

ЕФЕКТИВНЕ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ – ЗАПОРУКА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

У статті розглядаються проблеми ефективного реформування залізничної галузі з урахуванням вимог економічної безпеки держави. Проведено аналіз сучасного стану економіки залізничного транспорту, оцінку інфраструктурної політики, обґрунтовано необхідність інноваційного розвитку в умовах глобалізації світової економіки та поглиблення системних криз. Стратегія розвитку залізничного транспорту повинна враховувати інтелектуальний продукт та можливості партнерства між державою та приватним бізнесом.

Ключові слова: залізнична галузь, інфраструктура, реформування, економічна безпека держави

В статье рассматриваются проблемы эффективного реформирования отрасли железнодорожного транспорта, с учетом требований экономической безопасности государства. Проведен анализ современного состояния экономики железнодорожного транспорта, дана оценка инфраструктурной политики, обоснована необходимость инновационного развития в условиях глобализации мировой экономики и углубления системных кризисов. Стратегия развития железнодорожного транспорта должна учитывать интеллектуальный продукт и возможности партнерства между государством и частным бизнесом.

Ключевые слова: железнодорожная отрасль, инфраструктура, реформирование, экономическая безопасность государства

In this article the problems of efficient reformation of the railway transport branch are considered, taking into account the economic state safety requirements. The analysis of the economy modern condition of the railway transport is done, the estimation of infrastructure politics is given, necessary of innovation development in conditions of world economy globalization and deepening system crisis's is motivated. The strategy of the railway transport development should take into account the intellectual product and possibilities of partnership between the state and private business.

Keywords: railway branch, infrastructure, reforming, economic safety of the state

Залізнична галузь України поряд з автомобільним транспортом, електроенергетикою, газотранспортною системою, водопостачанням та водовідведенням є інфраструктурою економіки. Інфраструктурні реформи вимагають виваженості, професіоналізму, адже ефективно проведене реформування інфраструктури визначить надалі темпи економічного зростання та напрямки економічної політики держави в цілому. Тому необхідно якомога швидше провести реформування Укрзалізниці, щоб уникнути збитковості. Структурна перебудова може сприяти активним економічним перетворенням, що дозволить оновлювати рухомий склад та колійне господарство, а також забезпечити прозору тарифну політику, оскільки зношеність основних фондів Укрзалізниці становить близько 80 відсотків. Питома вага залізничного транспорту в перевезенні вантажів у 2008 році склала 25,29 % [1, с. 53], при цьому слід враховувати середню відстань перевезення однієї тонни вантажів – 516 км, що є більше від середньої відстані перевезень автомобільним транспортом (43 км) [1, с. 108].

Станом на 2009 рік за роками випуску до 8 років є 0,2 % тепловозів та 4,8 електровозів, 97,3 тепловозів мають 16-40 років, більше 40 років мають 54,6 електровозів до 8 років мають лише 5,6 % пасажирських вагонів, 42,7 % цих вагонів мають термін експлуатації від 16 до 28 років, а 36,4 % більше 28 років [1, с. 138].

Залізничний транспорт є важливою складовою транспортного комплексу України і від ефективності його реформування залежатиме і стан економічної та політичної стабільності держави.

Розробка засобів забезпечення економічної безпеки країни, що зумовлюються пріоритетністю національних інтересів, необхідністю своєчасного вжиття адекватних заходів, має спиратись на засади правової демократичної держави. Ступінь загрози економічній безпеці великою мірою визначає часовий фактор: коли помилки стратегів призводили до незворотності втрачених можливостей і поглиблення кризової ситуації. Для вирішення нагальних проблем економічної безпеки, необхідно:

- виробити нові підходи у дослідженні економічної безпеки держави, ролі та місця України у світовій економічній системі;
- вивчити механізми інтеграційних зрушень, процесів глобалізації та регіоналізації, що відбуваються зараз у світі;
- здійснити аналіз початкового етапу економічного реформування в державі;
- визначити фактори, що спричинили кризу економічної системи;
- визначити стартові позиції розвитку та зміцнення економічної системи України;
- розробити пропозиції щодо структурного реформування господарської системи на макро- та мікрорівні, а також ефективного використання ресурсів, зосереджених у господарському комплексі країни [2].

Аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку залізничної галузі показує, що стан її виробничо-технічної бази та технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості транспортних послуг. Попри всі намагання залізничників урятувати свою галузь без допомоги держави не вдасться. Однак держава не поспішає долучитися до інвестування залізниць, які де-факто є рушієм економіки. За останні шість років потреби залізничного транспорту в інвестиціях в Україні задовольнялися лише на 25-30 %, причому коштами самих залізниць. Нагальною проблемою для галузі є відсутність узгодженого механізму коригування тарифів залежно від зміни макроекономічних показників. Також, на жаль, загострюється розрив між правовою базою функціонування залізничного транспорту й загальними тенденціями розвитку законодавства в Україні. Тому забезпечення зростаючих потреб економіки і населення України у перевезеннях, підвищення їх ефективності та відносне скорочення вартості – головна мета структурної реформи залізничного транспорту.

Реформування також має на меті удосконалення системи управління залізничним транспортом, розвиток конкуренції, створення сприятливих умов для залучення інвестицій, удосконалення тарифної політики, підвищення соціальної захищеності залізничників, інтеграцію залізничного транспорту України у європейську та світову транспортну системи. Це взаємопов'язані завдання, вирішення яких сприятиме стабільній і якісній роботі галузі. Реалізація реформи забезпечить потреби економіки та суспільства в перевезеннях, зниження транспортного навантаження на галузі промисловості,

стимулювання економічного зростання та зміцнення соціально-економічної єдності країни. Що стосується тих, хто користується послугами залізничного транспорту, вони отримають значно ширший доступ до його інфраструктури та ведення власного бізнесу у сфері залізничних перевезень, прозорість формування і прогнозованість залізничних тарифів.

Для виходу із кризи в [3] пропонується державно-приватне партнерство. Інститут державно-приватного партнерства тільки починає впроваджуватися в Україні, хоча він дуже популярний у світовій практиці для будівництва та управління об'єктами інфраструктури. Відомо, що інфраструктура в Україні дуже зношена; реконструкція й будівництво нових об'єктів у відносно короткі терміни можливі за участі приватного капіталу. Розвиток інфраструктури є, з одного боку, тактичним антикризовим заходом, з іншого – стратегічним, що забезпечує довгострокове економічне зростання.

Масштабні інфраструктурні проекти допоможуть оживити металургію, будівельну галузь, сектор послуг і створять нові робочі місця в короткостроковій перспективі. У довгостроковій перспективі інфраструктура – це катализатор економічного зростання. Погано розвинена інфраструктура перешкоджає використанню величезного транзитного потенціалу країни, який нині реалізується, за деякими оцінками, лише на 40 %. Основні транзитні потоки вантажів з Європейського Союзу в Росію проходять через Білорусь. Україна втрачає гроші. Через це розвиток інституту державно-приватного партнерства є пріоритетним завданням 2010 року.

Існуюча на сьогоднішній день витратна модель економіки України, як і інших країн, навіть ЄС (Греція) показали свою нежиттєздатність. Тому необхідно зробити акцент на наукоємні технології, тобто взяти курс на інновації, адже питома вага транспортних послуг у загальному обсязі імпорту послуг за 2008 рік становила 25,6 %. Транспортні послуги з імпорту збільшилися в цілому на 48,2 % проти 2007 року. Обсяг імпорту послуг транспорту становив 1,66 млрд дол. США, у т.ч. залізничного транспорту – 656,0 млн дол. (на 30,4 % більше, ніж за 2007 р.), авіаційного – 542,4 млн дол. (на 62,2 % більше), морського – 247,1 млн дол. (на 81,4 % більше), трубопровідного транспорту – 4,5 млн дол. (на 52,2 % більше), інших видів транспорту – 207,6 млн дол. (на 46,2 % більше).

За 2008 р. обсяг перевезень у міжнародному сполученні склав 556,4 млн т вантажів, у т.ч.

експортних – 136,6 млн т (24,6 загального обсягу перевезень), імпортних – 94,4 млн т (17,0 %), транзитних – 325,4 млн т (58,4 %).

В імпорті на транзиті домінують відповідно трубопровідний (39,2 % та 68,7 %) і залізничний (35,3 % та 28,7 %) транспорт, в експорті – залізничний транспорт (48,5 %) [1, с. 14-15].

