

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРУКТУРНИХ РЕФОРМ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

У статті розглядаються деякі аспекти державного регулювання структурних реформ на залізничному транспорті України, враховуючи перехід до нової моделі організації: створення вертикально інтегрованої структури управління, що повинно відповідати сучасним критеріям економічної діяльності. Доведено, що структура реформованої залізничної галузі повинна функціонувати за рахунок внутрішніх резервів, менше бути залежною від зовнішніх ризиків, що допоможе приймати ефективні управлінські рішення. Враховуючи вплив транспорту на світову економіку, необхідністю є адаптація структури залізничної галузі до більш ефективної системи господарювання, здатної використовувати наявні ресурси, залучення інвестицій, що сприятиме підвищенню конкурентоздатності залізничних перевезень.

В статье рассматриваются некоторые аспекты государственного регулирования структурных реформ на железнодорожном транспорте Украины, учитывая переход к новой модели организации: создание вертикально интегрированной структуры управления, что должно отвечать современным критериям экономической деятельности. Доказано, что структура реформированной железнодорожной отрасли должна функционировать за счет внутренних резервов, меньше быть зависимой от внешних рисков, что поможет принимать эффективные управленческие решения. Учитывая влияние транспорта на мировую экономику, необходимо является адаптация структуры железнодорожной отрасли к более эффективной системе ведения хозяйства, способной использовать имеющиеся ресурсы, привлечение инвестиций, которое будет способствовать повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок.

Some state regulation aspects of structural reforms on the railway transport of Ukraine taking into account the transition to the organization new model (creation of the vertically integrated management structure that must conform to the modern criteria of economic activity) are considered in this article. It is proved that the structure of reformed railway branch must function due to internal reserves, be less dependent on external risks that will help to take efficient management decisions. Taking into consideration the transport effect on the world economy, it is necessary to adapt the railway branch structure to more efficient system of management capable of using the available resources, attracting the investments, which will promote to improve competitiveness of the railway transportation.

Державне регулювання структурних реформ на залізничному транспорті України необхідне для підвищення ефективності всієї транспортної галузі, що має суттєвий вплив на економічне зростання практично всіх галузей економіки, визнаючи потенційні можливості господарської діяльності як на регіональному, так і на державному рівнях, адже в процесі реформування буде здійснюватись поступовий перехід від первинного функціонально-територіального принципу організації до функціонального принципу за наступними основними видами діяльності:

- вантажні перевезення;
- утримання та експлуатація інфраструктури;
- надання послуг локомотивної тяги (в пасажирському та вантажному русі);
- пасажирські перевезення;
- пасажирські перевезення в приміському та регіональному сполученнях;
- ремонт рухомого складу;
- будівництво об'єктів інфраструктури;

- науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи;
- утримання соціальної сфери;
- інші види діяльності.

Вирішення ефективних, більш безпечних і надійних євразійських наземних транспортних маршрутів зможе забезпечити додаткові альтернативні можливості для існуючих і майбутніх торговельних потоків між Європою та Азією, що в результаті глобалізації та лібералізації економіки зростає швидкими темпами [1].

При переході до нової моделі організації передбачалася внутрішня трансформація галузі шляхом створення вертикально інтегрованої структури управління у формі державної акціонерної компанії «Українські залізниці». Проте, незалежно від того, яку назву матиме реформована транспортна структура, вона повинна відповідати сучасним критеріям економічної діяльності, адже в кінці 2006 року була затверджена Концепція державної програми реформування залізничного транспорту, яка передбачала створення вже на першому етапі

(2008 рік) державної акціонерної компанії «Українські залізниці». 100 % акцій компанії передбачалось закріпити в державній власності при прийнятті закону про заборону їх відчуження. На наступних етапах слід було поділити функції господарські та управлінські, створення приватних операторів по перевезеннях, відчуженнях, шляхом створення дочірніх компаній непрофільних підприємств залізниць [2].

