням, міжнародному туристичному співробітництву, торгівлі тощо. Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту входить до числа найактуальніших задач, від вирішення яких залежить позиціонування України на світовому ринку транспортних послуг.

На думку багатьох дослідників залізничної сфери, успішність її розвитку, насамперед, залежить від визначення державою ролі залізничного транспорту в загальній транспортній системі країни, від упровадження державної політики в цій системі, шляхів фінансування соціальних пасажирських перевезень, утримання й розвитку залізничної інфраструктури, створення рівних умов для міжгалузевої конкуренції, вироблення соціального консенсусу тощо. Фактори, що визначають розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту, можна розподілити на зовнішні та внутрішні. Зовнішні фактори обумовлюються функціонуванням суб'єктів, що належать до зовнішнього середовища залізничного транспорту (підприємства, що здійснюють виробничу, логістичну, науково-дослідну та іншу діяльність) та діями держави щодо підтримки залізничного транспорту. Внутрішні фактори обумовлюються функціонуванням суб'єктів внутрішнього середовища залізничного транспорту (залізниці, промислові підрозділи залізничного транспорту тощо).

У сфері залізничного транспорту продовжуються структурні перетворення. Передбачається реалізація заходів, на структурні зміни ринку транспортних послуг залізничного транспорту, нормативних правових основ його функціонування. Цей етап є інвестиційною і інноваційною стадією перетворень у сфері залізничного транспорту [3].

Основними принципами державного регулювання формування ринку залізничних транспортних послуг є:

- збереження мережевого перевізника як єдиного господарюючого суб'єкта, що надає послуги в інфраструктурі і послуги з перевезення;
- наявність на ринку залізничних перевезень локальних перевізників, що здійснюють на умовах публічного договору перевезення в окремих сегментах ринку залізничних перевезень;
- виділення послуг за поданням вагонів і контейнерів для здійснення залізничного перевезення з складу комплексної послуги із залізничного перевезення при збереженні послуг за поданням локомотивів у складі даної комплексної послуги;
- забезпечення організації залізничних перевезень з участю 2 і більш залізничних інфраструктур і перевізників;
- формування інституту власників залізничного рухливого складу (локомотивів, вагонів, контейнерів і ін.) і визначення вимог, що пред'являються до них, а також

правових основ їх взаємодії з власниками інфраструктури залізничного транспорту, перевізниками, користувачами послуг залізничного транспорту;

- формування конкурентного ринку послуг пасажирських і вантажних терміналів;
- формування конкурентного ринку транспортно-експедиторських послуг;
- можливість здійснення господарюючими суб'єктами окремих робіт і послуг з

прохань власників інфраструктури, перевізників, власників вантажних і пасажирських терміналів.

У міру будівництва нових залізниць і не користування необхідно сформувати систему регулювання тарифів на їх послуги, удосконалити систему взаємодії між власниками суміжних інфраструктур і не користування.

В цілому ж економічні вигоди ефективної діяльності залізничного транспорту можна оцінити з позиції національного та міжнародного рівнів.

На національному рівні (в т.ч. на регіональному рівні) заходи оптимізації роботи залізничного транспорту дозволяють успішно здійснювати політику, яка забезпечує інтеграцію на загальнодержавному рівні та відкриту взаємодію всіх процесів розвитку, з метою раціоналізації виробничих та інших господарських процесів;

На міжнародному рівні – дозволяє забезпечити доступ на іноземні ринки, підвищуючи конкурентоспроможність вітчизняних товарів, що створює умови для більш рівної участі в міжнародній торгівлі й потенційних вигодах, які із цієї участі випливають.[4]

Залізничний транспорт має велике значення для України, забезпечуючи значну частину всього вантажообігу країни, виконуючи важливі державні, економічні і соціальні функції. Свідченням цього є те, що, незважаючи на падіння обсягу перевезень і конкуренцію на транспортному ринку, залізничному транспорту вдалося зберегти свій пріоритет у сфері вантажних перевезень – частка перевезення вантажів у 2012 р. становила 97,5% від обсягу 2011 р., зросла з 70,8% в 2008 р. до 72,3% в 2009 р., практично досягнувши рівня 2007 р. – 72,5%, (без врахування трубопровідного транспорту). Вантажооборот залізниць має також домінуючі позиції, що вказує на ступінь впливу ефективності роботи залізничного транспорту на економіку.

