

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В.Н. КАРАЗІНА

Дикань Олена Володимирівна

УДК 656.078

**УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.02.03 – організація управління, планування
і регулювання економікою

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2006

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України.

Науковий керівник - доктор економічних наук, професор
Дейнека Олександр Георгійович,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
завідувач кафедри менеджменту
зовнішньоекономічної діяльності на транспорті

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет,
завідувач кафедри менеджменту

кандидат економічних наук, доцент
Гненний Микола Васильович,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту ім. акад. В.А. Лазаряна,
завідувач кафедри економіки та менеджменту

Провідна установа - Донецький державний університет управління
Міністерства освіти і науки України, кафедра менеджменту
невиробничої сфери
м. Донецьк

Захист відбудеться "19" січня 2007 р. о "13" год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д
64.051.05 в Харківському національному університеті ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61002,
м. Харків, вул. Мироносицька, 1, ауд.

З дисертацією можна ознайомитись у Центральній науковій бібліотеці Харківського
національного університету ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, площа Свободи,
4

Автореферат розісланий „18” грудня 2006 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Третьак В.П.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. В умовах глобалізації світового ринку, у тому числі і ринку транспортних послуг, Україна стає відкритою для експансії іноземних транспортних та експедиторських компаній. В сучасних умовах ці обставини потребують розробки дієвого механізму державної політики щодо вітчизняних перевізників. Разом з тим її реалізація натикається на ряд негативних обставин. Це загальна техніко-економічна відсталість транспортної мережі у цілому, обвальне старіння основних виробничих фондів транспорту та небажане зниження конкурентоспроможності галузі.

Проте, за обсягами вантажної та пасажирської роботи дотепер транспортний ринок України посідає значне місце серед розвинутих країн Європи. Нажаль практика господарювання останніх років не дає впевненості стверджувати про наявність позитивних тенденцій розвитку транспортної галузі. Відсутність погодженої роботи транспортних відомств – одна з основних причин зниження конкурентоспроможності ринку транспортних послуг в Україні. У зв'язку з цим вважається, що основним напрямком підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу України має стати механізм удосконалення державного управління всією галуззю за умов застосування сучасних корпоративних форм господарювання.

Розвиток корпоративних форм господарювання на транспорті за підтримки держави надасть можливість не лише підвищити ефективність діяльності транспортних підприємств, а і цивілізовано протистояти проникненню на український ринок могутніх іноземних транспортних компаній. Зазначене має забезпечити відповідний до світових стандартів розвиток інфраструктури національної транспортної мережі, подолати міжвідомчі та міжгалузеві протиріччя при формуванні та здійсненні перевезень.

Питання організації, планування та управління взаємодією різних транспортних галузей висвітлені у наукових роботах таких вітчизняних та зарубіжних вчених як Бабиш В.П., Гаджинський А.М., Галабурда В.Г., Дейнека О.Г., Дикань В.Л., Кулаєв Ю.Ф., Повороженко В.В., Сергієчко В.І., Соколов Ю.В., Хахлюк А.М., Шафіркін Б.І. та інших. В цих роботах відзначена необхідність та доцільність координації всіх ланок транспортного комплексу України з метою підвищення ефективності перевізного процесу.

Вирішенням проблем становлення та розвитку єдиної транспортної системи в Україні, відродження транспортного комплексу України, надання йому належного місця у світовій транспортній системі займаються такі вчені, як Гненний М.В., Дейнека О.Г., Дикань В.Л., Ковальов Д.І., Нефьодов М.А., Позднякова Л.О., Сич Є.М., Цветов Ю.М., Шинкаренко В.Г.

Соціально-економічні аспекти реформування, реструктуризації, проблемні питання форм власності та підвищення ефективності функціонування окремих галузей транспортного комплексу містяться в дослідженнях Верлоки В.С., Галабурди В.Г., Гненного М.В., Котлубая М.І., Кулаєва Ю.Ф., Макаренка М.В., Позднякової Л.О., Федоровича В.О., Хусаїнова Ф.І., Шинкаренка В.Г. та інших.

Разом з тим, незважаючи на наявність широкомасштабних досліджень, які наголошують на необхідності організаційно-економічного об'єднання усіх транспортних галузей з метою підвищення ефективності функціонування всього транспортного комплексу країни як цілісної системи, проблеми розвитку транспортних галузей та підприємств розглядаються переважно відокремлено і за відомчим принципом. Коло питань організації управління, планування та регулювання процесом функціонування всіх видів транспорту України як єдиної транспортної системи держави вивчено сьогодні вкрай поверхнево і недостатньо. Саме ця обставина і обумовила вибір теми дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційної роботи безпосередньо пов'язана із дослідженнями, що виконувались та були впроваджені відповідно положень Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках, затвердженої Законом України від 7.02.2002 р. № 3022-І та Концепції розвитку транспорту України на 1997-2010 роки, затвердженої Міністерством транспорту України від 14.11.1997 р. № 2/21-3-1428. Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту, зокрема у рамках Підпрограми "Залучення об'єктів підприємницької діяльності в сферу обслуговування транспортних коридорів" Національної програми "Сприяння розвитку малого підприємництва в Україні на 2003 р.", яка затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів від 16.11.2002 р. № 657-р (договір № 2-НП-07КК-1-2003 від 1.05.2003 р.).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є теоретичне обґрунтування та розробка методологічних та організаційно-економічних механізмів підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу у рамках реформування єдиної транспортної системи України.

