

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Розкриті теоретичні підходи до розробки стратегії державного регулювання залізничного транспорту України.

Раскрыты теоретические подходы к разработке стратегии государственного регулирования железнодорожного транспорта Украины.

The theoretical approaches to development of strategy of the state regulation of railway transport of Ukraine are exposed.

Стратегія розвитку базової галузі економіки формується під кутом зору пріоритетів, які визначаються соціально-економічним значенням її у забезпеченні геостратегічного положення держави. В умовах, коли ще досі не викладені механізми реформування залізничного транспорту, які мають ґрунтуватися на технологічному прориві завдяки науково-технічному прогресу.

У сучасній економічній літературі існує низка підходів, що присвячена розробці стратегії розвитку підприємства та галузі. Вони відтіняють дворівневе бачення проблеми. З одного боку, це ринкові механізми, що передбачають ситуацію, коли «ринку має поставити все на свої місця», з іншого – вплив держави, яка є ініціатором розробки і реалізації стратегії, що безпосередньо визначає транспортну політику як галузі, так і держави в цілому.

Удосконалення економічного механізму стратегії розвитку залізничного транспорту передбачає стрімке зростання його на ринку транспортного обслуговування. Принципово важливим є питання взаємодії ринкових механізмів і державного регулювання природної монополії. Причому останнє вбачається найбільш важливим з метою виведення галузі залізничних перевезень із збитковості. Не дивлячись на те, що об'єктивно галузь стикається з наявністю різноманітних форм власності, монопольне становище держави у визначенні пріоритетів розвитку залишається визначальним.

Держава завжди виконувала визначені економічні функції. Вона законодавчо уклала загальні «правила гри», тобто систему нормативних актів, що регулюють діяльність суб'єктів ринку, у тому числі таких інститутів, як комерційні банки, біржі, акціонерні товари-

ства. Держава збирала податки, за рахунок яких не лише утримувала чиновників, але й фінансувала закупівлю зброї та спорядження у приватних компаній. У ряді країн державі належали залізниці і так звані «казенні» заводи.

Проте, в цілому економічна роль держави ще на початку ХХ століття була максимальною, народне господарство залишалось майже виключно сферою приватного бізнесу [1, с. 69].

Як відомо, ситуація дещо змінилась у період першої світової війни, коли спочатку в Німеччині, а потім і у країнах Антанти держава стала активно втручатись до господарчого життя з метою мобілізації обмежених ресурсів задля досягнення військової перемоги. Зазначені заходи, проте, носили надзвичайний характер і тому із закінченням війни державне втручання до господарчого життя максимально зменшилось [1, с. 69].

До початку 30-х років серед західних економістів домінувала думка про те, що економічні спади (кризи) пояснюються випадковими причинами, що механізм ринкової саморегуляції забезпечує відповідність між сукупним попитом та сукупною пропозицією, тобто автоматичний вихід економіки із кризи, наступне її зростання на базі оновлення основного капіталу та ліквідації нерентабельних підприємств. Відповідно до цього робився висновок про небажаність і навіть шкоду державного втручання до економічного життя.

Проте, глибока криза та затяжна депресія 30-х років перекреслили зазначену теорію. Стало очевидним те, що механізм ринкового саморегулювання не впорається зі своїми функціями, не забезпечує автоматичного виходу із кризи. Саме це визначило необхідність переходу до активного державного регулювання еконо-

міки. Зазначене регулювання на практиці стало здійснюватись в США з 1933 р. командою Ф. Д. Рузвельта. Теорія державного регулювання ринкової економіки була, як відомо, запропонована Дж. М. Кейнсом. Кейнс зробив висновок про те, що вихід із глибокої кризи, зростання обсягів виробництва і рівня зайнятості неможливі без активної участі держави, яка має не тільки стимулювати зниження облікової норми комерційних банків (відсотки), але і здійснювати масштабні державні закупівлі з метою збільшення сукупного платоспроможного попиту. Крім того, держава має виплачувати соціальні допомоги безробітним, пристарілим та іншим непрацездатним членам суспільства з метою недопущення соціального вибуху [1, с. 70]. Таким чином, можливо зробити наступний висновок – ринковий механізм має бути доповнений механізмом прямого державного регулювання економіки. Зазначене пояснює доцільність наступного тандему: ринковий механізм та механізм державного регулювання за умов провідної ролі останнього має регулювати сучасну ринкову економіку, у тому числі галузь залізничного транспорту.

Викладені вище теоретичні підходи спонукають зробити висновок про доцільність саме державного регулювання розвитку базової галузі економіки – залізничного транспорту.

Як відомо, в сучасних умовах значно зростає необхідність більш активної участі держави у розробці і реалізації цілей і задач, які мають бути направлені на подолання негативних тенденцій у базовій галузі – залізничному транспорті. Слід також зазначити те, що переважна частина економічних рішень переходить до компетенції самих господарських суб'єктів, які визначають структурні зрушення на мікрорівні.

Державне регулювання у транспортній галузі в умовах ринкових відносин має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Останні мають бути обов'язково прозорими і досяжними, не дивлячись на обставини, коли політичні амбіції окремих керівників негативно впливають на їх практичне втілення.

Одним із основних векторів розвитку галузі є прискорення науково-технічного прогресу та структурна перебудова усього залізничного транспорту, підвищення темпів економічного зростання та створення найбільш сприятливих умов для ринкової конкуренції між окремими структурними його підрозділами.

Не менш важливим напрямком стратегії залізничного транспорту виступає задача завойовування транспортним комплексом нових по-

зицій на європейському і світовому ринках. Зазначене є необхідною передумовою позитивного позиціонування галузі залізничних перевезень в умовах інтеграції України до СОТ.