Якщо врахувати, що залізничний транспорт здійснює основний обсяг перевезень у низці системоутворюючих, стратегічно важливих галузей, серед яких: вугільна, видобуток і переробка чорних металів, виробництво будівельних матеріалів, з яких залізничним транспортом в середньому перевозиться 23% кам'яного вугілля, 17% залізної й марганцевої рудий, 16% будівельних матеріалів та 10% чорних металів, то можна стверджувати, що залізничний транспорт сприяє забезпеченню стійкого функціонування народногосподарського комплексу й безпосередньо впливає на національну економічну безпеку.

Характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є високий рівень зношення рухомого складу і матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання щодо приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі [5].

Сформовану ситуацію можна пояснити деякими причинами. По-перше, практично повною відсутністю державної підтримки. По-друге, недоліком власних засобів залізниць. По-третє, відсутністю (недоліком) зовнішніх джерел фінансування. Скорочуються обсяги будівництва нових шляхів і електрифікації залізниць. Фактор скорочення капіталовкладень у залізничний транспорт є одним з основних погроз безпеки України. Складність залучення зовнішніх інвестицій у розвиток залізнич-

ного транспорту порівняно з іншими сферами економіки пояснюється низькою інвестиційною привабливістю цієї галузі, зумовлену відсутністю об'єктивних умов, насамперед, нормативно-правової бази для залучення в галузь у достатньому обсязі приватних інвестицій.

Практично єдиним джерелом фінансування транспорту є власні засоби галузі (прибуток, амортизація). Однак сьогодні, з об'єктивних причин, Українська залізниця не має достатніх власних джерел інвестицій, оскільки продовжує перебувати в межах між верхнім рівнем тарифів, які держава індексує відповідно до темпів інфляції і зростанням цінового тиску з боку постачальників і підрядників, що набагато вище від інфляції; продовжує покривати збитки від пасажирських перевезень з фінансового результату, одержуваного компанією від вантажних перевезень і інших видів діяльності; змушена скеровувати частину власних ресурсів на розвиток некомерційних об'єктів державного значення, таких, як переходи через кордон, підходи до портів, вокзали тощо.

У результаті спостерігається відставання темпів зростання інвестицій в основний капітал на залізничному транспорті від темпів зростання інвестицій по промисловості, загалом. У той же час, за оцінками фахівців, інвестиції в галузь повинні бути, як мінімум, не нижче від середнього рівня по промисловості, а для стійкого розвитку потрібне інвестування випереджальними темпами. Сьогодні потреба залізничного транспорту загального користування в інвестиціях може визначитися на різному рівні залежно від перспектив і цілей розвитку галузі.

Держава не здійснювала фінансування капітальних вкладень в національні залізниці впродовж ряду років. Централізоване фінансування, що пов'язане із домінуючою роллю залізниць у перевізному процесі чемпіонату Європи по футболу Євро – 2012 спостерігається з 2007 року. Зокрема, капітальні інвестиції у розвиток залізничного транспорту у 2008 р. становили 19,7 млрд. грн. (при цьому власні кошти становили понад 5,6 млрд. грн., бюджетні кошти – 4,8 млрд. грн. та інвестиційні ресурси у сумі понад 9,2 млрд. грн.), у 2009 р. загальна сума капітальних інвестицій у розвиток залізничного транспорту становила 7,9 млрд. грн. (або в три 3 рази менше від потреби), у 2010 р. – 8,15 млрд. грн., у 2012 р. – 14 млрд. грн.

Крім зазначених проблем діяльності залізничного транспорту необхідно виділити також невирішені питання щодо задоволення потреб економіки, таких як: невідповідність якості обслуговування вантажовласників та пасажирів європейським вимогам, низька швидкість перевезень, постійне збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції, значний ступінь державного регулювання залізничного сектору економіки, тощо[6].