Слід відмітити й те, що державне регулювання структурних реформ визначається наступними чинниками. Перш за все, значимістю якісних та кількісних параметрів структури економіки інших галузей: промисловість, сільське господарство, будівництво, паливно-енергетичний комплекс, стан соціальної сфери, враховуючи при цьому регіональні особливості, адже це в комплексі визначає потенційні можливості цілісного функціонування національної економіки та її динаміки. Регулювання структурних змін на залізничному транспорті повинне здійснюватися вмілим макроекономічним управлінням, враховуючи структурні зміни в економіці та сприятливі зміни у зовнішньоекономічній кон'юнктурі, враховуючи вступ України до СОТ та початок інтеграції до ЄС. Тому стає більш актуальною проблема пошуку сталих взаємозв'язків економічного зростання всього народного господарства, враховуючи структурні зміни на залізниці, адже на думку економічних експертів країн ЄС, економічне зростання в Україні має тимчасовий характер, який визначається загальним підняттям цін на ринку товарів та послуг. Тому структура реформованої залізничної галузі повинна бути більш диверсифікованою, здатною функціонувати за рахунок внутрішніх резервів, менше бути залежною від зовнішніх ризиків, а оцінка взаємозв'язку зростання економіки інших галузей з структурними змінами на залізничному транспорті допоможе для прийняття зважених управлінських рішень держави в економічній діяльності.

Наступною необхідністю є адаптація реформованої структури залізничної галузі до більш ефективної системи господарювання, здатної використовувати наявні ресурси, залучення інвестицій, що сприятиме підвищенню конкурентоздатності залізничних перевезень. Така структура повинна відповідати конкретним критеріям та показникам, досягнення яких повинно бути закладено в основу перспективних структурних перетворень із врахуванням її пристосування до змін у зовнішньому середовищі. Тобто, вищому органу управління – Кабінету

Міністрів України – як і органам управління залізничним транспортом слід здійснювати пошук ефективних мір державного втручання щодо оптимізації структури залізничного транспорту та усунення наявних диспропорцій, адже ринковий механізм саморегулювання не здатен на сьогоднішній день вирішувати цілу низку проблем транспортної галузі.

Підвищення конкурентоздатності залізничної галузі є одним із пріоритетів реформування, тому структурні зміни повинні здійснювати значний вплив на розвиток конкурентних переваг суб'єктів господарювання, адже з точки зору економічного зростання найбільш суттєвим є вплив вдосконалення державного регулювання на процеси відтворення в цілому та його основних стадій, оскільки порушені принципи не тільки простого, але й розширеного відтворення. На сьогоднішній день «Укрзалізниця» експлуатує 22 тис. км залізниць, чверть яких знаходиться в критичному стані. До 85 % вже зношений тяговий та рухомий склад, електровози – на 83 %, пасажирські вагони – на 88 %. Якщо ситуація в подальшому буде так розвиватись, то за підрахунками спеціалістів знос основних фондів на українських залізницях досягне 99,9 % в 2011...2012 рр. [3].

З 1992 р. потреби в інвестиціях задовольнялись лише на 25 %, в результаті чого знос основних виробничих засобів зріс до 85...90 %, що відповідно знижує амортизаційні відрахування та інвестиційну привабливість. Збитковість пасажирських перевезень (особливо приміських) обумовила перехресне субсидування, а збільшення тарифів на вантажні перевезення на початку 2008 р. не забезпечить цього процесу без державної підтримки та залучення інвестицій, що вимагає розробки нової концептуальної моделі регулювання структури залізничного транспорту.

В 2007 р. «Укрзалізниця» у відповідності із розробленою програмою оновлення залізничного транспорту здійснила свій перший і достатньо значний за об'ємом (5 млн грн) крок, уклавши угоди фінансового лізингу між залізницями України та вітчизняними лізинговими компаніями. Лізинг для України є відносно новим фінансовим механізмом, адже перші вітчизняні лізингові компанії почали свою діяльність лише у 2005 р. Лізингові компанії, виходячи з високої вартості техніки та обладнання для залізничного транспорту, залучили до фінансування зарубіжні та вітчизняні банківські структури, що дало можливість «Укрзалізниці» направити додатково фінансові ресурси на ремонт

і оновлення колійного господарства [4]. У 2008 р. на оновлення рухомого складу буде спрямовано 6 млрд грн, а програма з оновлення рухомого складу до 2020 р. передбачає 110...120 млрд грн. На 2009 р. буде збільшення обсягу інвестицій у 2 рази, проте тут пріоритет визначено не на лізингові договори, а на залучення державних кредитів закордонних банків, насамперед ЄБРР, Європейського інвестиційного банку, Світового банку [5].