Досить гостро для галузі залізничних перевезень стоїть питання уніфікації перевізного процесу та значного підвищення якості надання послуг споживачам транспортного ринку. Таким чином, йдеться про актуальну проблему забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в межах його позиціонування не лише на геостратегічному просторі України. Безумовно, бажану конкурентоспроможність можливо отримати лише за рахунок технологічного прориву галузі залізничних перевезень.

Очікувані позитивні результати унеможливорює сучасний вкрай низький якісний стан основних виробничих фондів галузі та її інфраструктури, що є наслідком невиваженої економічної політики держави, галузі та їх керівних і управлінських структур.

Оптимальна господарська модель розвинутої держави ґрунтується на ринковій економіці соціально-орієнтованого характеру. Стабільність галузі та передбачуваність її функціонування, створення стимулів до зростання перевізного процесу, підвищення завантаження транспортних одиниць та інфраструктури, відновлення транспортних економічних зв'язків із сусідніми країнами мають створити комфортні умови для повернення залізничній галузі довіри власного і зарубіжного бізнесу.

Соціально-економічна стратегія розвитку залізничного транспорту визначається його статусом, як однієї із базових галузей економіки. Адже стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави [2, с. 60].

Соціально-економічна стратегія розвитку залізничного транспорту має забезпечити науково-технічний прорив галузі до рівня світових стандартів за стислий термін часу. Проте, стан виробничо-технічної бази залізниць, як зазначалося вище, та технічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що вже сьогодні є перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

До негативних факторів, що стримують реалізацію соціально-економічної стратегії галузі,

слід віднести обвальне старіння основних виробничих фондів галузі, насамперед, активної їх частини; несвоєчасність проведення ремонтно-профілактичних робіт шляхів сполучення та інфраструктури галузі, зростання випадків відмов обладнання, що несе загрозу безпеці руху та відсутність запобігання техногенних та форс-мажорних обставин. Зазначене також знижує можливість конкурентного позиціонування залізничного транспорту.

Надзвичайно складним є питання тарифної політики залізничних перевезень. Нажаль, спроби штучного маніпулювання тарифами на вантажні перевезення призводять до неочікуваного негативного ефекту.

Проблемою в організації перевезень залишається хронічна збитковість соціально значущих пасажирських і приміських перевезень.

Соціально-економічна стратегія розвитку залізничного транспорту, безумовно, має орієнтуватися на сучасних досягненнях, що має рейковий транспорт в Європі, США та Японії. Стимулюючими обставинами його розвитку мають бути дальні прискорені вантажні перевезення міжнародними і світовими транспортними коридорами; високоякісний пасажирський сервіс у спеціалізованих коридорах зі швидкісним і високошвидкісним рухом потягів; регіональний транспорт, що концентрується навколо міст та збільшує ймовірність термінової та своєчасної доставки сировини, палива, комплектації безпосередньо до цеху підприємства.

Таким чином, сьогодні доцільною вбачається стратегія науково-технічного прориву галузі залізничних перевезень, яка має передумови комерціалізації з відповідними принципами самофінансування, самостійного прийняття рішень щодо ціноутворення, самостійного визначення рівня транспортних послуг, розробки та впровадження власних інвестиційних програм на комерційних основах.

Комерціалізація, що є орієнтиром підвищення загальної економічної ефективності галузі, має забезпечити наступне:

- зростання функцій управління;
- надання залізниці можливості функціонування як комерційному підприємству, що орієнтоване на ринкові умови;
- зростання конкуренції між окремими видами транспорту та в межах галузі;
- отримання більш достовірної управлінської інформації та оцінки на основі розподілу відповідальності за фінансові результати;

- підсилення ролі приватного сектору на залізницях;
- скорочення дефіциту бюджету залізниць та мінімізація державних дотацій;
- стимулювання соціально значущих об'єктів галузі [3, с. 16-17].

Безумовно, вирішення зазначених макроекономічних проблем стане можливим лише за умов впровадження інноваційних проектів та науково обґрунтованої інвестиційної політики держави. Як відомо, ринок є нейтральним щодо довгострокових проектів, таких як будівництво нових колій та їх використання для швидкісного і високошвидкісного пасажирського руху, реанімація в Україні діяльності міжнародних транспортних коридорів, уніфікація перевізного процесу при перетинанні кордонів зі зміною ширини колії, повна заміна інфраструктурної складової залізничного транспорту, діяльність галузі під кутом зору оптимізації логістичного процесу тощо. У цих питаннях саме держава має виступити гарантом збереження конкурентоспроможності галузі на основі селективного підходу, оцінки пріоритетності, ефективності або збитковості тієї чи іншої діяльності. Держава повинна забезпечити вигоди національному перевізнику, а не іноземному, який має незабаром з'явитися на ринку залізничного транспорту України.

Державні структури і, перш за все, уряд повинні звернути увагу на галузеву науку і освіту. Термінового вирішення потребують питання уніфікації законодавчої бази та побудови ефективної податкової політики. Доцільно державі дещо повернутися до практики розробки перспективних планів і прогнозів розвитку залізничного транспорту на якісно новому рівні. Зазначені плани мають за мету забезпечити критерії економічної безпеки галузі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Волынский, Г. Государственное регулирование рыночной экономики [Текст] / Г. Волынский // Экономика Украины. – 2003. – № 6. – С. 69-76.
2. Дейнека, О. Г. Науково-технічний прогрес і його вплив на зміни у міжнародному транспортному процесі [Текст] / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісник нац. ун-ту «Львівська політехніка». – № 579. – С. 59-62.
3. Удосконалення організаційно-управлінської роботи на підприємствах залізничного транспорту [Текст]: навч. посібник / Г. Ф. Арбузов та ін. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. – 178 с.

Надійшла до редколегії 23.06.2008.