

УДК 338

*I. В. Токмакова,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом,
Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків*

ПРОТИРІЧЧЯ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РОЗБУДОВИ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

*I. V. Tokmakova,
Associate Professor, Ph.D., assistant professor of the Department of economics and management of industrial and commercial business,
Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv*

THE CONTRADICTIONS OF DOMESTIC RAILWAY TRANSPORT IN CONDITIONS OF DEVELOPMENT OF GLOBAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

У статті розкрито ключові характеристики сучасного стану вітчизняного залізничного транспорту, які створюють передумови погіршення виробничо-господарської діяльності підприємств галузі в найближчій перспективі через зменшення обсягів перевезень і втрату доходів. Проведена систематизація чинників негативного впливу на діяльність залізничного транспорту в умовах розбудови світової транспортно-логістичної системи та розроблена класифікація, яка передбачає поділ протиріч розвитку залізничного транспорту на внутрішньогалузеві та позагалузеві. Доцільність даної класифікації обумовлена специфікою функціонування залізничного транспорту України та перспективами забезпечення його гармонійного розвитку на основі балансу внутрішніх та зовнішніх можливостей. Внутрішньогалузеві протиріччя розвитку залізничного транспорту України запропоновано поділити на: структурно-організаційні, управлінські, інформаційно-інноваційні, фінансово-економічні, техніко-технологічні, сервісно-логістичні, соціальні. Серед позагалузевих протиріч розвитку залізничного транспорту розкрито організаційно-правові, конкурентні та чинники, що обумовлені недоліками технологічного прогресу в країні.

The article describes the key characteristics of the current state of the domestic rail transport which create the prerequisites of deterioration of industrial and economic activities enterprises in the industry in the short term because of reduced traffic volumes and loss of income. Done the systematization of factors of the negative influence on the activity of railway transport in conditions of development of the global transport and logistics systems and developed a classification, which provides for the separation of contradictions of rail transport in intra-industry and outside it. Feasibility of this classification is due to the specifics of functioning of railway Transport of Ukraine and prospects for ensuring its harmonious development based on balance of internal and external opportunities. Intra-industry contradiction of the development of Railway Transport of Ukraine proposed to be divided into: structural and organizational, managerial, information and innovation, financial and economic, technical and technological, service and logistics, social. Among contradiction outside industry of the development of railway transport allocated organizational, legal, and competitive factors caused by the drawbacks of technological progress in the country.

Ключові слова: протиріччя, розвиток, залізничний транспорт, транспортно-логістична система, класифікація.

Keywords: conflict, development, rail transport and logistics system, classification.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України може виконати належну роль у післякризовому розвитку економіки країни, якщо після відповідного реформування поступово інтегруватиметься у європейську та світову транспортну мережу. Надійні міжнародні транспортні комунікації створюють необхідні умови для прискореного розвитку всієї глобалізованої економіки. Їх прогресивна трансформація в Україні сприятиме також вирішенню найважливіших завдань сьогодення у зовнішньоторговельних операціях і дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку залізничного транспорту розкриваються та вирішуються у працях вітчизняних вчених: Дикань В.Л. [1], Бараша Ю.С. [2], Ейтутіса Г.Д. [3], Цвєткова Ю.М., Макаренко М.В. [4], Лільчука В.П., Сича С.М. [5], Кірдіної О.Г. [6], Чеховської М.М. [7] та інших.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Поряд з значною кількістю пропозицій й розробок щодо майбутніх перспектив вітчизняного залізничного комплексу потребують більш детального вивчення негативні чинники, що знижують ефективність функціонування та розвитку залізничної галузі в наш час, тому **метою статті** є дослідження і систематизація протиріч розвитку залізничного транспорту.

