

локомотивів, збільшення довжини залізниць з електротягою; на автомобільному, річковому, морському – відновлення складу парку замість застарілих і зношених та розвиток відповідної інфраструктури.

Крім того, існує ще одна проблема, вирішення якої необхідно здійснювати у найближчий період, – можливість входу до європейської транспортної системи з її стандартами, технічними, організаційними й екологічними нормативами. Це перш за все потребує створення швидкісних автомагістралей та головних залізничних ходів, розвинутої колійної інфраструктури, приведених у відповідність до екологічних вимог вантажного й пасажирського рухомого складу, а також розвитку інфраструктури пунктів стикування сухопутних транспортних мереж на західних кордонах України.

Державна інвестиційна політика повинна спрямовуватися на запобігання деформуванню структури транспорту та погіршення показників його функціонування. З цією метою доцільно розробити і затвердити систему показників економічної і національної безпеки транспорту України, надавши їм статусу пріоритетних.

#### Література

1. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / Новікова А. М. – К. : НІМБ, 2003. – 494 с.
2. Транспорт і зв'язок України у 2006 р.: стат. зб. – К. : Держком статистики України, 2007. – 274 с.
3. Україна в цифрах у 2006 р.: стат. зб. – К. : Держком статистики України, 2006. – 250 с.
4. Науково-методологічні основи формування стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу / [Ю. Є. Пашенко, О. І. Никифорук, Л. Ю. Потапенко, Ю. І. Чернявський] // Стратегічні пріоритети та сучасні завдання розвитку реального сектору економіки України / [редкол. Данилишин Б. М.]; РВПС України НАН України. – Черкаси: Брама-Україна, 2007. – С. 197–238.
5. Пашенко Ю. Є. Транспортно-дорожній комплекс в процесах міжнародної інтеграції / Ю. Є. Пашенко, О. І. Никифорук. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.

УДК 338.47

*С. Ю. Шевченко*

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

### **СУЧАСНИЙ СТАН І ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ**

Проаналізовано стан і тенденції розвитку залізничного транспорту. Розглянуті основні завдання державного регулювання галузі.

Ключові слова: потенціал, інвестиції, державне регулювання, транспортна система.

© С. Ю. Шевченко, 2009

Проанализировано состояние и тенденции развития железнодорожного транспорта. Рассмотрены основные задания государственного регулирования отрасли.

Ключевые слова: потенциал, инвестиции, государственное регулирование, транспортная система.

The condition and trends of railway transport has been analyzed. The main tasks of state regulation of railway transport has been considered.

Keywords: potential, innovations, government regulation, state transport system.

Основний принцип подальшої діяльності залізничного транспорту України – збереження та нарощування потенціалу його національної мережі, посилення його ролі як однієї з базових галузей економіки України, зміцнення позицій на ринку транспортних послуг, розробка та реалізація перспективних програм, спрямованих на підвищення ефективності роботи, упровадження нових технологій і забезпечення конкурентоспроможності галузі.

Для успішної діяльності залізничного транспорту України необхідне реформування галузі на основі створення системи управління, адаптованої до ринкового середовища. Тому нагальним питанням є розробка нової організаційної структури управління з реорганізацією залізниць та інших підприємств, що потребують централізованого управління.

Сутність реформування залізничної галузі та проблеми вдосконалення її управління присвячена низка наукових праць, зокрема: Ю. Куласва, А. Новикової, Ю. Пашенка, Е. Сича, Ю. Цветова, І. Юхновського та інших.

Метою статті є дослідження сучасного стану залізничного транспорту, визначення проблем управління галуззю та розробка пропозицій з реформування діючої системи управління.

Сьогодні залізничний транспорт в основному задовольняє потреби суспільного виробництва і населення в перевезеннях.

Проте ефективність діяльності галузі, якість послуг, що надаються споживачам, все більшою мірою не відповідають сучасним вимогам. Набирають сили небезпечні тенденції зниження провізних спроможностей залізниць, що створює реальні загрози подальшому розвитку економіки та національній безпеці держави.

Системний аналіз стану і тенденцій розвитку галузі свідчать про існування серйозних проблем у її діяльності, а саме:

1. Порушення принципу простого відтворення основних виробничих засобів. З 1992 року потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялись лише на 25–30%, у результаті чого знос основних виробничих засобів зріс із 38 до 79,9% (активної їх частини – рухомого складу – до 85,4%), що створює реальну загрозу втрати технологічної стійкості галузі.

