

В. В. Матвієнко

аспірант
Донецького державного університету управління,
перший заступник начальника
Знам'янської дирекції залізничних перевезень Одеської залізниці

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЮ ГАЛУЗЗОЮ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

У статті обґрунтовано значення залізничного транспорту в економіці країни та необхідність удосконалення державного регулювання залізничної галузі. Визначено основну мету державного регулювання залізничної галузі, яка полягає в задоволенні потреб інноваційного соціально орієнтованого розвитку економіки та суспільства. На основі дослідження характерних рис та основних проблем сучасного стану діяльності залізничного транспорту запропоновано ключові напрями державного управління залізничною галуззю в умовах її реформування відповідно до норм Європейського Союзу.

Ключові слова: державне управління, державне регулювання, залізничний транспорт, реформування, державна цільова програма.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт має велике значення для України, забезпечуючи значну частину всього вантажообігу країни в низці системоутворюючих, стратегічно важливих галузей, таких як вугільна, видобуток і переробка чорних металів, виробництво будівельних матеріалів.

Економічний розвиток залізничної галузі, її технічне переоснащення дали змогу не лише відродити окремі галузі промисловості України, а й прискорити темпи загальнонаціонального промислового виробництва. Його розвиток сприяє забезпеченню стійкого функціонування народногосподарського комплексу та безпосередньо впливає на національну економічну безпеку.

Залізничний транспорт не просто є базовою галуззю економіки, він впливає також на все життя держави, сприяючи міжрегіональним і міжнародним культурним зв'язкам, соціальним перетворенням, міжнародному туристичному співробітництву, торгівлі тощо. Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту належить до найактуальніших завдань, від вирішення яких залежить позиціонування України на світовому ринку транспортних послуг.

З огляду на особливу роль залізничного транспорту в економіці країни й добробуті населення перед державою стоїть важливе завдання щодо охорони та розвитку залізничного транспорту, підвищення його експлуатаційних можливостей і конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемам розвитку залізничного транспорту України присвячено праці таких українських учених, як Л.Н. Ганич [1], О.В. Дикань [1], О.Г. Диколенко [1], О.Г. Кубай [4], Л.А. Кучерина [3], В.В. Мороз [4], П.А. Швець [6]. Широке коло питань, пов'язаних із визначенням показників ефективності й оптимальної структури управління залізничним транспортом, пошуком моделей розвитку, знайшло відображення в їх роботах.

На сучасному етапі розвитку відсутність будь-якої політики у сфері залізничного транспорту з боку держави призвела до того, що більшість залізниць не має належного економічного ефекту. Держава повинна розуміти важливість залізничного транспорту в економіці країни та підтримувати його у фінансовому аспекті.

Незважаючи на те, що це питання неодноразово розглядалось багатьма видатними науковцями, у суспільній географії все дуже швидко розвивається й змінюється, у тому числі існують зміни в транспортно-географічному положенні нашої держави, які найчастіше пов'язані зі змінами транспортної інфраструктури та змінами зовнішньої політики держав. З огляду на сучасний стан залізничного транспорту невирішеними залишаються проблеми, пов'язані з подальшим успішним функціонуванням цієї галузі.

Мета статті. Метою публікації є визначення пріоритетних напрямів розвитку державного управління залізничною галуззю для підвищен-

ня інвестиційної привабливості галузі й забезпечення її стабільної та ефективної діяльності в умовах євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт має велике значення для України, забезпечуючи значну частину всього її вантажообігу, виконуючи важливі державні, економічні й соціальні функції. Про це свідчить те, що, незважаючи на падіння обсягу перевезень і конкуренцію на транспортному ринку, залізничному транспорту вдалося зберегти свій пріоритет у сфері вантажних перевезень. Зокрема, частка таких перевезень вантажів у 2015 р. становила 89,4% обсягу 2014 р., у 2014 році – 89,9% обсягу 2013 р., у 2012 р. – 97,5% обсягу 2011 р. [2]. 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, то можна стверджувати, що залізничний транспорт сприяє забезпеченню стійкого функціонування народногосподарського комплексу та безпосередньо впливає на національну економічну безпеку [3].

Основною метою державного регулювання залізничної галузі є задоволення потреб інноваційного соціально орієнтованого розвитку економіки й суспільства.