Вклад основного матеріалу. В цілому сукупність внутрішніх та зовнішніх проблем галузі обумовили таку ситуацію в сфері функціонування залізничного транспорту, коли:

по-перше, галузь фактично функціонує на «пікі» своїх провізних можливостей, адже зношені основні фонди та інфраструктура не тільки обмежують швидкості руху поїздів, знижують якість транспортного процесу, але й не дозволяють залучати додаткові обсяги вантажів, реалізувати комплексне сервісне обслуговування клієнтів;

по-друге, на відміну від світових процесів логістизації на українських залізницях реалізація логістичного підходу до управління процесом перевезення обмежилася виключно створенням УТЛЦ «Ліски» і не включала впровадження комплексу сучасних інформаційно-комунікаційних технологій, які дозволяють вести базу даних вантажовідправників, вантажоодержувачів і транспортних компаній, здійснювати планування перевезень, диспетчеризацію і моніторинг виконання замовлень;

по-третє, затягування процесу реформування галузі негативно впливає на конкурентні позиції залізничного транспорту України та знижує інвестиційні рейтинги Укрзалізниці;

вчетверте, недостатньо ефективне використання можливостей змішаних (комбінованих та контрейлерних) перевезень обумовлює втрату транзитних вантажопотоків та створює негативні перспективи участі України в забезпеченні транспортування міжнародних вантажів.

Таким чином, враховуючи світові закономірності розвитку транспортно-логістичних систем і роль залізничного транспорту у їх формуванні, а також тенденції функціонування вітчизняних залізниць і основні заходи з їх реформування, на рисунку 1. представимо узагальнене бачення автора існуючих протиріч (дисбалансів) і розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах розбудови світової транспортно-логістичної системи.

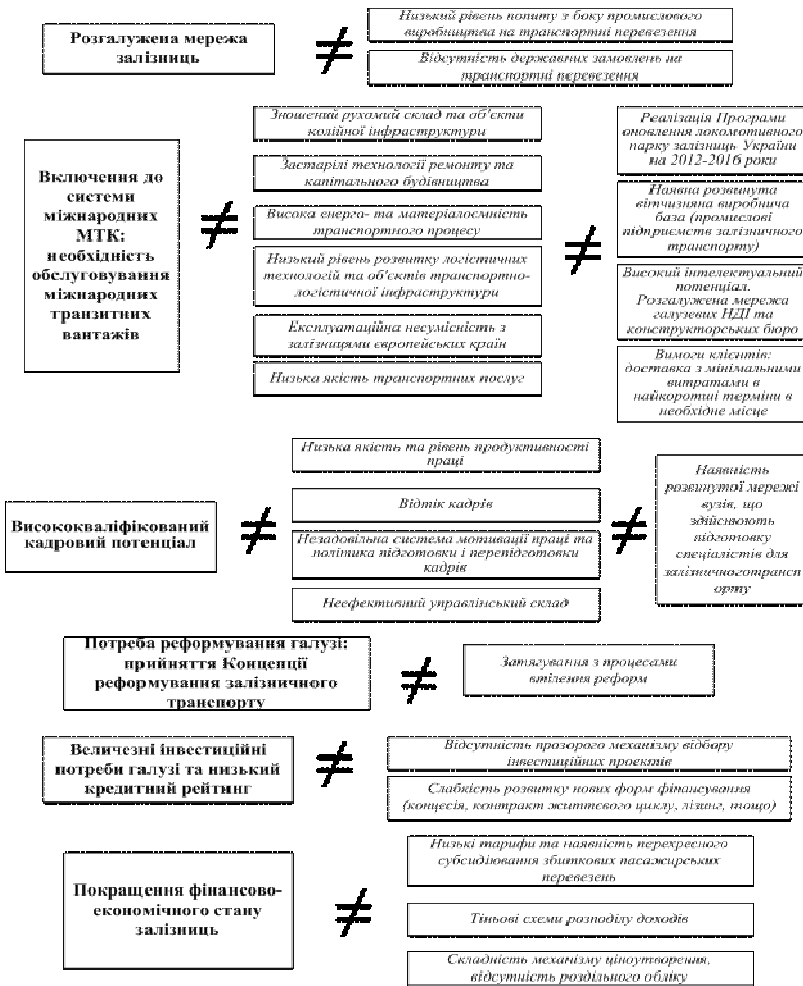


Рис. 1. Узагальнена схема протиріч розвитку вітчизняного залізничного транспорту (авторська розробка)

В цілому досить багато науковців саме існування протиріч вважають рушійною силою економічного розвитку будь-якої системи, які проявляються в процесі взаємодії різних та протилежних сторін, властивостей, тенденцій в складі тієї чи іншої системи чи між системами, зіткненні протилежних прагнень та сил [8].