З урахуванням вартості основних засобів, що вимагають заміни в наступні 9 років (на період реформування залізничного транспорту), мінімальні інвестиційні потреби галузі для стабілізації відновного процесу становлять 94,5 млрд. гривень.

Основними перешкодами для розв'язання цієї проблеми є:

- зниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих

засобів, що призвело до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань, штучного підвищення прибутків і відповідно податків;

- недостатня інвестиційна привабливість галузі, що обмежує можливість залучення іноземних та приватних інвестицій;

- збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази. Це є наслідком низьких пасажирських тарифів, що регулюються органами державної та місцевої влади, наявністю пільг на проїзд для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації рівень відшкодування збитків 2006 року становив лише 2,8% від їх загального обсягу;

- недостатній рівень інвестиційної складової у тарифах на вантажні перевезення, які в середньому в 2 рази нижчі, ніж у країнах СНД, і у 3–5 разів порівняно з європейськими;

- зростання вартості продукції, що споживається залізничним транспортом, у розмірах, які в 1,5–2 рази перевищували рівень підвищення тарифів;

- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі.

2. Недосконалість нормативно-правової бази функціонування залізничного транспорту.

3. Низька ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, зокрема у сфері тарифної політики, яка недостатньо гнучка і стабільна, відзначається слабкою прогнозованістю, не забезпечує диференційованого підходу до регулювання природно-монопольних, конкурентних та потенційно конкурентних видів діяльності.

4. У галузі майже вичерпані резерви зростання продуктивності праці, інтенсивності використання транспортних засобів, зниження ресурсо- та енергоємності виробництва.

Нинішня інфраструктура залізничного транспорту, яка до 1991 року забезпечувала майже вдвічі більші обсяги перевезень, застаріла і значною мірою втратила свою працездатність. По забезпеченню тягою залізниці втратили з 1992 року 38% потенційних перевізних можливостей, вантажними вагонами – понад 50%. Потребує заміни 30% верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи), 56 – усього рухомого складу, 40 – систем тягового енергозабезпечення та понад 11% – дефектних мостів та інших штучних споруд, що вимагають реконструкції. Наявність значних резервів перевізних потужностей залізниць створила сталу суспільну думку про їх нескінченність.

5. Невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам. Комерційна швидкість доставки вантажів залізницями України майже у 2 рази нижча, ніж у розвинених державах світу, спостерігається значне відставання у впровадженні інтермодальних, логістичних та інформаційних технологій, комплексності й сервісу при наданні послуг.

Аналіз проблем залізничного транспорту показав, що єдиним виходом із ситуації, що склалася, є проведення структурної реформи галузі, упровадження ринкових механізмів господарювання.

Актуальність реформування залізничного транспорту зумовлена необхідністю життя кардинальних заходів щодо вдосконалення системи управління галуззю та забезпечення державної підтримки й реформування.

В Україні централізована система управління залізничним транспортом успадкована від СРСР. Вона має певні недоліки, що обумовило необхідність її реформування з метою адаптації залізниць до роботи в умовах ринку.

Водночас саме централізоване управління перевізним процесом, розподілом фінансових ресурсів та всією діяльністю залізниць дало змогу в умовах відсутності державної підтримки забезпечити утримання інфраструктури та рухомого складу, комплексу технічних засобів, контингенту працівників транспорту на рівні, достатньому для забезпечення потреб населення та економіки у перевезеннях.

Законодавство з питань технічного регулювання країн СНД, у тому числі в галузі залізничного транспорту єдиного залізничного простору колії 1520 мм, має відмінності, які з наближенням країн СНД до вступу в СОТ не зменшуються, а навпаки, зростають. Причина цього полягає в розбіжності підходів з питань гармонізації до законодавства ЄС, формування і закріплення в нормативно-правових актах цих країн вимог до технічних характеристик, якості та безпеки залізничної продукції.

В Україні функції технічного регулювання (розробка технічних регламентів) у сфері діяльності “Транспорт, транспортні засоби та їх частини, обладнання, безпека, допуск до експлуатації, використання” покладені на Мінтрансв’язку.