Реалізація поставленої мети зумовила необхідність формулювання і вирішення наступних задач:

– вивчення та узгальнення теоретичного та методологічного надбання з питань організації управління, планування та регулювання базових галузей економіки, у тому числі транспортного комплексу;

– дослідження сучасних соціально-економічних процесів розвитку транспортних систем та їх відповідності ринковим умовам господарювання та тенденціям глобалізації

ринку транспортних послуг;

- оцінка стану транспортного комплексу України та особливості функціонування його з метою поступового створення організаційно-економічних умов реформування єдиної транспортної системи;

- дослідження рівня взаємодії окремих транспортних галузей, що реформуються відповідно до потреб ринкової економіки та обґрунтування доцільності організації управління, планування і регулювання діяльності їх з боку держави;

- аналіз організаційно-економічного забезпечення діяльності транспортної галузі відповідно до сучасних вимог господарювання;

- визначення шляхів удосконалення організації управління, планування та регулювання діяльності транспортного комплексу країни при забезпеченні ринкових умов його функціонування та обґрунтування доцільності реформування єдиної транспортної системи з метою забезпечення конкурентоспроможності усіх ділянок транспорту в рамках його інтеграції до Європейських інституцій;

- вибір варіантів найбільш доцільної організаційно-правової форми функціонування транспортного комплексу для врахування інтересів держави, суспільства та окремого транспортного підрозділу;

- виявлення масштабів впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовища транспорту, що визначають конкурентоспроможність складових єдиної транспортної системи;

- визначення критеріїв оцінки та управління конкурентоспроможністю транспорту на ринку внутрішніх та міжнародних перевезень.

Об'єкт дослідження – процеси функціонування транспортного комплексу України.

Предмет дослідження – теоретичні та прикладні особливості удосконалення управління, планування і державного регулювання транспортного комплексу крізь механізм реформування з метою створення діючої конкурентоспроможної транспортної системи.

Методи дослідження. Теоретичною базою дисертаційного дослідження є наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених та фахівців; законодавчі та нормативні акти України у галузі транспорту; статистичні дані, які відображають соціально-економічний стан України в цілому та транспортної системи зокрема. Методологічною основою дослідження є загальні принципи організації управління, планування і регулювання діяльності транспортної системи і вибір оптимальних рішень щодо її розвитку та реформування.

Методологія дослідження ґрунтується на методах наукового аналізу та синтезу, а також

логістики – для визначення проблем доцільності та перспектив реформування єдиної транспортної системи; статистичного аналізу – для аналізу обслуговування потреб споживача та загального рівня розвитку усіх складових транспортної системи; програмно-цільового методу – для визначення місця і ролі держави у формуванні єдиної організаційної структури управління транспортним комплексом; економіко-математичні – для розрахунків оцінки конкурентоспроможності транспортного комплексу на ринку транспортних послуг; системного підходу – для розкриття взаємозв'язків транспортної галузі із зовнішнім економічним середовищем.

Наукова новизна отриманих результатів. Проведені дослідження в сукупності розв'язують важливе наукове завдання, яке орієнтовано на розробку економічного механізму з удосконалення організації управління, планування і регулювання транспортного комплексу України.

Серед одержаних основних наукових результатів:

вперше:

- обґрунтовано доцільність створення єдиної інтегрованої транспортної структури, яка має носити множинний характер, та розроблені методологічні принципи реформування організаційної структури управління транспортним комплексом України у рамках єдиної транспортної системи;

- запропоновано використання показника запасу конкурентоспроможності транспортних комунікацій як критерію оптимальності для визначення рівня взаємодії різних видів транспорту на різноманітних маршрутах перевезення пасажирів та вантажів;

удосконалено:

- систему організації управління, планування і регулювання діяльності транспорту в умовах глобалізації ринку транспортних послуг;

- узагальнено класифікацію факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, що впливають на конкурентоспроможність транспортного комплексу;

дістали подальший розвиток:

- методичний підхід до оцінки впливу факторів зовнішнього середовища на конкурентоспроможність транспорту та його інфраструктури із запозиченням методу складання профілю середовища.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що їх впровадження в організацію управління, планування і регулювання транспортного комплексу дозволить, по-перше, забезпечити його конкурентоспроможність як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринку транспортних послуг; по-друге, подолає відомчу роз'єднаність транспортної системи країни та забезпечить оптимальний розвиток усіх транспортних галузей; по-третє створить умови для

відтворення, в першу чергу, активної частини основних фондів транспорту; забезпечить зацікавленість у кінцевих результатах діяльності як окремого транспортного підприємства, так і транспортної системи в цілому.

Результати дослідження передано і частково впроваджено в практичну діяльність об'єктів управління та транспортних підприємств (довідка про впровадження № 008/85а від 23.05.06р.).

Ряд положень дисертації знайшли застосування у навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін "Єдина транспортна система", "Економіка залізничного транспорту", "Економіка та організація діяльності об'єднань підприємств".

Положення дисертації використовуються для викладання дисциплін "Державне регулювання економікою", "Економіка міжнародних транспортних перевезень", "Економічні основи реструктуризації підприємств транспорту". Запропоновано застосувати висновки дослідження в діяльності експлуатаційних та інфраструктурних транспортних підприємств на рівні галузі регіонів і держави в цілому.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дослідження було оприлюднено на: I Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель – Харків, 2004); IV Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми економіки транспорту" (Дніпропетровськ, 2005); Міжнародній науково-практичній конференції "Економічна безпека держави: стан, проблеми, напрямки зміцнення" (Харків, 2005); II Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель – Харків, 2006).

Особистий внесок здобувача. Висновки і результати дисертації одержані здобувачем самостійно. Особистий внесок здобувача в наукові та практичні результати, що виконані у співавторстві, є таким: у роботі [8] запропоновано формування організаційно єдиної транспортної системи через міжвідомчу інтеграцію транспортних підприємств у складі державної інтегрованої транспортної структури. У дисертації висвітлені ідеї та розробки, які належать особисто здобувачеві. Опубліковані наукові праці повністю відображають положення, висновки та пропозиції, які сформульовані здобувачем, та висвітлюють його внесок у досліджувану проблему.