Досягнення цієї мети значною мірою обумовлюється якістю державного регулювання, спрямованістю державно-управлінського механізму на вивчення й урахування тенденцій і закономірностей, притаманних розвитку транспорту на тому чи іншому відрізку часу, своєчасне виявлення та розв'язання суперечностей, передбачення основних проблем і наслідків подій сьогодення, взаємоузгодженість інтересів не лише різних регіонів України, а й усієї Європи, рівнів ієрархії в структурі державного управління залізничним транспортом, на реалізацію державного регулювання залізничним транспортом України за актуальними та нагальними напрямками [4].

Залізничний транспорт фактично є єдиним видом транспорту, який забезпечує основні міжгалузеві, міжрегіональні й міжнародні транспортно-економічні зв'язки. Проте ефективному виконанню цих важливих державних і соціальних функцій залізничного транспорту заважає його кризовий стан, зумовлений загальною кризою економіки країни [4].

Характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є високий рівень зношення рухомого складу й 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.

Сформовану ситуацію можна пояснити декількома 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 та електрифікації залізниць. Фактор скорочення капіталовкладень у залізничний транспорт є однією з основних загроз безпеці України. Складність залучення зовнішніх інвестицій у розвиток залізничного транспорту порівняно з іншими сферами економіки пояснюється низькою інвестиційною привабливістю цієї галузі, зумовленою відсутністю об'єктивних умов, насамперед нормативно-правової бази для залучення в галузь у достатньому обсязі приватних інвестицій [3].

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, та зростанням цінового тиску з боку постачальників і підрядників, що є набагато вищим, ніж інфляція; продовжує покривати збитки від пасажирських перевезень із фінансового результату, отриманого компанією від вантажних перевезень та 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 у промисловості загалом.

Крім зазначених проблем діяльності залізничного транспорту, варто згадати також не вирішені питання щодо задоволення потреб економіки, такі як невідповідність якості обслуговування вантажовласників і пасажирів європейським вимогам, низька швидкість перевезень, постійне збільшення частки транспортної

складової в собівартості продукції, значний ступінь державного регулювання залізничного сектора економіки тощо [6].

Результатом зазначених процесів є насамперед зниження економічних вигід діяльності транспорту з боку як власних інтересів, так і інтересів держави. Це не лише спричиняє уповільнення темпів економічного розвитку держави, а й унеможлиблює на сучасному етапі присутність України на світовому ринку транспортних послуг. Тому в умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна ефективна політика, яка враховуватиме геополітичні, економічні й соціальні особливості функціонування залізничної галузі та її роль у загальнодержавних процесах, а також надаватиме можливість

розвитку галузі, забезпечуватиме її конкурентоспроможність. Таким чином, основну увагу варто сконцентрувати на вирішенні таких проблем державного регулювання:

- законодавчого врегулювання питань компенсації збитків залізниць від нерентабельних приміських перевезень під час контролю їх замовників за дотриманням економічно обґрунтованих витрат;
- розробки й упровадження економічного механізму реалізації вимог чинного законодавства щодо державного фінансування придбання пасажирського рухомого складу;
- зниження собівартості перевезень вантажів експортноорієнтованих галузей порівняно з автотранспортом;



Рис. 1. Напрями реформування залізничного транспорту України відповідно до норм Європейського Союзу

- створення умов для збільшення використання транзитного потенціалу України;
- удосконалення системи регулювання тарифів;
- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому й зовнішньому ринку транспортних послуг (шляхом створення системи маркетингу залізничних послуг, утворення логістичного центру та розвитку мережі логістичних комплексів);
- забезпечення поступового переходу на принципи європейської транспортної політики у сфері залізничного транспорту [3].

Відставання розвитку української залізниці від залізниць країн-сусідів, насамперед Європейського Союзу та Росії, у поєднанні зі зростанням напруженості у відносинах із Росією стали причиною фактичної втрати залізничного транзиту, який на 80–90% формує весь обсяг транзиту України. Світова фінансово-економічна криза, наслідки якої негативно позначились на економіці України в цілому та транспортній галузі зокрема, надала новий поштовх процесу єврорегіонального співробітництва, який характеризується значним поступом інституційного забезпечення [4].