Проте зростання довгострокових інвестицій можливе лише за умови зменшення рівня інфляції, адже при зменшенні цього рівня можливе буде і залучення внутрішніх інвестицій, адже, незважаючи на розширення інвестиційних можливостей держави, рівень державних інвестицій все-таки залишається низьким. Тому структура вкладень не відповідає потребам динамічного розвитку залізничного транспорту, адже пріоритетними на сьогоднішній день вважається переробна галузь, торгівельна діяльність, будівництво, телекомунікації. Все це знижує можливості створення ефективно діючої технологічної структури на залізничному транспорті, адже технологічна відсталість, розпочата ще у 1992 р., знижується надто повільно. Значно знижують ефективність структурних перетворень значна частка доларизації економіки та зміни в сторону євро.

Характеризуючи основні завдання з підготовки транспортної інфраструктури до Євро-2012, то ставиться питання щодо радикального покращення швидкості пересування на всіх видах транспорту, тобто переміщення між усіма містами, в яких будуть проводитись футбольні матчі, повинно складати не більше 5 годин. Витрати на найближчі 4 роки на транспортну інфраструктуру будуть у 7 разів вищими за ті, що були у попередні роки, тобто державне регулювання структури залізничного транспорту повинне враховувати основні напрямки підготовки залізничного транспорту для перевезень в період проведення вищезгаданого чемпіонату Європи у 2012 році [6]. Пріоритетним завданням є впровадження на окремих напрямках швидкісного руху пасажирських поїздів до 200 км/год. Швидкісним рухом планується з'єднати Київ з містами, де будуть проходити футбольні матчі. Для впровадження швидкісного руху буде задіяний спеціальний рухомий склад, побудовані спеціальні депо та пункти техобслуговування нового рухомого складу. Крім цього, буде поділено пасажиропотоки міжміських та приміських сполучень у всіх містах, де відбудуться матчі.

Прогресивні зрушення на транспорті виражаються у створенні високошвидкісних технологій, і у механізмі державного регулювання розвитку транспорту важливе місце займає підвищення його конкурентоспроможності на внутрішньому та міжнародному ринках, адже розвиток світової економіки в останнє десятиріччя характеризується зближенням національних економік, сфер політичної та суспільної діяльності, оптимізацією розміщення ресурсів та виробництва. Цей процес призводить до величезної концентрації виробництва і капіталу у власності транснаціональних корпорацій (ТНК). За даними ЮНКТАД, на їхню частку припадає більш як одна третина промислового виробництва, 2/3 зовнішньої торгівлі, близько 30 млн зайнятих. У 2005 р. 60 % їхніх доходів було отримано не у власній країні, а за кордоном. Загальна тенденція всесвітнього сервісу виражається в утворенні величезних регіональних економічних просторів - ЄС, НАФТА, АСЕАН, МЕРКОСУР та ін.

Діяльність транспортної системи все більше впливає на структурні зрушення світового господарства. Для післявоєнного розвитку характерне перевищення темпів зростання міжнародної торгівлі над аналогічним показником промислового виробництва, що відбивається на темпах зростання загального вантажообігу [7, с. 16].

На транспорті глобалізація виявляється не стільки в концентрації капіталу, скільки в удосконалюванні логістичних технологій - бурхливому розвитку інтермодальних перевезень і доставки товарів «від дверей до дверей». Взаємодіючі види транспорту, термінальні, складські пристрої доповнюють один одного, працюють на кінцевий результат, а не конкурують між собою у прагненні підвищити власні економічні показники. В результаті створення єдиного комплексу обігу товарів виникає синергетичний (системний) ефект. Зараз існує два підходи до проблеми реформування управління залізничним транспортом України. Перший підхід пов'язаний з реанімацією монополії держави на вантажні й пасажирські перевезення на ринку залізничних послуг, збереження існуючої структури управління залізничним транспортом, державної власності на його майно та соціальної інфраструктури. Другий підхід полягає в необхідності зміни структури ринку залізничних послуг з монополії на олігополію, організації монопольного середовища на володіння інфраструктурою залізниць та конкурентного

середовища на перевезення вантажів і пасажирів.