Публікації. Результати дослідження опубліковані в 9 працях, з яких 5 наукових статей надруковані у наукових виданнях, визнаних ВАК України фаховими з економічних

наук. Загальний обсяг публікацій складає 1,52 друк. арк., з них особисто автору належить 1,45 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, додатків. Робота викладена на 151 сторінці основного тексту, містить 14 рисунків, 14 таблиць, 3 додатки, список використаних джерел (130 найменувань).

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтована актуальність теми дисертації, сформульовано мету і задачі дослідження, визначено наукову новизну та практичну значущість одержаних результатів.

У *першому розділі "Теоретичні та методологічні основи регулювання транспортної галузі в умовах посилення інтеграційних процесів"* - розкрито економічні та організаційно-технічні аспекти розвитку національної транспортної системи в умовах глобалізації ринку транспортних послуг та посилення інтеграційних процесів між державами; визначена необхідність розвитку транспортного комплексу відповідно до потреб сучасної економіки; доведено на доцільність організації управління, планування і державного регулювання діяльності транспортної галузі з метою забезпечення її конкурентних переваг, а також економічної безпеки країни та дотримання національних інтересів.

Виконано комплексний аналіз тенденцій сучасного розвитку світової транспортної системи, яка орієнтована на повне задоволення потреб споживачів транспортної продукції у перевезеннях за схемами "від дверей до дверей" та "точно у строк". Виявлено, що практично жодний вид транспорту позбавлений забезпечити такий вид послуг. Тому, все більшого розвитку набувають інтермодальні (комбіновані) перевезення, які максимально відповідають потребам сучасного ринку, проте потребують більш чіткої взаємодії окремих галузей транспортного комплексу в умовах становлення єдиної транспортної системи.

Зазначено, що організація роботи транспортного комплексу як єдиної транспортної системи є складним завданням для економіки України, яке має відповідати інтеграційним тенденціям соціально-економічного розвитку суспільства, досягненням науково-технічного прогресу і власним стратегічним інтересам. Діяльність усіх видів транспорту в певній мірі коригується та контролюється Міністерством транспорту і зв'язку України, проте вони ні юридично, ні фактично не об'єднані у єдину транспортну систему країни. У діяльності цих видів транспорту відсутня система і системність як така, тим більш необхідна для функціонування єдиної транспортної системи.

Досвід господарювання провідних країн світу свідчить про необхідність впровадження методів організації комплексної взаємодії різних транспортних систем з метою найбільш

ефективного використання технічних засобів кожного з видів транспорту, досягнення найбільш високої продуктивності праці та економії витрат як загальнотранспортних так і галузевих ресурсів. Досягти ефективної координації всіх видів транспорту можна лише через розбудову єдиної національної транспортної мережі на базі організації інтермодальних перевезень. З метою збереження економічної цілісності та безпеки України, доведено, що провідна роль у такій транспортній системі повинна належати залізничному транспорту. Нажаль, надмірна відкритість українського ринку транспортних послуг та неефективна державна політика по відношенню до вітчизняних перевізників разом із зазначеними вище відсталістю транспортної мережі та зношеністю рухомого складу привели до втрати Україною позицій на світовому ринку перевезень, що вже має негативний вплив на економіку.

Виходячі з проблем розвитку транспортного комплексу України, стає можливим визначення основних завдань державного регулювання його діяльності, серед яких: 1) формування та ефективне функціонування ринку транспортних послуг; 2) розвиток та технічне удосконалення загальнодержавної та регіональної транспортної інфраструктури відповідно до вимог світового ринку транспортних послуг; 3) удосконалення технічної та екологічної безпеки роботи підприємств всіх видів транспорту; 4) інституційні перетворення в транспортній сфері; 5) забезпечення мобілізаційної готовності всіх компонентів транспортної системи; 6) розвиток міжнародної діяльності транспортних підприємств та організацій; 7) розробка загальнодержавних програм з питань забезпечення конкурентоспроможності національної транспортної системи на світовому ринку транспортних послуг.

Вважається за доцільне обґрунтування формування та реалізації державної програми щодо створення інтегрованої структури на транспорті за участю підприємств всіх транспортних галузей, а також їх державного регулювання і підтримки.

У другому розділі "Аналіз сучасного стану та економічні передумови розвитку транспортної галузі в Україні" проведений аналіз сучасного стану та рівня розвинутості транспортного комплексу України відповідно до вимог транспортного ринку, а також аналіз рівня взаємодії різних видів транспорту в умовах здійснення комбінованих перевезень; визначені проблеми та перспективи організації сумісної діяльності підприємств різних транспортних галузей.

Виявлені основні причини зменшення обсягів перевезень протягом тривалого періоду, що пояснюється відставанням у темпах розвитку окремих видів транспорту відповідно до світових вимог. Зазначено, що транспортна система країни як невід'ємна частина логістичного ланцюга руху матеріальних потоків у процесі виробництва та обороту капіталу найбільш вразлива до найдрібніших зрушень в економіці країни. Так,

суттєві коливання в економіці України під час кризи 1990-1999 років в наслідок порушення господарських зв'язків з країнами СНД, різке падіння рівня виробництва, значне скорочення основного показника розвитку країни – ВВП - відбилися на господарчій діяльності транспорту країни, що привело до падіння обсягів перевезення вантажів та пасажирів (табл. 1).

Виявлено, що недостатність належного фінансування, технічного розвитку транспортних галузей як у експлуатаційній, так і в інфраструктурній сферах суттєво гальмує процеси розвитку та стабільного функціонування транспортної системи країни. Це неприпустимо в умовах інтеграції України до світової транспортної системи. Щодо можливості залучення додаткових обсягів перевезень до транспортної мережі України, то вона обмежується внаслідок як політичних обставин, так і організаційно-технічного відставання вітчизняного транспорту.

