УДК 338.47

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В УКРАИНЕ

С.В. Ильченко, кандидат экономических наук. Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины.

In article modern problems of effective functioning of the enterprises of the transport branch, connected first of all with uncertainty of the institutional environment are considered. The approach which will give the chance to solve gradually a question of the saved up backlog in sphere of transport technologies by attraction of necessary means and under condition of control preservation over strategic objects is offered.

Постановка проблемы. Ключом экономического роста является эффективная организация экономики. В современных условиях ни одна из стран не в состоянии формировать и претворять эффективную стратегию развития без решения проблем интеграции транспортного комплекса своей страны в мировую транспортную систему.

Сегодня состояние украинской транспортной системы нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития – достаточным. Рост спроса на качественные транспортные услуги удовлетворяется не полностью по ряду причин, перечень которых можно обозначить лишь условно:

– нехватка финансовых ресурсов и необходи-мого механизма их привлечения;

– недостаточный технический уровень транспортной системы;

– накопленное отставание в области транспорт-ных технологий;

– отсутствиесовременныхсистемуправления;

© ІльченкоС.В., 2012.

– слабая конкурентная привлекательность всех видов транспорта и пр.

Очевидно несоответствие состояния транспорт-ной системы, всех ее составляющих требовани-ям рынка, неэффективность тотального государ-ственного контроля.

Особенность современного этапа функционирования и развития транспорта состоит в том, что наряду с решением базовых задач непосредственно перевозного процесса должен реализовываться комплекс согласованных действий по обеспечению безопасности работы транспортного комплек-са, а также решения проблем защиты окружаю-щей среды.

Обзор последних исследований и публикаций. Решение проблем повышения эффективности работы транспортного комплекса страны всегда находится в плоскости первоочередных. Разработки украинских ученых служат основанием развития и теоретических подходов, и практики государственного регулирования, включая участие в формировании Морской доктрины, Стратегии развития Украины как морского государства и многие другие стратегические законодательно-правовые акты.

Специалисты в области транспорта, каждый с учетом своего подхода и видения, предлагают варианты решения накопившихся проблем. В сво-ей работе А.М. Котлубай [1, с. 15] говорит о со-здании необходимых условий развития морских портов и портовой деятельности путем внедрения комплексных мер содействия. О.К. Афанасьева [2] определяет и структурирует возможное распределение сфер ответственности субъектов ГЧП с учетом природы их деятельности и особеннос-тей активов, необходимых для выполнения той или иной функции морского порта. О.Н. Кибик [3] указывает на необходимость гибкости и приспосабливаемости предприятия с возможностью переориентации инвестиционной программы предприятия, реорганизации инфраструктуры, совершенствования работы негибких структурных подразделений и возможности их реструктуризации. В результате анализа научных трудов ведущих специалистов-транспортников [1-4] за последний год становится очевидным актуальность решения транспортных проблем в свете происходящих в транспортном комплексе преобразований.

Задача исследования. Целью данной статьиявляется анализ современного состояния тран-спортного комплекса и предложение наиболее ра-циональных и эффективных путей модернизации структуры и системы управления.

Основной материал исследования и результаты. Политика усиления взаимодействия Украины и ЕС, которая была провозглашена «Транспортной стратегией Украины до 2020 г.», предполагает синхронную модернизацию Украины с ЕС для полной интеграции в транспортные коридоры Европы. В качестве результатов выполнения этой Стратегии предполагается следующее:

– повышение энергоэффективноститранспор-та путем стимулирования использования энергоэффективных видов железнодорожного, речно-го, электротранспорта в городах – уменьшение энергоемкости на 10-20%;

– повышение скорости движения пассажирских поездов до 160 км/ч, в перспективе – до 200 км/ч, и грузовых поездов – до 100-120 км/ч;

– уменьшение общего объема выбросов вред-ных веществ в атмосферу на 30%, и другие кар-динальные меры.