Маючи сприятливе геополітичне становище, Україна може значно збільшити транзит через свою територію, модернізуючи при цьому колійне господарство, застосовуючи контейнерні перевезення та систему управління на маркетингово-логістичних засадах. Незважаючи на те, що залізничним транспортом відправлено 445,5 млн пасажирів, що в 10 разів менше наданих послуг автомобільним транспортом, останні на 9,4 % зросли за рахунок рухомого складу підприємств-фізичних осіб. Тут важливе значення має впровадження швидкісного руху на найближчу перспективу, особливо до проведення в Україні ЄВРО-2012.

Не можна не враховувати і той факт, що, реформуючи відносини власності в інших галузях економіки, не було розроблено модель ринкової вартості суб'єктів господарювання, тому вони є недооціненими, що, безперечно, впливає на їх інноваційно-інвестиційну привабливість з боку зарубіжних інвесторів. Серед економістів виникають розбіжності стосовно теорії трудової вартості та теорії граничності. Проте інноваційний розвиток вимагає використання вартісних критеріїв для визначення місця транспортної галузі, транспортних підприємств.

Центральною проблемою політичної економії, як визнавали майже всі економісти XIX ст., була теорія цінності, яка в період формування економічних поглядів М. Туган-Барановського мала дві інтерпретації - трудова теорія та теорія граничності. Вони вважалися між собою несумісними, що вперше спростував український економіст у праці «Вчення про граничну корисність господарських благ, як причину їх цінності», опублікованій в 1890 р. у журналі «Юридический вестник».

Учений вважає, що дві теорії, які становлять двоединість у теорії цінності, а саме: теорія витрат виробництва і теорія граничної корисності – не є несумісними, вони гармонійні. «Незважаючи на поширену думку про те, що обидві теорії заперечують одна одну, між ними, – стверджував М. Туган-Барановський, – переважно існує бездоганна гармонія. Єдина різниця полягає в тому, що вони досліджують різні фази одного і того ж процесу економічної оцінки. Теорія граничної корисності пояснює

суб'єктивні фактори в економічній оцінці, тоді як теорія трудової цінності пояснює її об'єктивні фактори».

Насправді одна теорія набуває характеру іншої. Економічний процес не є ані суто суб'єктивним, ані об'єктивним. Він поєднує обидва елементи, тому що між суб'єктом (економічною людиною) і об'єктом (зовнішньою природою) не існує нічого, крім взаємозалежності. Незважаючи на те, що ці дві теорії справді різні на підставі суб'єктивності й об'єктивності, одна теорія фактично набуває характеру іншої, бо економічний процес є двобічним. М. Туган-Барановський зазначає, що кожна економічна теорія, яка є лише суб'єктивною чи об'єктивною, однобічна і неповна; справжня теорія цінності має вирости з суб'єктивних елементів економіки, які переходять в об'єктивні. З цієї причини «обидві теорії можуть бути легко зведені до органічного синтезу. Рікардо мав на увазі об'єктивні фактори цінності, а прибічники теорії граничної корисності - суб'єктивні фактори» [4].

Тому в роботі [5, с. 354] справедливо відзначається, що технологічному прориву має передувати прорив у свідомості менеджменту у сфері інновацій у контексті реалізації принципів соціально-етичного маркетингу. Це визначає необхідність дослідження підприємства як специфічного інтелектуального продукту, який одночасно є і результатом попередньої інтелектуальної праці, і засобом створення нових суспільних цінностей у відкритому європейському просторі з новими обмеженнями і стандартами функціонування – соціальними, технологічними, екологічними, корпоративними. Це визначає створення вартості, незалежно від того, що і хто є носієм, передбачає певну просторово-часову комбінацію ресурсів у європейському економічному просторі й певні цінові координати розрахунку поточних і майбутніх витрат і вигод. Світова і вітчизняна практика засвідчують, що галузі машинобудування з високими постійними затратами трансформуються у галузі з високими змінними затратами, що зміщує акценти і підходи в управлінні фінансами, виробництвом і маркетингом, адже зменшується сила впливу ефекту масштабу виробництва, збільшується ціна надвиробництва і ризики як спеціалізованого, так і диверсифікованого виробництва.