Граничним випадком протиріч є існування конфлікту, який стримує розвиток системи, та не забезпечує її гармонійний розвиток. Однак, з іншого боку існування протиріч є джерелом подальшого розвитку системи. Виділяють внутрішні протиріччя, як джерело внутрішнього розвитку системи, та зовнішні – проявляються у взаємодії протилежностей, що належать до різних систем. Враховуючи тенденції розвитку вітчизняного залізничного транспорту, автор дисертаційного дослідження вважає за необхідність приділити увагу вивченню та класифікації внутрішніх протиріч, оскільки саме останні виступають потенціалом розвитку залізничної галузі навіть якщо дестабілізаційним чинником слугують зовнішні протиріччя. Відповідно до цього, під протиріччями розвитку залізничного транспорту, пропонуємо розуміти відхилення (неузгодженість) існуючих тенденцій розвитку залізничного транспорту від загальноприйнятих та встановлених на сьогоднішній час закономірностей функціонування світової транспортної системи.

З урахуванням авторського розуміння сутності поняття «протиріччя розвитку залізничного транспорту» на рисунку 2 зображено їх класифікацію, яка передбачає поділ протиріч на внутрішньогалузеві та позагалузеві. Доцільність даної класифікації обумовлена специфікою функціонування залізничного транспорту України та перспективами забезпечення його гармонійного розвитку на основі балансу внутрішніх та зовнішніх можливостей. Внутрішньогалузеві протиріччя розвитку залізничного транспорту України запропоновано поділити на:

- структурно-організаційні, які проявляються в суміщенні функцій державного регулювання та господарського управління, відсутності ефективної системи корпоративного управління, в т. ч. формалізації бізнес-процесів, неефективності зв'язків між вертикалями управління та уповільненні процесів втілення, прийняття реформ);