Результатом діяльності Мінтрансв’язку та його взаємодії з Держспоживстандартом України в цьому напрямі є включення до програми розробки технічних регламентів на 2007 рік тільки одного регламенту в галузі залізничного транспорту і то за власні кошти розробника (Укрзалізниця спільно з органами із сертифікації залізничного транспорту пропонувала 16). Розробка інших через відсутність з боку МТЗУ фінансування відкладена на невизначений термін. До міждержавної програми розробки першочергових моделей технічних регламентів на період 2005–2007 рр. у рамках діяльності Міждержавної ради із стандартизації, метрології та сертифікації (МГС) не включено жодного технічного регламенту в галузі залізничного транспорту.

Крім того, ураховуючи, що виробництво основних видів продукції для залізничного транспорту відноситься до повноважень Мінпромполітики, вважаємо за доцільне розробку технічних регламентів залізничного транспорту виконувати шляхом спільного (пайового) фінансування і залучення фахівців Мінтрансв’язку та Мінпромполітики. Це дасть змогу підвищити безпеку, якість і конкурентоспроможність вітчизняної продукції.

Аналіз структури та практики діяльності міждержавних органів ЄС і країн колишнього СРСР (ЄврАзЕС, СНД) свідчить, що найбільш ефективне вирішення питань технічного регулювання можливе в рамках взаємодії держав-учасниць СНД шляхом розробки на основі європейських директив та прийняття єдиних міждержавних технічних регламентів країн СНД у галузі залізничного транспорту за рахунок спільного (пайового) фінансування робіт.

Вважаємо, що адаптація до вимог СОТ і ЄС в галузі залізничного транспорту потребує реформування сучасної системи технічного регулювання та безпеки залізничного транспорту. Для цього потрібно:

1. Схвалити рішення про прийняття єдиних міждержавних технічних регламентів країн СНД у галузі залізничного транспорту за рахунок спільного (пайового) фінансування робіт керівниками держав, урядів і надання відповідних

доручень держстандартам своїх країн та вирішення питання пайового фінансування.

2. У рамках програми реформування залізничного транспорту закріпити законодавчо і створити:

а) державний орган виконавчої влади в галузі залізничного транспорту – департамент залізничного транспорту в Мінтрансв'язку, який відповідно до норм ЄС повинен забезпечити виконання та міжвідомчу координацію функцій як:

- регламентуючий орган;
- ліцензійний орган;
- компетентний орган у сфері екології і навколишнього середовища;
- національний орган з безпеки;
- слідчий орган із розслідування аварій та інцидентів;
- орган контролю і нагляду;
- орган технічного регулювання;
- орган з координації робіт, пов'язаних із забезпеченням єдності вимірювання;
- національний орган із статистики в сфері мереж колії 1520 мм.;
- орган з координації надання фінансової допомоги в сфері мереж колії

1520 мм;

б) Національне агентство залізничного транспорту України як робочий орган Мінтрансв'язку з питань технічного регулювання та безпеки залізничного транспорту, на яке спільно з представниками ДАК “УЗ” та Держспоживстандартом покласти повноваження представляти Україну в роботі міждержавної групи (комітету, комісії) країн СНД з розробки міждержавних технічних регламентів у галузі залізничного транспорту.

Метою діяльності агентства є сприяння на технічному рівні розробці і застосуванню, гармонізації із ЄС законодавства України, спрямованого на підвищення конкурентоспроможності залізничного сектору економіки шляхом формування єдиних підходів до технічного регулювання та безпеки залізничного транспорту євразійського простору.

Реалізація зазначених шляхів дасть змогу створити адаптовану до вимог СОТ і ЄС сучасну систему технічного регулювання та безпеки залізничного транспорту, що сприятиме розвитку економіки, підприємництва, забезпеченню добросовісної конкуренції, захисту життя, здоров'я людини, навколишнього природного середовища, прав споживачів, подоланню технічних бар'єрів у торгівлі.

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

Відповідно до цього передбачається:

- створення компанії як національного публічного перевізника вантажів та пасажирів на українському і міжнародних ринках транспортних послуг власника інфраструктури залізничного транспорту загального користування (після прийняття закону, яким будуть визначені особливості реформування залізничного транспорту, та внесення змін до законів України “Про приватизацію державного майна” та “Про

перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації”);

- передача функцій, пов'язаних із державним управлінням у сфері залізничного транспорту, до центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту та зв'язку.

Види діяльності, безпосередньо не пов'язані з перевезеннями, слід відокремити з наступним їх виведенням із системи залізничного транспорту, оскільки вони можуть орієнтуватися на інших споживачів послуг. Остаточне рішення про виділення цих видів діяльності має прийматися з урахуванням результатів комплексного аналізу та розрахунку економічного ефекту.