Визначено головне завдання переходу національної транспортної системи на стандарти транспортного обслуговування зарубіжних індустріальних країн, яке полягає у розробці та реалізації активної техніко-економічної транспортної політики України. При цьому доведено на необхідність врахування особливостей впливу важелів сучасного управління, планування і регулювання на ринку транспортних послуг та тенденцій керування цим бізнесом з боку провідних господарчих структур при виконанні національних завдань. Тому виникає й інша першочергова мета – забезпечити конкурентоспроможність транспортного комплексу країни в цілому та суттєво удосконалити діяльність окремих складових транспорту через посилення взаємодії між окремими транспортними галузями.

Таблиця 1

Перевезення вантажів за видами транспорту

Види транспорту	Обсяги і структури перевезень за роками, млн. т / %								
	1990	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Транспорт, всього, в тому числі:	<u>6286</u> 100	<u>1673</u> 100	<u>1538</u> 100	<u>1529</u> 100	<u>1579</u> 100	<u>1558</u> 100	<u>1654</u> 100	<u>1731</u> 100	<u>1723</u> 100
залізничний	<u>974</u> 15	<u>335</u> 20	<u>335</u> 22	<u>357</u> 23	<u>370</u> 23	<u>393</u> 25	<u>445</u> 27	<u>462</u> 27	<u>447</u> 27
автомобільний	<u>4897</u> 78	<u>1081</u> 65	<u>955</u> 62	<u>939</u> 61	<u>977</u> 62	<u>947</u> 61	<u>973</u> 59	<u>1027</u> 59	<u>1030</u> 59,6

трубопровідний	$\frac{296}{5}$	$\frac{239}{14}$	$\frac{233}{15}$	$\frac{218}{15}$	$\frac{216}{14}$	$\frac{201}{13}$	$\frac{217}{13}$	$\frac{221}{13}$	$\frac{225}{13,5}$
морський	$\frac{53}{1}$	$\frac{1847}{100}$	$\frac{7}{0}$	$\frac{6,3}{0,4}$	$\frac{8}{0,6}$	$\frac{8,8}{0,6}$	$\frac{9}{0,5}$	$\frac{9}{0,4}$	$\frac{9,1}{0,4}$
річковий	$\frac{66}{1}$	$\frac{9}{1}$	$\frac{8}{1}$	$\frac{8,3}{0,6}$	$\frac{7}{0,4}$	$\frac{7,6}{0,4}$	$\frac{10}{0,5}$	$\frac{12}{0,6}$	$\frac{12}{0,6}$
авіаційний	$\frac{0,2}{0}$	$\frac{0}{0}$	$\frac{0}{0}$	$\frac{0}{0}$	$\frac{0}{0}$	$\frac{0,1}{0}$	$\frac{0,1}{0}$	$\frac{0,1}{0}$	$\frac{0,1}{0}$

Встановлено, що незважаючи на низку суттєвих проблем, обсяги робіт, що виконуються транспортним ринком України, залишаються чималими. Він в цілому займає провідне місце серед більшості розвинутих європейських країн. Проведене дослідження дає змогу стверджувати, що тенденції підвищення обсягів міжнародних перевезень в Україні мають зрости. Так, за останні роки помітне зростання відбувається на автомобільному і водному транспорті. Щодо внутрішнього транспортного ринку, то можна спостерігати зростаючу конкуренцію між автомобільним і залізничним видами транспорту. Ця ситуація може привести до небажаних наслідків. Разом з тим, залізничний транспорт і надалі має залишатися природною монополією з державною формою власності. Це також остаточно закріплено у Програмі реформування залізничного транспорту на 2007-2015 рр.

У дисертації визначені заходи подолання конкурентних відносин між зазначеними видами транспорту шляхом переходу до співробітництва, яке має відбуватися у координації і узгодженні роботи у сфері прогнозування і розподілу перевезень; раціональному використанні технічних засобів; розробці і впровадженні єдиних технологічних процесів роботи станцій, під'їзних колій, підприємств; узгодженні графіків і розкладів руху рухомого складу; організації на основі цього комбінованих контейнерних та контрейлерних перевезень. Політика європейських країн також визначає доцільність суттєвого зростання контейнерних та контрейлерних перевезень і в Україні. Разом з тим, міжнародні екологічні стандарти передбачають більш зважене відношення операторів транспортних компаній до екологічних нормативів, які спрямовані на зменшення шкідливого впливу транспорту на оточуюче середовище. Відповідно до цього слід очікувати зростання ролі більш екологічно чистого залізничного транспорту як в Україні, так і за її межами. Найважливішим фактором збільшення обсягів контейнерних перевезень є також геополітичне розташування України.

Проведений аналіз свідчить про те, що на українських залізницях вже розпочато

активну роботу як з формування контейнерних поїздів, так і з транзиту контейнерів територією країни. Проте, нинішня контейнеризація вантажопотоків в Україні поки є на порядок нижчою ніж європейська. Вважається, що суттєвому розвитку та нарощуванню обсягів контейнерно-контрейлерних перевезень в Україні сприятиме, перш за все, залучення більшого різномаяття видів транспорту до єдиного перевізного процесу з метою максимального використання переваг кожного з них, зменшення собівартості перевезення та термінів доставки, залучення додаткових обсягів перевезень на транспортну мережу саме України.

Обґрунтовано вирішення поставленої задачі через створення такої структури організації управління, планування і регулювання транспортним комплексом, яка б забезпечувала взаємовигідну та взаємозалежну роботу всіх транспортних галузей у рамках єдиної транспортної системи України. Таким чином, завдання функціонування інтегрованої транспортної структури саме й полягає у оптимальному використанні конкурентних переваг кожного виду транспорту в перевізному процесі, ліквідації організаційних, техніко-технологічних та правових бар'єрів між ними, створенні економічних передумов наближення галузі до світових стандартів, підвищенні рівня безпеки вантажних та пасажирських перевезень і якості сервісного обслуговування.