Результатом зазначених процесів є, в першу чергу, зниження економічних вигід діяльності транспорту як з боку власних інтересів, так і інтересів держави. Це спричиняє не тільки уповільнення темпів економічного розвитку держави, але й унеможлиблює на сучасному етапі присутність України на світовому ринку транспортних послуг. Тому, в умовах складних світових економічних процесів, Україні необхідна ефективна політика, яка б враховувала геополітичні, економічні і соціальні особливості функціонування залізничної галузі та її роль у загальнодержавних процесах, а також надала б можливість розвитку галузі, забезпечила її конкурентоспроможність [6].

Незважаючи на падіння обсягу перевезень і конкуренцію на транспортному ринку, залізничному транспорту вдається зберегти свій пріоритет у сфері вантажних

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

перевезень. Залізниці України забезпечують 57% вантажообігу й 38% пасажирообороту.

Провідне значення для залізничного транспорту України обумовлено двома основними факторами: техніко-економічними перевагами порівняно з іншими видами транспорту та збігом напрямку й потужності основних транспортно-економічних потоків України й світу з географічним положенням українських залізниць.

Висновки та пропозиції. Ефективний розвиток залізничного транспорту, який складає основу транспортної системи країни, є необхідною умовою для сталого функціонування всіх галузей економіки, забезпечення статусу України як великої транзитної держави, сприянню її соціального і економічного зростання, економічній безпеці та обороноздатності. Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту призведе не тільки до розвитку транспортної галузі, а й до покращення показників економіки країни, оскільки він дозволяє одержувати суміжні результати в межах галузей економіки. При цьому, розуміння всієї важливості ефективної роботи залізничного транспорту для національного господарства вимагає не тільки розроблення заходів раціоналізації господарської діяльності залізниць, але й наявності чіткого механізму визначення ступеня впливу та економічних вигід результатів діяльності залізничного транспорту для економіки. Одним із напрямків розвитку роботи залізничного транспорту пропонується проведення оцінювання економічної ефективності кожного із функціональних підрозділів транспорту, використовуючи визначення ефективності по показникам процесів виробництва.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акофф Р. О менеджменте / Р. Акофф. – СПб. : Питер, 2002. – 448 с.
2. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: монографія / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. Лазаряна. – Вид. 2-ге. перероб. і допов. – Д. : Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. Лазаряна, 2006. – 264с.: табл.
3. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / [Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цвеків, О.В. Левченко] – К. : КУЕТТ, 2008. – 277 с. : іл.: Бібліограф. : с. 57-59.
4. Кірдіна О.Г. Аспекти впливу залізничного транспорту на економіку України [Текст] /О.Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2010. – № 29.- с.221 – 226.
5. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: монографія. – К. : НАУ, 2002. – 248 с.
6. Токмакова І.В. Дослідження стійкого розвитку залізничного транспорту [Текст] / І.В. Токмакова //Вісник економіки транспорту і промисловості -2010.-№ 29.- с. 227-229.

REFERENCES

1. Akoff R. (2002), O menedzhmente [About management], SPb. Piter, Russia.
2. Barash U.S. (2006), Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy: monohrafiia [State public administration of country's railway transport: monograph], 2nd ed, Vydavnytstvo Dnipropetrovs'koho natsional'nogo universytetu zaliznychnoho transportu im. Lazariana, Donetsk, Ukraine.
3. Tsvietov U.M., Makarenko M.V., Tsviekov M.U, Levchenko O.V. (2008), Zaliznychnyj transport Ukrainy ta Rosii: tendentsii rozvytku ta problemy reformuvannia [Railway transport of Ukraine and Russia: progress and problems of reformations], KUETT, Kyiv, Ukraine.
4. Kirdina O.H. (2010), "Aspects of influence of railway transport on the economy of Ukraine", Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 29, pp. 41–45.
5. Lozhachevs'ka O.M. (2002), Upravlinnia funktsionuvanniam ta rozvytkom transportnoho kompleksu rehionu: monohrafiia [State public administration of transport operation and development in region: monograph], Kyiv, Ukraine.
6. Tokmakova I.V. (2010), "Research of essence of steady development of railway transport", Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 29, pp. 227-229.