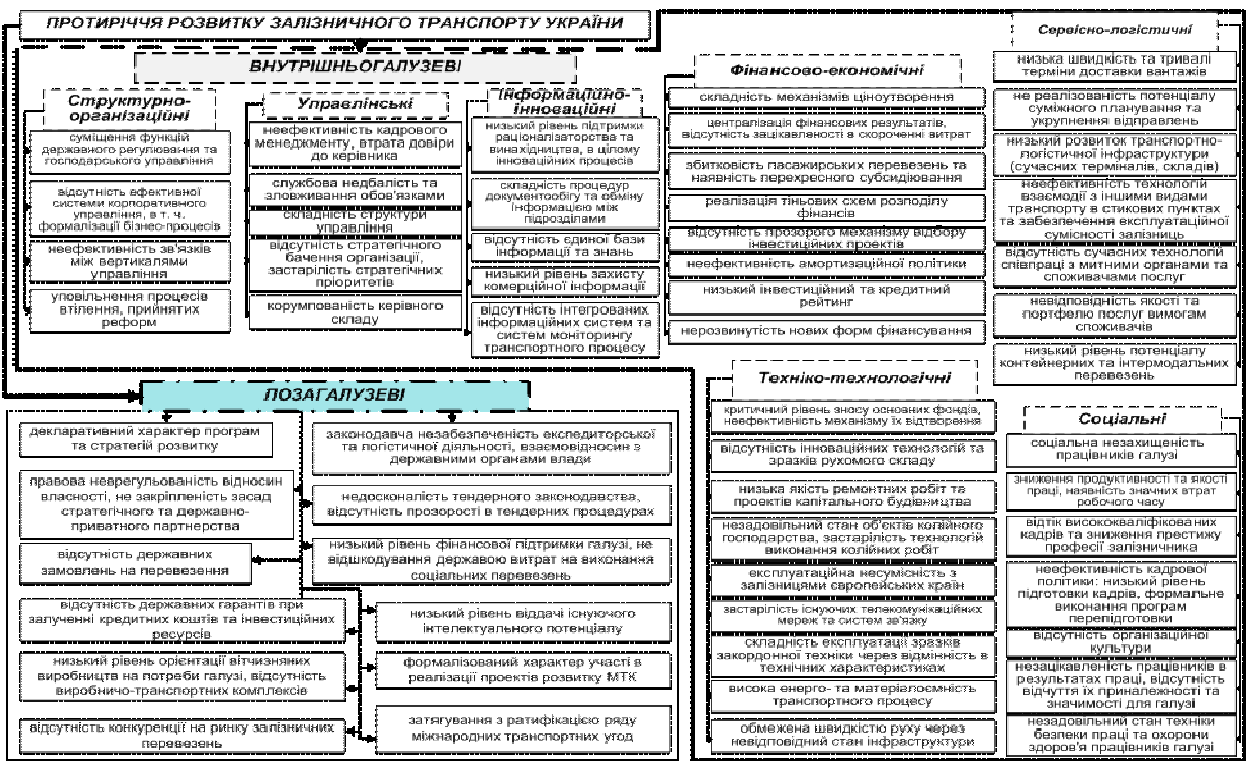


Рис. 2. Класифікація протиріч розвитку залізничного транспорту України (авторська розробка)

- управлінські реалізуються через неефективність кадрового менеджменту, втрата довіри до керівника, службова недбалість та зловживання обов'язками складності структури управління, відсутність стратегічного бачення організації, застарілість стратегічних пріоритетів, корумпованість керівного складу);
- інформаційно-інноваційні проявляються в низькому рівні підтримки раціоналізаторства та винахідництва, в цілому інноваційних процесів в галузі, складності процедур документообігу та обміну інформацією між підрозділами, відсутності єдиної бази інформації та знань, низькому рівні захисту комерційної інформації відсутності інтегрованих інформаційних систем та систем моніторингу транспортного процесу);
- фінансово-економічні полягають в складності механізмів ціноутворення, централізації фінансових результатів, відсутності зацікавленості в скороченні витрат збитковості пасажирських перевезень та наявності перехресного субсидіювання, реалізації тінювих схем розподілу фінансів, відсутності прозорого механізму відбору інвестиційних проєктів, неефективності амортизаційної політики, низькому інвестиційному та кредитному рейтингу, низькому рівні розвитку нових форм фінансування);
- техніко-технологічні структуруються в таких формах прояву, як критичний рівень зносу основних фондів, неефективність механізму їх відтворення відсутність інноваційних технологій та зразків рухомого складу, низька якість ремонтних робіт та проєктів капітального будівництва, незадовільний стан об'єктів колійного господарства, застарілість технологій виконання колійних робіт, експлуатаційна несумісність з залізницями європейських країн, застарілість існуючих телекомунікаційних мереж та систем зв'язу, складність експлуатації зразків закордонної техніки через відмінність в технічних характеристиках, висока енерго- та матеріалоемність транспортного процесу, обмежена швидкість руху через невідповідний стан інфраструктури);
- сервісно-логістичні полягають в низькій швидкості та тривалості термінів доставки вантажів, не реалізованості потенціалу суміжного планування та укрупнення відправлень, низькому розвитку транспортно-логістичної інфраструктури (сучасних терміналів, складів), неефективності технологій взаємодії з іншими видами транспорту в стикових пунктах та забезпеченні експлуатаційної сумісності залізниць, відсутності сучасних технологій співпраці з митними органами та споживачами послуг, невідповідності якості та портфелю послуг вимогам споживачів, низькому рівні використання потенціалу контейнерних та інтермодальних перевезень);
- соціальні характеризуються соціальною незахищеністю працівників галузі, зниженням продуктивності та якості праці, наявністю значних втрат робочого часу відтоком висококваліфікованих кадрів та зниженням престижу професії залізничника, неефективності кадрової політики; низький рівень підготовки кадрів, формальним виконанням програм перепідготовки, відсутністю організаційної культури, незацікавленістю працівників в результатах праці, відсутністю відчуття їх приналежності та значимості для галузі, незадовільним станом техніки безпеки праці та охорони здоров'я працівників галузі).