Исходя из перечня определенных приоритетов, возникает вопрос: за счет каких ресурсов планируется получение указанных результатов? Единственная возможность создать опорные точки будущего экономического роста – проведение системных институциональных преобразований. Однако состоянию, в котором находится Украина, присущ высокий уровень неопределенности, и чем он выше, тем более гибкой должна быть организационная структура управления. Для того, чтобы система функционировала эффективно и целенаправленно, необходимо, чтобы она была прозрачной, гибкой, контактной, а также давала возможность внесения корректировок и упрощения административных процедур. Тем более, что в условиях институциональной неуравновешенности ни один из агентов, кроме правительства, не способен принимать эффективные долгосрочные решения, тем более стратегические, поскольку, не ощущая уверенности в будущем, экономические агенты ставят перед собой лишь краткосрочные задачи. Однако особенностью современной системы государственного управления является ее зарегулированность, которая тормозит инновационные процессы и нуждается в рационализации. Необходимость адекватного объединения государственного управления и рыночного механизма очевидна и неопровержима, вопрос состоит только в том, где именно находится оптимум.

Классики институциональной экономики в сво-их работах [5; 6] поднимали фундаментальный вопрос о связи экономических перемен, техни-ческого развития и институциональных условий. Оказалось, что организационные факторы игра-ют более важную роль, чем технические, посколь-ку ведут к изменению институций, которые в свою очередь существенно влияют на развитие эконо-

мики. При этом особенно важно, чтобы внимание было сконцентрировано не только на изучении экономических институтов, но и политических, поскольку последние определяют властную иерархическую структуру общества, способы при-нятия решений и контроля.

В современной западной политэкономикезачастую используется инженерный подход к институтам, в соответствии с которым они должны оцениваться с позиций результативности и обеспечивать повышение эффективности не только действия как такового, а и институциональной структуры (прав собственности, правил заклю-чения договоров, хозяйственного и трудового законодательства и т.д.), в которых это действие осуществляется. К сожалению, сегодня вместо формирования эффективных механизмов чаще используются институциональные барьеры. Сложно найти вид деятельности, который не нуждался бы в лицензировании или разрешительного влас-тными структурами способа согласования усло-вий деятельности. Негативный координационный эффект разного рода ограничений усиливается тем фактом, что такие ограничения действуют избирательно, в зависимости от льгот и других преференций, распределение которых зависит от тех же самых властных структур. Чем выше уровень институциональной неопределенности, тем большими становятся издержки на выполнение операций. Отсутствие возможности заключать договора и вступать в другие институциональные отношения является причиной экономической стагнации.

Среди специалистов нет единого мнения относительно вопроса, в какой степени правительство должно вмешиваться в экономику. Страны «экономического чуда», такие, как Южная Корея и Тайвань, начали свои реформы совсем не с изменения формы собственности в виде приватизации, а наоборот, с создания государственных пред-приятий в новых, перспективных отраслях про-изводства, они либерализировали внешнюю тор-говлю постепенно, на протяжении почти трех де-сятилетий, и до последнего времени сохранили государственный контроль над зарубежными инвестициями. При этом они широко использовали промышленную политику, льготное кредитование и протекционистские меры. С другой стороны, Мексика, Боливия, Аргентина за пять лет сделали больше в направлении приватизации и либерализации внешней торговли и финансов, чем намного более успешные страны Юго-Восточной Азии за тридцать лет.

Проводимые сейчас в Украине реформы в отношении морских портов, железнодорожного транспорта (проект Закона «О морских портах», Закон № с4443-VI «О внесении изменений в Закон Украины «О железнодорожном транспорте») напрямую касаются смены форм собственности и кардинального изменения работы этих видов транспорта, и если последний напрямую предполагает создание акционерной формы ведения бизнеса, то в отношении морских портов вопрос остается открытым, хотя именно такое решение представляется наиболее приемлемым и адекватным.

Стоит отметить, что в настоящий момент кор-поративная форма доминирует в мире. С одной стороны, это пример эволюционного развития предприятия, с другой – наиболее приспособ-ленная форма для дальнейшей работы в услови-ях рынка.

В Украине система законодательногорегулирования акционерных обществ представляет иерархическую структуру, основой которой служит Конституция. Условно можно выделить три блока законодательных актов, определяющих систему взаимоотношений в корпоративном поле. В первом блоке – документы, устанавливающие специфику АО как предпринимательской структуры, при этом ряд вопросов остается не задействованным, крайне ограничено законодательство в отношении корпоративных преобразований, не существует законодательно определенной специальной процедуры осуществления корпоративных операций. Кроме того, налоговое законодатель-ство не учитывает специфику финансовых про-цессов, сопровождающих корпоративные опера-ции, ведь одним из основополагающих факторов, оказывающим влияние на выбор структуры и тактики операций, как для предприятий-участников, так и для акционеров, являются налоговые последствия.Например, нетчеткоопределенногоналоговогостатусаимущества, котороепередается в результатереорганизациипредприятия.