У третьому розділі "Шляхи удосконалення державного регулювання транспортного комплексу України в умовах реформування" надаються пропозиції щодо удосконалення організації управління, планування і державного регулювання транспортним комплексом України; обґрунтовується схема організаційно-правової форми взаємодії підрозділів різних видів транспорту у рамках інтегрованої транспортної структури; пропонується модель визначення ефективності взаємодії транспортних галузей крізь призму конкурентоспроможності діяльності останніх.

Запропоновано удосконалити діючу систему організації управління, планування і державного регулювання діяльності транспортного комплексу України, яка має включати перш за все постановку та реалізацію пріоритетних та стратегічно важливих завдань, адекватних до сучасних умов. Обґрунтовані економічні, адміністративні та правові методи регулювання. Дана оцінка ефективності виконання загальнодержавних програм у транспортній діяльності (рис. 1).

Запропоновано до впровадження організаційно-економічний механізм координації взаємодії різних видів транспорту, який має поєднувати в собі директивні інструменти на загальнодержавному рівні та ринкові інструменти на внутрішньогалузевому рівні. Застосування механізму взаємодії забезпечить формування відповідних організаційних форм сумісної діяльності транспортного комплексу та його складових.



Рис. 1 Система державного регулювання діяльності транспорту

На основі зарубіжного досвіду реформування та реструктуризації транспортного комплексу обґрунтовано вибір організаційно-правової форми інтегрованої транспортної структури, де здійснено порівняння переваг та недоліків основних корпоративних форм організації. Вважається, що однією з ефективних форм регулюючої функції держави у діяльності транспорту має бути управління, планування і регулювання в рамках корпорації. Це забезпечить приватним підприємствам створити організаційну незалежність від виконавчої влади. Разом з тим контрактні відносини мають спонукати підприємства повністю підкорятися урядовим рішенням у сфері функціонування транспорту.

Пропонується новітня організаційна структура управління Національною корпорацією "Єдина транспортна система України" (НК "ЄТСУ"), яка має включати до

складу конкуруючі за напрямками доставки вантажів і пасажирів інтегровані структури. Вона має об'єднувати всі види транспорту у єдиний транспортний комплекс України та забезпечувати дієву конкурентоспроможність окремих видів транспорту і всієї галузі в цілому (рис. 2).

Реформування передбачається здійснити протягом десяти років з виділенням трьох основних етапів:

- перший етап (2006-2008 роки);
- другий етап (2008-2010 роки);
- третій етап (2011-2015 роки).

На початковому (першому) етапі здійснюється розмежування функцій державного управління і управління господарською діяльністю. На другому етапі реформи вирішуються питання подальшої ринкової трансформації галузі. На третьому етапі здійснюється повне розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями.

Доведено, що основою для побудови організаційної структури управління єдиною транспортною системою в Україні має бути залізничний транспорт. Ця обставина обумовлюється історичними передумовами, специфікою функціонування та суспільно-економічною доцільністю. Найбільш досконалою формою управління інфраструктурою залізниць повинна стати АК "Українські залізниці" на основі нинішньої Укрзалізниці, яка дозволить створити міцні господарські зв'язки між транспортними підприємствами різних відомств та підвищити їх зацікавленість у функціонуванні дочірніх підприємств через можливість перехресного володіння акціями один одного. Транспортні дочірні підприємства мають бути побудовані на базі нинішніх шести залізниць України з включенням до їх складу експлуатаційних підприємств залізничного транспорту та підприємств інших видів транспорту, що знаходяться у зоні тяжіння до кожної залізниці.

Функції організації управління, планування і регулювання діяльності нової структури, яка має носити множинний характер, пропонується покласти на Міністерство транспорту і зв'язку України при узгодженні інтересів інших



Рис. 2. Схема структури управління транспортним комплексом України в умовах єдиної транспортної системи

міністерств та відповідних державних департаментів. Функції ж урахування економічних та інших інтересів держави, окремих видів транспорту, у тому числі НК "ЄТСУ", мають бути покладені на координаційну раду управління корпорацією.

Обґрунтовано, що використання такої організаційно-економічної регулюючої форми дозволяє підвищити мобільність та гнучкість структури управління усім транспортним комплексом. Регіональні консорціуми можуть не тільки конкурувати між собою на ринку транспортних послуг, але й об'єднувати свої зусилля у рамках державних програм.. Це буде забезпечено спрощенням процедури виходу і входу підприємства до складу консорціуму.

Реалізація запропонованих пропозицій у значній мірі залежить від рівня відповідності інфраструктури транспорту її ролі у здійсненні комплексу заходів та його реформування.

Конкурентоспроможність інфраструктури транспорту на магістральних напрямках транспортних коридорів має визначатися різномайттям, силою впливу і динамічністю факторів зовнішнього і внутрішнього середовища. Конкурентоспроможність діяльності транспорту на одному напрямку по відношенню до інших альтернативних напрямків буде постійно змінюватися відповідно до рівня взаємодії цих факторів у певний період часу. З метою проведення відповідної діагностики у дослідженні запропоновано удосконалити класифікацію факторів середовища, що впливають на діяльність транспортного комплексу (рис. 3) та запропоновано використання методу визначення профілю середовища.