Серед позагалузевих протиріч розвитку залізничного транспорту виділено ті, що структуруються в таких формах прояву, як:

- декларативний характер програм та стратегій розвитку;
- правова нерегульованість відносин власності, не закріпленість засад стратегічного та державно-приватного партнерства;
- законодавча незабезпеченість експедиторської та логістичної діяльності, взаємовідносин з державними органами влади;
- недосконалість тендерного законодавства, відсутність прозорості в тендерних процедурах;
- формалізований характер участі в реалізації проєктів розвитку МТК;
- затягування з ратифікацією ряду міжнародних транспортних угод;
- відсутність державних замовлень на перевезення;
- низький рівень фінансової підтримки галузі, не відшкодування державою витрат на виконання соціальних перевезень
- відсутність державних гарантій при залученні кредитних коштів та інвестиційних ресурсів;
- низький рівень орієнтації вітчизняних виробників на потреби галузі, відсутність виробничо-транспортних комплексів;
- низький рівень віддачі існуючого інтелектуального потенціалу;
- відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Висновки. Таким чином, вивчення тенденцій розвитку залізничного транспорту України дозволило визначити з існуючими протиріччями, які негативно позначаються на показниках роботи галузі та стримують її гармонійний розвиток. Це вимагає розробки теоретичного базису гармонійного розвитку Укрзалізниці та концепції управління ним.

Література.

1. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: 36. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - №13. – С.13 - 20.
2. Бараш Ю.С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2004. - №2. – С. 4.
3. Ейтутіс Г.Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. - 2006. - №3. - С. 26.
4. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М.Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю.Цветов та ін. К.:КУЕТТ, 2007. – 222с.
5. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В.П. Ільчук, С.М. Сич; за ред. д-ра екон. наук, проф. С.М. Сича. – К. Логос, 2004.-381 с.
6. Кірдіна О. Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничного комплексу як основа конкурентоспроможності економіки України : монографія / О. Г. Кірдіна Укр. держ. акад. заліз. трансп. - Х., 2010. - 249 с.
7. Чеховська М.М. Формування механізму організаційно-економічного розвитку залізничного комплексу України [Рукопис] : авт. дис. д-ра е. н.: 08.00.04 / М. М Чеховська ; Держ. наук.-техн. ун-т трансп. - К., 2012. - 36 с.
8. Спіркін А.Г. Основы философии: учебн. пособие для вузов / А.Г. Спіркін. – М.: Политиздат, 1988. – 592 с.

References.

1. Dikan', V. L. (2006), "Aktual'nost' uluchsheniya sistemy kombinirovannykh perevozk v mezhdunarodnoj transportnoj seti", *Visnik ekonomiki transportu i promislivosti. Zb. nauk. prac'*, vol. 13, UkrDAZT, Harkiv, Ukraine, pp.13 - 20.
2. Barash, Yu.S. (2004), "Osnovni napriamky strukturalnoy reformy zaliznychnoho transportu", *Zaliznychnyi transport Ukrainy*, vol. 2, p. 4.
3. Eitutis, H.D. (2006), "Mekhanizm upravlinnia pidpriemstvamy zaliznychnoho transportu Ukrainy z urakhuvanniam rehionalnykh umov", *Zaliznychnyi transport Ukrainy*, vol. 3, p. 26.
4. Tsvietov, Yu.M. Makarenko, M.V. Tsvietov, M.Yu. and other (2007), *Problemy ta osnovni napriamky reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Problems and guidelines railway reform Ukraine], KUETT, Kyiv, Ukraine, p. 222.
5. Ichuk, V.P. and Sych. Ye.M. (2004), *Innovatsiino-investytsiini systemy zaliznychnoho transportu: stanovlennia ta rozvytok* [Innovation Investment railway transport system: formation and development], Lohos, Kyiv, Ukraine, p.381.
6. Kirdina, O. H. (2010), *Investytsiino-innovatsiinyi rozvytok zaliznychnoho kompleksu yak osnova konkurentospromozhnosti ekonomiky Ukrainy* [Investment and innovative development of the railway sector as the foundation of economic competitiveness Ukraine], Ukr. derzh. akad. zalizn. transp. Kharkiv, Ukraine, p.249.
7. Chekhovska, M.M. (2012), "Formuvannia mekhanizmu orhanizatsiino-ekonomichnoho rozvytku zaliznychnoho kompleksu Ukrainy", Ph.D. Thesis , 08.00.04; Derzh nauk.-tekh. un-t transp., Kyiv, Ukraine, p.36.
8. Spirkin, A.G. (1988), *Osnovy filosofii* [Fundamentals of Philosophy], Politizdat, Moscow, Russia, p.592.

Стаття надійшла до редакції 17.05.2015 р