Второй блок предполагает установление законодательных основ деятельности участников и по-средников фондового рынка Украины.

Третий блок документов касается эмиссии и оборота акций АО на вторичном рынке ценных бумаг. Функционирование фондового рынка в Украине является объектом государственного регулирования в соответствии с Законом Украины «Про державнерегулювання ринку цінних паперіввУкраїні», которое осуществляет Государственная комиссия по ценным бумагам и фондовому рынку. К сожалению, в законодательстве не определена специфика эмиссии ценных бумаг на вторичном рынке, и хотя эмитент на нем не получает дополнительных финансовых ресурсов,

его не стоит недооценивать, поскольку без полнокровного вторичного рынка, во-первых, не может быть первичного, а во-вторых, выстраивая механизм перепродажи ЦБ, он усиливает к ним доверие со стороны вкладчиков, их желание покупать. Вообще, активная работа на фондовом рынке – важнейшее преимущество акционерной формы ведения бизнеса. За счет правильной стратегии и ликвидности акций повышается рыночная стоимость компании, и привлекаются новые инвесторы. Примером успешной работы на фондовом рынке может служить IPO (InitialPublicOffering) – публичное предложение на междуна-родных финансовых рынках инвесторам стать акционерами компаний (табл. 1).

Использование этого инструмента позволит повысить имидж компании, определить реальную стоимость своего бизнеса, коренным образом изменить саму стратегию развития, где основным критерием эффективности менеджмента становит-ся не прибыль собственников, а рост капитализа-ции компании. Еще одна задача, которая становитсявыполнимой – повышение своего рейтин-га, что даст возможность доступа к другим источникам финансирования. Однако, несмотря на все существующие преимущества и недостатки, в Украине необходимо сформировать свою законодательную базу для развития отечественного фондового рынка, систему защиты акционеров и инвесторов, специфику проведения операций для предприятий, реорганизованных из государственной формы собственности, в первую очередь для предприятий транспортного комплекса.

Выводы. Возможность преобразования существующей формы организации предприятий транспортного комплекса в публичные акционерные общества позволит изменить сложившуюся тупиковую ситуацию и найти компромисс, обоюдовыгодный для всех заинтересованных сторон. Существование предприятий транспортного комплекса в рамках жесткой директивной системы несопоставимо с рыночными механизмами хозяйствования. Однако нахождение взаимоприемле-мого варианта решения, в первую очередь для предприятий стратегического значения, какими являются морские порты и другие предприятия транспортной отрасли, представляет вопрос безопасности государства, и не только экономической. В статье сделан акцент на целесообразность и, в существующих условиях, приемлемость выбора именно такой формы. Тем не менее подразумевается не только извлечение выгод, но и, при соответствии общемировым требованиям корпоративного бизнеса, выполнение обязательных условий, таких как «прозрачность» деятельности в виде обнародования информации об операциях с ЦБ и управлении компанией, обязательность со-здания общественных контролирующих органи-заций – профсоюзов, общественных некоммер-ческих организаций, отстаивающих права работ-ников, особенно в свете готовящегося принятия Трудового кодекса, в котором только в 5 статьях прописаны обязательства, возложенные на рабо-тодателя, и в 20 – на наемного работника, вклю-чая изменение продолжительности рабочего дня на собственное усмотрение работодателя, отсут-ствие четких норм оплаты и времени сверхуроч-ной работы, упрощенная возможность увольне-ния работника и др.

Решение вопроса изыскания необходимых финансовых ресурсов за счет передачи стратегичес-ких объектов транспорта в частную собственность

Таблица 1. IPO некоторых украинских компаний

Компания	Отрасль	Органи-затор	Тип размеще-ния	Размещен-ныйпакет акций, %	Привле-чено, млн. $
Ferrexpo	Горнодо-бывающая	JPMorgan CazenoveD. Bank	IPO (Лондон)	26	420
Dragon-Ukrainian	Недвижи-мость	Dragon Capital	IPO (Лондон)		
Properties&D evelop.				100	208
TMM	Недвижи-мость	Concorde Capital	IPO (Франк-фурт)	13,1	105
«Укррос»	Сахар. промышлен-ность	Dragon Capital	IPO (ПФТС)	20	42