Оцінку конкурентоспроможності транспортної інфраструктури запропоновано розраховувати через показник її запасу, який враховує суб'єктивну думку вантажовласників стосовно вибору того чи іншого маршруту для доставки своїх товарів, за формулою:

$$3K_j = \sum_{i=1}^n C_{ij}^{\max} - \sum_{i=1}^n B\Pi_{ij} \cdot (1 + K_{nij}), \quad (1)$$

де $3K_j$ – запас конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на j -му напрямку;

C_{ij}^{\max} – максимальна ціна, яку вантажовласник здатний заплатити за перевезення i -го товару по j -му напрямку;

$B\Pi_{ij}$ – вартість перевезення i -го товару по j -му напрямку;

K_{nij} – коефіцієнт недовіри, який відображає суб'єктивну думку вантажовласника відносно якості і своєчасності доставки i -го товару по j -му напрямку; $0 \leq K_{nij} \leq 1$.

($i=1, 2, \dots, n$), n – кількість видів товарів, що перевозяться на j -му напрямку.

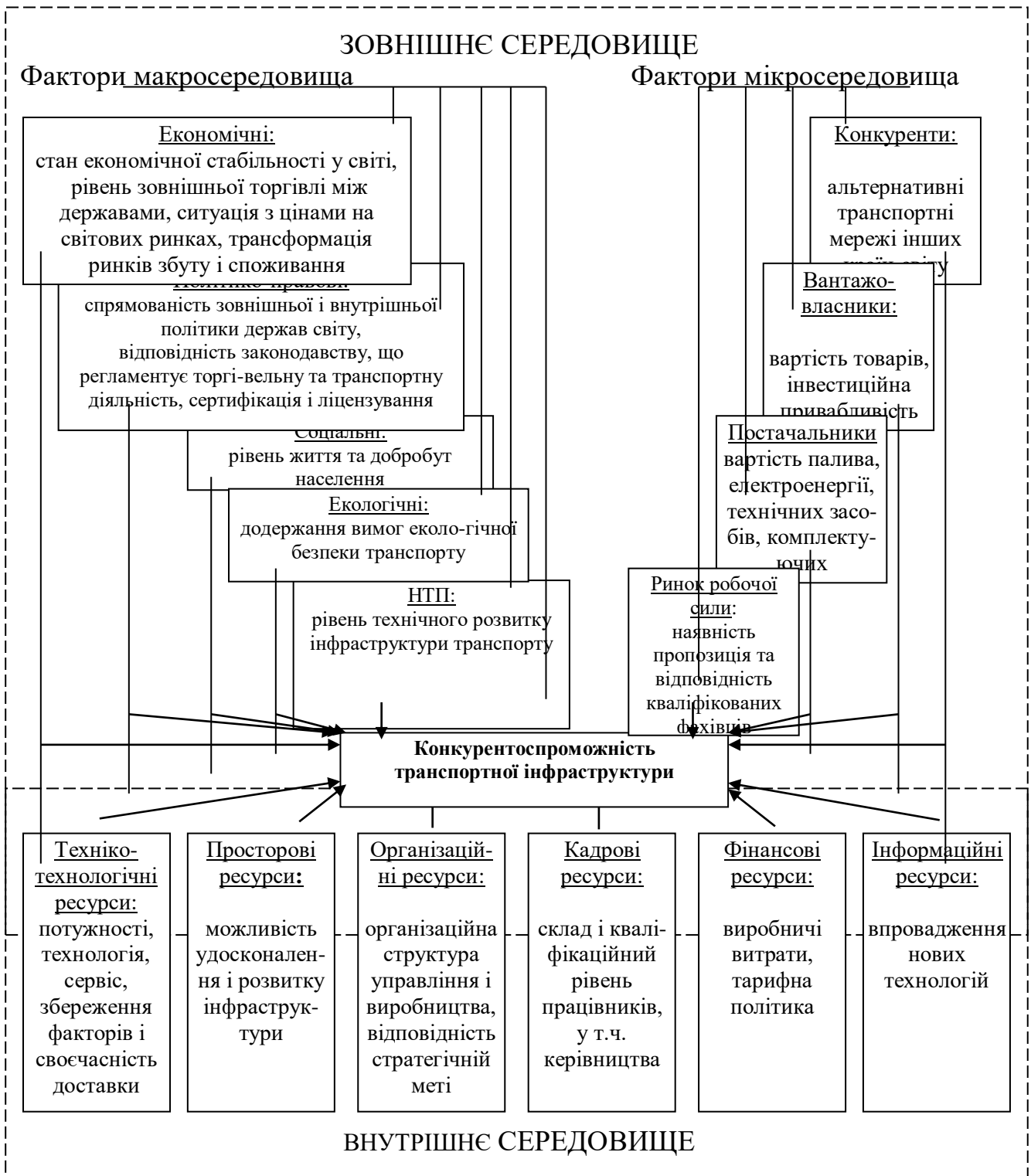


Рис.3. Основні фактори, що впливають на конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України

Запропоновану модель (1) доцільно використовувати також у вигляді критерію оптимальності для визначення ефективності міжвідомчої взаємодії транспортних підприємств у рамках регіональних консорціумів. Економічна значущість використання моделі у практичній

діяльності доведена відповідними розрахунками з позиції конкретних вантажовласників.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Результати дисертаційного дослідження в сукупності вирішують наукову задачу обґрунтування теоретичних напрямків і методичних підходів до державного регулювання транспортного комплексу України. Основні висновки роботи полягають у наступному:

1. Аналіз розвитку сучасних транспортних систем та рівня розвинутості транспортної системи України показав, що перед національним транспортним комплексом стоїть ряд важливих проблем, найскоріше вирішення яких дозволить забезпечити його конкурентоспроможність та зайняти достойне місце на світовому ринку транспортних послуг. Серед вказаних проблем виявлені наступні: високий рівень зносу основних виробничих фондів транспорту, у тому числі його активної частини; незадовільний технічний стан транспортної інфраструктури, що гальмує процеси інтеграції транспортної системи України з європейською і світовою транспортною системою; недостатність фінансування для відтворення на новій технічній основі транспортної галузі відповідно до світових стандартів та сучасних вимог транспортного ринку; непропорційність розвитку окремих транспортних галузей та відсутність їх належної взаємодії, що вже негативно впливає на економічну безпеку країни.