Реформа залізничного транспорту здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390, та Планом імплементації деяких актів законодавства Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту, схваленими Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 р. № 1148 [5]. Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень і підвищення ефективності діяльності галузі. Основні напрями реформування залізничного транспорту України відповідно до норм Європейського Союзу наведено на рисунку 1.

Сьогодні від того, у якому напрямі розвиватимуться реформи, як вони впливатимуть на ефективність діяльності транспорту та взаємодію транспорту з економікою, багато в чому залежатимуть глибина й темпи соціально-економічних перетворень у країні. При цьому формування цивілізованого транспортного ринку, заснованого на ефективному використанні техніко-економічних переваг і гармонійного розвитку кожного виду транспорту в єдиній транспортній системі країни, – найважливіша умова

вирішення проблем конкуренції на базі зниження вартості послуг, що надаються, підвищення якості та стійкості роботи.

Реалізація Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. дасть змогу підвищити інвестиційну привабливість галузі, забезпечити її стабільну й ефективну діяльність.

Висновки і пропозиції. На основі проведеного дослідження особливостей розвитку залізничної галузі в Україні обґрунтовано необхідність удосконалення її державного регулювання.

Зазначено, що основними проблемами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є високий рівень зношення рухомого складу й матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, низький рівень залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, невідповідність якості обслуговування вантажовласників і пасажирів європейським вимогам тощо.

Доведено, що сучасна державна політика у сфері регулювання залізничної галузі потребує реформування відповідно до норм Європейського Союзу в умовах розвитку інтеграційних процесів. Серед основних напрямів можна виділити такі:

- формування вертикально інтегрованої системи господарського управління залізничним транспортом;
- удосконалення роботи технічних, прикордонних і припортових залізничних станцій;
- удосконалення процесу управління перевезеннями із застосуванням новітніх інформаційних технологій;
- формування системи маркетингу залізничних послуг;
- упровадження автоматизованої системи корпоративного управління у сфері залізничного транспорту;
- узгодження стандартів залізничного транспорту з вимогами Європейського Союзу.

Реалізація запропонованих напрямів реформування залізничного транспорту України дасть змогу підвищити інвестиційну привабливість галузі, забезпечити її стабільну й ефективну діяльність.

Список використаної літератури:

1. Дикань О.В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту / О.В. Дикань, О.Г. Диколенко, Л.Н. Ганич // Менеджмент організацій : зб. наук. праць УкрДАЗТ. – 2013. – Вип. 135. – С. 131–135.

2. Економічна статистика. Економічна діяльність. Транспорт / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Кучерина Л.А. Державне регулювання розвитку залізничного транспорту / Л.А. Кучерина // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2391>.
4. Мороз В.В. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту / В.В. Мороз, О.Г. Кубай [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/10_DN_2012/Tecnic/4_106325.doc.htm.
5. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
6. Швець П.А. Проблеми та пріоритети розвитку залізничного транспорту України / П.А. Швець // Реформування залізничного транспорту та корпоративне управління : Х Ювілейна міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ekuzt.gov.ua/node/16>.

Матвиенко В. В. Государственное управление железнодорожной отраслью Украины: проблемы и перспективы

В статье обосновано значение железнодорожного транспорта в экономике страны и необходимость совершенствования государственного регулирования железнодорожной отрасли. Определена основная цель государственного регулирования железнодорожной отрасли, которая заключается в удовлетворении потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества. На основе исследования характерных особенностей и основных проблем современного состояния развития железнодорожного транспорта предложены ключевые направления государственного управления железнодорожной отраслью в условиях ее реформирования в соответствии с нормами Европейского Союза.

Ключевые слова: государственное управление, государственное регулирование, железнодорожный транспорт, реформирование, государственная целевая программа.

Matvienko V. Public administration of railway industry in Ukraine: problems and prospects

The importance of rail transport in the national economy and necessity of improvement of government regulation of the rail industry is proved in the article. The basic purpose of government regulation of the railway industry is to meet the needs of innovative socially oriented development of economy and society. It is noted that the main problems of the current governance of rail transport is the high level of wear and rolling stock, material and technical base, the critical level of the financial condition of the industry, low level of investment, technical innovation and technological modernization in the industry, lack of quality service cargo and passengers to European requirements and etc. It is proved that the current government policy in the regulation of the railway sector needs to be reformed in accordance with the European Union in the development of integration processes.

Key words: governance, regulation, railways, reform, government target program.