не представляется разумным и целесообразным. Построение корпоративной формы ведения хозяйства на условиях постепенной передачи прав собственности (при первоначальном сохранении у государства 100-процентного пакета акций для возможностипостроениянеобходимогозаконодательного каркаса с доведением до разумно приемлемой государственной доли на протяжении оговоренного количества лет) и при обязательном окончательном сохранении определеннойчасти за государством (особенно в отношении стратегическиважныхгосударственныхпредприятий) – наиболеерациональноерешение, эффективность которогоподтвержденамировымопытом.

Только на таких условиях появится возможность решить поставленные перед транспортниками задачи, выполнение которых планируется до 2020 г., и при этом сохранить имеющийсягосударственныйпотенциал.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Котлубай, О. М. Україна в світовійморській торгівлі / О. М. Котлубай // Економічніінновації. Актуальніпроблемиекономіки йуправління основною експлуатаційноюдіяльністюморськоготранспорту : зб. наук.пр. – Одеса : ІПРЕЕД НАНУ, 2009. – Вип. 39. – С. 7-19.

2. Афанасьева, О. К. Сферы ответственности субъектов государственно-частного партнерства в морских портах / О. К. Афанасьева // Розвитокметодів управління та господарювання на транспорті: зб. наук.праць. – Одеса : ОНМУ, 2011. – Вип. 35. – С. 136-144.

3. Кибик, О. М. Предпосылки инновационного развития портовой системы как структурообразующего производства Украины / О. М. Кибик // Розвиток методівуправління та господарюванняна транспорті : зб. наук.праць. – Одеса : ОНМУ, 2010. – Вип. 31. – С. 23-33.

4. Шмёкер, К. Одесса: будущий черноморский хаб / К. Шмёкер // ПортыУкраины. – 2010. – № 8 (100). – С. 22-24.

5. Веблен, Т. Теория делового предприятия / Т. Веблен // М. : Дело, 2007. – 288 с.

6. Фуруботн, Э. Г. Институты и экономическая теория: достижениянновойинституциональной экономической теории / Э. Г. Фуруботн, Р. Рихтер, пер. с англ. под ред. В. С. Катькало, Н. П. Дроздовой. – СПб. : С.-Петерб. гос. ун-т, 2005. – 702 с.

УДК 338.47 **ІльченкоСвітланаВіталіївна,** кандидат економічних наук, старший науковийспівробітникІнституту проблем ринку та економіко-екологічнихдосліджень НАН України.

Інституційніфакторифункціонуваннятранспортних систем в Україні. Розглянутосучасніпроблемиефективногофункціонуванняпідприємствтранспортноїгалузі, пов’язані перш за все с невизначеністюінституційногосередовища. Запропонованопідхід, якийдастьможливістьпоступововирішитипитаннянакопиченоговідставання у сферітранспортнихтехнологій шляхом залученнянеобхіднихкоштів та за умов збереження контролю над стратегічними об’-єктами.

Ключові слова: транспортний комплекс, інституційнічинники, акціонернітовариства.

УДК 338.47

Ильченко Светлана Витальевна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины.

Институциональные факторы функционирования транспортных систем в Украине. Рассмотрены современные проблемыэффективного функционирования предприятий транспортной отрасли, связанные прежде всего с неопределенностью институциональной среды. Предложен подход, который даст возможность постепенно решить вопрос накопленного отставания в сфере транспортных технологий путем привлечения необходимых средств и при условии сохранения контроля над стратегическими объектами.

Ключевые слова: транспортный комплекс, институциональные факторы, акционерные общества.

UDC 338.47

IlchenkoSvitlanaVitaliyvna, Ph.D, s.s.s. Instituteof market problems & economic and ecological re-searches of the National academy of sciences of Ukraine.

Institutional factors functioning of the transport system in Ukraine. In article modern problems of effectivefunctioning of the enterprises of the transport branch, connected first of all with uncertainty of the institutional environment are considered. The approach which will give the chance to solve gradually a question of the saved up backlog in sphere of transport technologies by attraction of necessary means and under condition of control preservation over strategic objects is offered.

Keywords: transport complex, institutional factors,joint-stock companies.

Статтяотриманаредакцією 27.03.2012 р.