2. Внесено пропозиції та рекомендації для забезпечення сталої роботи транспортних підприємств та здійснення структурних перетворень в економіці комплексу. Визначені та скореговані дії ринкового механізму господарювання з метою забезпечення ефективного формування транспортної системи та ринку транспортних послуг, які мають відповідати суспільним інтересам. Дослідження містить принципіальні пропозиції зі стратегії розвитку та основних питань функціонування транспортної системи України. Виділені основні організаційно-економічні проблеми, пріоритети та першочергові завдання щодо формування механізму ефективної системи організації управління, планування і регулювання транспортною системою країни та першочергові структурні перетворення у транспортному комплексі.

3. Аргументовано доцільність створення множинної структури – Національної корпорації "Єдина транспортна система України" (НК "ЄТСУ") – на базі залізничного транспорту. Визначені завдання цієї структури полягатимуть у забезпеченні конкуренції між інтегрованими транспортними компаніями за напрямками доставки вантажів і пасажирів, об'єднанні всіх видів транспорту у єдиний транспортний комплекс України з метою пропорційного розвитку окремих його галузей та забезпеченні конкурентоспроможності як окремих видів транспорту, так і всієї

галузі на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень.

4. Функції регулювання роботи нової структури мають бути покладені на Міністерство транспорту і зв'язку України при узгодженні інтересів інших міністерств та відповідних державних департаментів. Функції оптимального врахування економічних та інших інтересів держави, окремих видів транспорту та інших учасників НК "ЄТСУ" покладаються на координаційну раду управління корпорації.

5. Роль держави у становленні і функціонуванні єдиної транспортної системи повинна полягати у координації її підсистем в межах загальної державної програми структурних зрушень, необхідних для переходу до ринкових відносин на транспорті. Система державного регулювання діяльності транспортного комплексу як єдиної структури повинна включати постановку пріоритетних та стратегічно важливих завдань, адекватних до умов сьогодення, та обґрунтовані адміністративні, економічні та правові методи регулювання, мати відповідне для ефективного виконання державних програм у транспортній галузі організаційне, інформаційне і, особливо, економічне (інвестиційне) забезпечення.

6. Національний транспортний комплекс має отримати статус базової галузі, що забезпечує економічну незалежність держави. Пріоритетними напрямками його розвитку мають бути покращення якості перевізного процесу, розширення переліку послуг, що надаються і, як наслідок, залучення додаткового обсягу перевезень. Якість у поєднанні з ціною транспортної продукції для замовника або споживача складає ядро поняття "конкурентоспроможність", яке є найважливішим критерієм вибору. В основу оцінки конкурентоспроможності транспортної системи в дослідженні покладено розрахунок показника запасу конкурентоспроможності, який враховує суб'єктивну думку вантажовласників стосовно вибору того чи іншого маршруту для доставки своїх товарів. Обґрунтовано використання запропонованого показника також для визначення доцільності та ефективності міжвідомчої координації та взаємодії різних видів транспорту у рамках регіональних інтегрованих транспортних структур.

7. В роботі узагальнено класифікацію та запропоновано використання методу складання профілю середовища. Перевага запропонованого методу полягає у можливості оцінки відносної значущості для транспортної системи не всієї сукупності, а окремих, найбільш суттєвих як позитивного, так і негативного впливу, факторів середовища, особливо в умовах їх різноманіття і високого ступеня динамічності.

8. Основні положення дисертаційного дослідження відповідають напрямку економічних реформ, що проводяться в країні, відображають специфіку транспортного комплексу та важливість організації управління, планування і регулювання базової галузі. Наголошено, що саме ці функції мають бути покладені на сторону державних законотворчих і виконавчих інституцій. Виходячи з цього, необхідно прискорити розробку законодавчо-правової бази та

довести до відповідності сучасним вимогам ефективний механізм та структуру управління транспортною системою України.

Висновки та рекомендації роботи надані Міністерству транспорту і зв'язку України та Укрзалізниці та можуть бути використані при формуванні перспективної транспортної політики (як на державному, так і регіональному рівнях). Бажаним є відповідне удосконалення законодавчої бази у транспортній галузі, невідкладна розробка державних та регіональних програм з розвитку транспорту, у тому числі з метою розробки оптимальної моделі взаємодії різних видів транспорту у перевізному процесі.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Дикань О.В. Державне регулювання управління транспортом в умовах здійснення комбінованих контейнерно-контрейлерних перевезень в Україні // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2003. - № 3. – С.63-66.

2. Дикань О.В. Регулювання діяльності транспорту у рамках міжнародної взаємодії // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2003. - № 4. – С.87-91.

3. Дикань О.В. Забезпечення конкурентоспроможності транспортного комплексу України // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць.. – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 5-6. – С.188-191.

4. Дикань О.В. Організаційно-економічний механізм координації взаємодії різних видів транспорту у змішаному сполученні // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 5-6. – С.35-39.

5. Дикань О.В. Оцінка конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на ринку міжнародних перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2005. - № 9-10. – С.135-139.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

6. Дикань О.В. Єдина транспортна система України в умовах конкуренції на міжнародному ринку перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали I Міжнарод. наук.-практ. конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України". – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 7. – С. 21-22.

7. Дикань О.В. Конкурентоспроможність транспортної системи України // Тези доповідей IV Міжнарод. наук. конференції "Проблеми економіки транспорту" – Дніпропетровськ: ДНУЗТ ім. академіка В.Лазаряна. – 2005. – С. 46-47.