Основою для прийняття рішення про розподіл існуючих видів діяльності є їх класифікація на природно-монополні, потенційно конкурентні та конкурентні.

Передбачається подальше відкриття потенційно конкурентних видів діяльності для розвитку конкуренції з метою підвищення ефективності та якості послуг, упровадження інновацій. Сфера діяльності таких підприємств у міру їх демонополізації буде відкриватись для приватних акціонерів, а державне регулювання – замінюватись ринковими механізмами.

З цією метою очікується збільшення на ринку залізничних послуг кількості операторів – власників рухомого складу, забезпечення їх недискримінаційного доступу до послуг інфраструктури залізничного транспорту, що сприятиме підвищенню рівня конкуренції у вантажних перевезеннях та залученню додаткових інвестицій у розвиток галузі.

При створенні необхідних умов мають розвиватися різні форми власності й на пасажирській рухомій склад за рахунок його закупівлі новими пасажирськими компаніями та іншими суб'єктами господарювання.

Для гарантування рівноправного доступу до ринку залізничних послуг суб'єктів господарювання різних форм власності передбачається створення відповідної нормативно-правової бази.

Отже, ефективне управління і функціонування державного сектору економіки, яким є залізничний транспорт України, забезпечення його стабільного розвитку та виконання поставлених перед ним завдань потребує:

- оптимізації структури державної власності перш за все за рахунок укрупнення та скорочення загальної кількості об'єктів державної власності;

- посилення контролю та відповідальності за ефективність використання державного майна, якості управління державними корпоративними правами;

- завершення передачі в комунальну власність об'єктів соціальної сфери, що перебувають на балансі підприємств, установ та організацій залізничного транспорту;

- удосконалення системи контролю за складанням, затвердженням і виконанням фінансових планів підприємств, установ та організацій залізничного транспорту;

- поліпшення умов для корпоратизації підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, залучення до них недержавних інвестицій;

- підвищення якості і конкурентоспроможності послуг (робіт, продукції) дочірніх підприємств компанії або корпоративно залежних господарських товариств (залежно від стану розвитку ринку відповідних послуг (робіт, продукції)).

Основними завданнями державного регулювання на залізничному транспорті повинні бути:

- гармонійний розвиток єдиної транспортної системи країни та її економіки;
- дотримання вимог національної безпеки, обороноздатності держави, мобілізаційної готовності на залізничному транспорті;
- гарантування безпеки перевезень;
- тарифне регулювання;
- забезпечення рівноправного доступу до продукції (робіт, послуг) природно-монопольного та потенційно конкурентного секторів;
- створення правових умов для інвестування розширеного відтворення основних засобів галузі та її стратегічного розвитку;
- сприяння формуванню ринкових відносин на основі розвитку конкуренції.

Державне регулювання у сфері залізничного транспорту здійснює центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту і зв'язку, роль якого посилюється в процесі реформування галузі транспорту та розвитку конкурентного середовища, у вирішенні питань координації діяльності та розвитку залізничних підприємств різних форм власності, гарантуванні контролю за безпекою руху, дотриманні технічних та екологічних стандартів, ліцензійних умов, сертифікації технічних засобів і продукції.

УДК 330.131.7 : 368.025.6

*Ю. В. Тюленева, Т. П. Ткаченко*  
Національний технічний університет України "КПІ"

### **ОСОБЛИВОСТІ РИЗИКІВ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВТОМОБІЛЬНІЙ ГАЛУЗІ**

Систематизовані та узагальнені ризики підприємницької діяльності в автомобільному комплексі. Виявлено нагальні проблеми транспорту і дорожнього господарства.

Ключові слова: транспортна галузь, інвестиції, фінансово-економічний механізм.

Систематизированы и обобщены риски предпринимательской деятельности в автомобильном комплексе. Выявлены проблемы транспорта и дорожного хозяйства.

Ключевые слова: транспортная отрасль, инвестиции, финансово-экономический механизм.

Enterpreneurial risks of transport complex has been systemized, problems of transport system has been studied .

Keywords: transport system, investment, financial and economic mechanism.

Транспорт і зв'язок є одним із перспективних комплексів, адже перехід до ринкових умов та структурна перебудова економіки України обумовили суттєві

© Ю. В. Тюленева, Т. П. Ткаченко, 2009