Кожний з цих підходів має свої переваги та недоліки. Ефективна робота залізничного транспорту в стані природної монополії можлива тільки за умови обґрунтованого державного фінансування та адаптування структури управління до сучасних ринкових умов. До його переваг слід віднести соціальну захищеність працівників, налагоджені стабільні вантажні та пасажирські перевезення, позитивну рентабельність на рівні 13...15%. До недоліків - збитковність пасажирських перевезень, дуже велику зношеність рухомого складу, відсутність необхідної кількості вагонів та локомотивів, відсутність державних інвестицій, великі відсотки дивідендів на користь держави, неможливість впровадження новітніх технологій, нових видів перевезень, рухомого складу нового покоління та інше.

Впровадження структурної реформи дозволяє уникнути недоліків, що властиві першому підходу: частково вирішити проблему інвестування залізничного транспорту та оновлення парків рухомого складу за рахунок оплати послуг компанії-інфраструктури, приватизації окремих підрозділів залізниць та появи в необхідній кількості приватних вагонів. До недоліків структурної реформи слід віднести відсутність стабільності в роботі операторів, зменшення обсягів соціальної захищеності, інколи децентралізацію єдиного механізму управління залізничним транспортом та інше. Вибір найкращого варіанта структури ринку залізничних послуг та відповідної структури управління залізничним транспортом в роботі виконується за допомогою системного підходу, методів раціонального вирішення проблем та стратегічного планування [8, с. 65].

Транспорт, який забезпечує вантажні перевезення в економічних межах сфери обігу при відповідному організаційно-технологічному та правовому забезпеченні інтегрованої організації перевезень, набуває властивостей цілісності, тобто єдності різних видів транспорту, і внаслідок цього перетворюється в «єдину спеціалізовану транспортну систему сфери обігу», яка в ринкових умовах забезпечує, як зазначалось вище, синергетичний ефект. Транспорт, який забезпечує послуги при перевезенні пасажирів, формує транспортний комплекс у складі спеціалізованих видів пасажирського транспорту, які функціонують як самостійні транспортні системи у відповідних межах, тобто з мінімальними властивостями єдності, і, як наслідок, відсу-

тня можливість формування єдиної транспортної системи сфери послуг.

Таким чином, проблема системної організації пов'язана, перш за все, з визначенням раціонального співвідношення частини і цілого, специфічного і загального, що забезпечують єдність основних частин транспорту у складі системи. Цим вимогам відповідають в повному обсязі різні види транспорту. При цьому формування єдиної транспортної системи передбачає такі основні види єдності: економічну, технологічну, технічну, правову, організаційну, що визначає комплекс наукових проблем та практичних завдань реформування транспортного сектора економіки при переході до ринкових відносин. Ці положення були враховані при розробці проекту Державної програми реформування залізничного транспорту України і, насамперед, при формуванні організаційних структур управління вантажними та пасажирськими перевезеннями з урахуванням впровадження різних форм власності.

При переході до нової моделі організації залізничного транспорту ключовим моментом є повне відокремлення функцій державного регулювання від господарських функцій вже на початковому етапі реформування. Цей поділ необхідний для впровадження конкуренції на ринку залізничних послуг та є однією з умов забезпечення рівноправного доступу незалежних операторів до залізничної інфраструктури і справедливого тарифоутворення [9, с. 52].

Отже, регулювання економічної структури залізничної галузі є частиною державного регулювання всієї економіки, тому є необхідність ліквідації диспропорцій, що зменшить економічні ризики щодо зменшення темпів зростання економіки. Як і в цілому державне регулювання структури економіки, регулювання окремої галузі охоплює не тільки економічні, але й правові та організаційні основи, без врахування яких неможливо визначити правильно обґрунтованої структурної економічної політики. Тому під структурною економічною політикою слід розуміти систему заходів впливу державних органів управління з ціллю досягнення її прогресивної трансформації. Становлення структури залізничного транспорту України залежатиме від самостійності всіх структурних підрозділів «Укрзалізниці», тобто можливості вільного розпорядження обіговими коштами, адже на взаєморозрахунки із постачальниками, фінансові операції з банківськими установами проводилися лише з дозволу «Укрзалізниці», що вплинуло на структуру управління. Розвиток струк-

тури «Укрзалізниці» не може не залежати від податкової системи та її можливості забезпечити фінансову стабільність структурних змін.