8. Дикань В.В. , Дикань О.В. Транспортна складова економічної безпеки держави в умовах глобалізації // Матеріали Міжнарод. наук.-практ. конференції "Економічна безпека держави: стан, проблеми, напрямки зміцнення". – Харків: Вид-во ХНУВС. – 2005. – С. 33-35.

9. Дикань О.В. Ефективність корпоративних форм господарювання у транспортному комплексі // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали II Міжнарод. наук.-практ. конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України". – Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 14. – С. 20-21.

АНОТАЦІЯ

Дикань О.В. Удосконалення державного регулювання транспортного комплексу України.

- Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.02.03 - організація управління, планування і регулювання економікою. Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, Харків, 2007.

Дисертаційну роботу присвячено удосконаленню організації управління, планування і державного регулювання транспортним комплексом України з метою підвищення ефективності його функціонування у рамках організаційно єдиної транспортної системи. В дослідженні розкриті економічні аспекти розвитку та удосконалення національної транспортної системи в умовах реформування і посилення інтеграційних процесів. Проаналізовані стан та особливості діяльності окремих видів транспорту та рівень їх взаємодії. Визначені основні заходи щодо удосконалення системи організації управління, планування і державного регулювання діяльності транспорту адаптації та уніфікації його в умовах взаємодії окремих видів і ланок. Запропонована та обґрунтована організаційна структура управління транспортним комплексом України як єдиною транспортною системою. Запропоновано модель оцінки конкурентоспроможності напрямків перевезення вантажів та пасажирів та критерій оптимальності взаємодії транспортних підприємств. Удосконалено класифікацію факторів впливу на діяльність транспорту та запропоновано використання методу складання профілю середовища.

Ключові слова: державне регулювання, єдина транспортна система, взаємодія, структура управління, конкурентоспроможність.

АННОТАЦИЯ

Дикань Е.В. Совершенствование государственного регулирования транспортного комплекса Украины. - Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.02.03 - организация управления, планирования и регулирования экономикой. Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина, Харьков, 2006.

Диссертационная работа посвящена усовершенствованию государственного регулирования транспортным комплексом Украины с целью повышения эффективности его функционирования в рамках организационно единой транспортной системы.

В исследовании проанализированы современные тенденции развития мировой транспортной системы, направленные на полное удовлетворение нужд потребителей транспортной продукции в перевозках по схемам "от двери до двери" и "точно в срок". Практически ни один вид транспорта не может самостоятельно обеспечить такой цикл перемещения. Все большего развития приобретают комбинированные перевозки, удовлетворяющие потребностям современного рынка, но требующие четкого взаимодействия отдельных отраслей транспортного комплекса и становления единой транспортной системы государства.

Выявлено, что организация работы транспортного комплекса, как единой транспортной системы, является сложной задачей для экономики Украины, обусловленной чрезмерной открытостью украинского транспортного рынка, неэффективной государственной политикой по отношению к отечественным перевозчикам, отсталостью транспортной сети, изношенностью подвижного состава и отсутствием надлежащего взаимодействия между предприятиями разных транспортных отраслей.

С целью устранения этих проблем в работе предлагается усовершенствовать систему государственного регулирования деятельности транспорта в Украине. Система государственного регулирования должна включать постановку приоритетных и стратегически важных задач (к ним сегодня можно отнести: интеграцию в международную транспортную систему, обеспечение государственной поддержки национального транспортного комплекса, усовершенствование нормативно-правовой базы деятельности транспорта, усиление межведомственной интеграции транспортных предприятий, обеспечение безопасности перевозок и экологической безопасности страны) адекватных сегодняшним условиям и обоснованные правовые, административные и экономические методы регулирования, иметь соответствующее для эффективного выполнения государственных программ в транспортной области организационное, информационное и, в особенности, экономическое (инвестиционное) обеспечение.

Конкурентоспособность транспортной системы на разных направлениях транспортных коридоров определяется многообразием, силой влияния и динамичностью факторов внешней и

внутренней среды. Для проведения соответствующей диагностики в работе предложено усовершенствовать классификацию факторов среды, влияющих на деятельность транспортного комплекса и использование метода определения профиля среды.

Ключевые слова: государственное регулирование, единая транспортная система, взаимодействие, структура управления, конкурентоспособность.

SUMMARY

Dikan E.V. The improvement of State adjusting Ukraine's transport complex - Manuscript

The dissertation paper on defending the Candidate of Economic Sciences degree in speciality 08.02.03. - Organization of Management, Planning and Regulation of Economy. V.N. Karazin Kharkiv National University, Kharkiv, 2006.

Dissertation work is devoted to the improvement of the state adjusting by the transport complex of Ukraine with the purpose of increasing efficiency its functioning within the framework of the organizationally unique transport system. In research the aspects of development the national transport system in the conditions of strengthening integration processes are exposed. The state activity of separate types of transport and their co-operation is analysed. Basic measures on the improvement are certain system of the state adjusting activity transport in the conditions of co-operation. That grounded organizational structure of management by the transport complex of Ukraine as by the unique transport system is developed. Offered model of estimation competitiveness of directions transportation loads and passengers and criterion of optimum cooperation transport enterprises. Classification of factors influence is improved on activity transport and using the method of drafting type environment is offered.

Key words: state adjusting, unique transport system, co-operation, management structure, competitiveness.

ДИКАНЬ ОЛЕНА ВОЛОДИМИРІВНА

**УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.02.03 – організація управління, планування
і регулювання економікою

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

д.е.н., професор Дейнека О.Г.

Підписано до друку “___” _____ 2006 року

Форма паперу 60x90/16. Друк різнограф. Папір офсетний.

Обсяг 1,0 ум. друк. арк.

Замовлення № _____. Тираж 100 примірників.

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДК 112 від. 06.07.2000р.

Друкарня УкрДАЗТу

61050, Харків – 50, пл. Фейербаха, 7