В умовах глобалізації бізнесу і поглиблення системних криз зростає ринкова вартість суспільного інтелектуального капіталу, зокрема людського, ефективне використання якого

уможлиблює зменшення різних типів розривів (зокрема, завдяки реструктуризації бізнесу): між ринковими потребами і виробничими можливостями, між технологічним потенціалом виробника і його стратегічними клієнтами, між темпами зміни ціни готових виробів і матеріальних ресурсів, між темпами зростання продажів і темпами зміни доданої вартості (зокрема, економічної), між середньою зарплатою топ-менеджерів і працівників, між суспільними цінностями та комерційними інтересами бізнес-структур за м'яких інституційних обмежень, між середньогалузевими показниками рентабельності інвестицій, циклів оновлення запасів, рентабельності власного капіталу та аналогічними показниками на рівні окремих підприємств, між трансакційними витратами на подолання бар'єрів щодо входу на ринок чи виходу з нього для великих і середніх підприємств тощо.

Тому розвиток методології досліджень теорії вартості проходить із зміною структурних реформ галузі, враховуючи фактори, які впливають на кінцевий продукт, та вартість інтелектуально-інформаційного капіталу. Тому беручи до уваги структуру власності в секторі інфраструктури, саме держава сьогодні є основним постачальником відповідних інфраструктурних послуг. І не можна не помітити, що сучасна бюджетна політика є неадекватною для задоволення інфраструктурних потреб країни. Горизонт бюджетного планування становить один рік, що фактично унеможлиблює ефективне фінансування довгострокових інфраструктурних проєктів, до того ж фінансувати розвиток інфраструктури винятково за рахунок бюджету просто неможливо.

Висновок очевидний: низька якість інфраструктури призводить до додаткових непродуктивних витрат, які фактично гальмують зростання реального ВВП. При цьому інфраструктура як галузь економічної діяльності займає досить важливе місце в економіці України, забезпечуючи близько 15 % ВВП. Фактично ця галузь багато в чому визначає динаміку ВВП загалом.

Інфраструктурні проблеми в Україні вже звикли пояснювати гострим браком фінансування та неефективним використанням виділених коштів. Але з цим можна погодитися тільки частково. Головна проблема полягає в тому, що структурні реформи в цьому секторі традиційно гальмуються, причому за цим показником Україна сьогодні відстає від інших країн з перехідною економікою.

Можна, звичайно, сперечатися про те, наскільки якісні індикатори відображають реальний стан справ у відповідній сфері, але, на нашу думку, вони свідчать про те, що реформування інфраструктурних галузей досі не стало реальним пріоритетом держави, хоча ці галузі й демонстрували певний розвиток. Цей висновок стає ще очевиднішим, якщо проаналізувати окремі компоненти індексу структурних реформ.

Про що свідчить аналіз стану справ у окремих галузях інфраструктури України, який Інститут економічних досліджень та політичних консультацій проводить щороку?

При оцінці інфраструктурної політики в Україні до уваги беруться три складові, а саме: 1) комерціалізація та приватизація (власність, управління природною монополією, організаційна структура галузі); 2) реформа тарифної політики (структура тарифів, заборгованість, обсяги бюджетного фінансування); 3) регулятивний та інституційний розвиток (наявність незалежного регулюючого органу та ефективність його діяльності, регулювання доступу до мереж).

Індикатор структурних реформ у секторі залізниць знизився з 1,80 до 1,78. Основна причина – послаблення фінансової дисципліни (йдеться як про бюджетні платежі Укрзалізниці, так і про рівень оплати послуг кінцевими споживачами, зокрема користувачами послуг приміських перевезень). Міністерство транспорту та зв'язку України і Державна адміністрація залізничного транспорту «Укрзалізниця» знову оголосили плани реформування сектору, але їх реалізація практично не почалася.

Залишаються невирішеними проблеми створення незалежного регулятора, розробки економічно раціональних і прозорих процедур встановлення тарифів на різні види перевезень (причому такі тарифи мають бути однакові для всіх), без чого важко говорити про залучення коштів для модернізації сектору. Багато галузей залізничного транспорту залишаються закритими для приватного капіталу. Ці та інші проблеми гальмують великомасштабну технічну модернізацію сектору, основні фонди якого найбільше зношені порівняно з іншими інфраструктурними галузями [6].

В умовах реформування залізничної галузі слід досліджувати можливість застосування державно-приватного партнерства як дієвого механізму забезпечення подальшого розвитку ринку пасажирських і вантажних перевезень, адже вантажні перевезення на вітчизняному

залізничному транспорті є прибутковими, тому у цій сфері повинна розвиватися вільна конкуренція між компаніями-операторами вантажних перевезень. При цьому для перевезення стратегічних вантажів, збереження ключової ролі в забезпеченні обороноздатності держави необхідно створити Національного оператора вантажних перевезень. Разом із Національним оператором на ринку вантажних перевезень будуть функціонувати безліч приватних операторів, що мають конкурувати один з одним.