З метою забезпечення розширеного відтворення фактори, що впливають на структурні зміни в залізничній галузі, повинні функціонувати в певних пропорціях, і чим оптимальніше будуть підібрані пропорції, тим менше буде неефективних витрат і вищий кінцевий результат. Знайти оптимальний варіант, за яким слід прийти до ефективно діючої структури залізничного транспорту, надзвичайно важко, адже цими проблемами слід займатись неперервно на всіх рівнях державного управління: Кабінет Міністрів (Мінтранс) - на рівні «Укрзалізниці», місцеві органи самоврядування – на рівні залізниць та їх структурних підрозділів. В сучасних економічних умовах держава повинна враховувати і розвиток малого, середнього та крупного бізнесу, адже новостворена структура залізниць буде мати безпосередній вплив на подальший його розвиток. Регіональні інвестиційні проекти повинні охоплювати транспортну галузь на місцях. В інтересах забезпечення стійкого економічного розвитку територій слід враховувати і сучасні кооперативно-інтеграційні процеси, а також регулюючий вплив на ринок праці, забезпечення мобільності працездатного населення, тобто трудових ресурсів.

При розробці цієї моделі слід мати на увазі й те, що структурна перебудова всієї економіки України здійснювалась без чітко визначеної програми, адже проходила вона в більшості галузей в період системної економічної кризи і не враховувала нових економічних реалій розвитку індустріальних країн. Вступ України до СОТ, інтеграція до структур ЄС, орієнтація економіки держави на інноваційний шлях розвитку вимагає від державних органів необхідності нових підходів щодо оцінки ролі держави в економіці, вибору більш дієвих механізмів регулювання структури залізничного транспорту, що дозволить забезпечити її пристосування до структури всієї економіки як на державному, так і на регіональному рівнях, адже ці заходи сприятимуть забезпеченню пропорційності та збалансованості економіки держави. Перш за все, необхідні зусилля держави у забезпеченні оптимальності макроекономічних пропозицій та пропорцій відтворювального процесу. Дуже важливим при формуванні структури є пошук оптимальних пропорцій при визначенні частки державної та приватної власності, оскільки бу-

де залучатися і частка приватного капіталу у новоствореній структурі залізничного транспорту.

Проходження через Україну трьох транспортних коридорів, глобалізація світової економіки відображає сьогодні основну тенденцію розвитку транспорту в системі єдиного економічного простору, де кожна країна буде мати відповідну нішу, яка здатна давати позитивний результат для всієї світової спільноти. Тому транспортна галузь має суттєвий вплив на світову економіку із врахуванням національних інтересів, виходячи із концепції реформування залізничного транспорту, тому це обумовлено об'єктивною необхідністю посилення регулюючого впливу держави на її структуру, з метою підвищення ефективності при одночасному впливі на ефективність всієї економіки, забезпечивши при цьому її економічне зростання.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. http://www.rbc.ua/rus/news_line/2008/02/21 – Общее заявление о будущем развитии транспортных связей (Встреча министров Евразийского региона 19.02.2008, Женева).
2. <http://www.economica.com.ua/transport/article/111351.html>
3. <http://www.economica.com.ua/transport/article/112020.html>
4. <http://www.economica.com.ua/transport/article/112020.html>
5. <http://mtu.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/article/art>
6. <http://ukrrudprom.com/news/ghjhghjgh012021547.html>
7. Пашенко Ю. С. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: Моногр. / Ю. С. Пашенко, О. І. Никифорок. - Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2008. - 192 с.
8. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Моногр. - 2-е вид., пер. і доп. - Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2006. - 264 с.
9. Цветов Ю. М. Системна класифікація транспортного сектора економіки при формуванні ринкових відносин / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов // «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління»: Матеріали IV міжн. наук.-практ. конф. Серія «Економіка і управління». - К.: ДЕДУТ, 2008. - С. 50-52.

Надійшла до редколегії 25.04.2008.