Пасажирські перевезення є соціально значущими через те, що вони задовольняють потреби малозабезпечених верств населення. Механізм приватно-державного партнерства у секторі пасажирських перевезень на початковому може стати найкращим через те, що ключова роль буде відведена приватному сектору, а держава підтримуватиме залучення приватного капіталу шляхом розробки відповідних механізмів на підтримку приватних інвесторів, братиме на себе ризики, нести відповідальність та чинити вплив на законодавчому рівні. Подальший розвиток приватно-державного партнерства повинен бути спрямований на перехід до вільної конкуренції у сфері пасажирських перевезень.

Державно-приватне партнерство за своєю економічною природою є розвитком традиційних механізмів взаємодії господарських взаємин між державною владою і приватним сектором з метою розробки, планування, фінансування, будівництва і експлуатації об'єктів інфраструктури. Таким чином, партнерство держави і приватного сектору можна охарактеризувати як довгострокове партнерство з метою залучення додаткових джерел фінансування. Як правило, ДДП припускає, що не держава підключається до проектів бізнесу, а навпаки, держава запрошує бізнес взяти участь у реалізації суспільно значущих проектів. Ключовими найбільш значущими параметрами державно-приватного партнерства є: розподіл ризиків, розподіл зобов'язань державного і приватного секторів; тривалість у часі; право власності на активи, розподіл прибутків [7].

На сьогоднішній день йде дискусія про можливість чи неможливість залучення приватних капіталів у структурні підрозділи українських залізниць. Тут слід розмежувати ці погляди: чи повна передача у приватну власність чи створення ДАК (державної акціонерної компанії) із залученням приватних капіталів, адже різниця між державними і приватними підприємствами полягає в тому, що державним не потрібно пе-

реживати за банкрутство та конкуренцію, у будь-якому випадку дотації держава мусить давати. Приватні структури при загрозі банкрутства змушені шукати шляхи зменшення витрат та забезпечити ефективність управління. Щодо конкуренції, то вона стимулює приватних перевізників забезпечувати залучення клієнтів і знайти таке поєднання послуг, яке краще їх задовольняє. Споживач порівнює тарифи, сервісне обслуговування, інформаційне забезпечення та ін.

Враховуючи тенденції розвитку світової економіки, слід забезпечити інноваційний шлях розвитку за рахунок модернізації його інфраструктури. Стратегія розвитку повинна враховувати можливості партнерства між державою та приватним бізнесом. Також необхідно забезпечити безпеку на залізничному транспорті – створення системи захисту об'єктів інфраструктури. Особливу роль слід відвести формуванню гнучкої моделі державного регулювання ринку залізничних перевезень – саморегулювання, цінової та технологічної конкуренції, враховуючи вартість інтелектуального капіталу.

Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на європейському ринку транспортних послуг, у тому числі розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять через українську територію, транспортне забезпечення міжнародних перевезень, створення логістичних центрів на прикордонних станціях, які повинні взаємодіяти із зарубіжними партнерами, використання української території як транзитної поглибить співробітництво з міжнародними транспортними компаніями, що сприятиме зростанню економіки держави в цілому.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Транспорт і зв'язок України 2008. Статистичний збірник [Текст] / Державний комітет статистики України. – К., 2009. – 281 с.
2. Мунтіян, В. І. Теоретичні засади економічної безпеки [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.niurr.gov.ua/ukr/conference/krug_stil_nov_2000/muntian.htm
3. Ізосімова, Н. Порядок денний – 2010: першочергові реформи для забезпечення стійкого зростання української економіки [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dt.ua/2000/2020/68500/>
4. Туган-Барановський, М. Синтез теорії граничної цінності з трудовою теорією вартості [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.infolibrary.com.ua/books-text-3602.html>

5. Мних, О. Б. Маркетинг у формуванні ринкової вартості машинобудівного підприємства: теорія і маркетинг [Текст]: монографія / О. Б. Мних. – Л.: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2009. – 428 с.

6. Економічне зростання та інфраструктурні гальма [Електрон. ресурс] / Бураковський І., Мовчан В., Сисенко Н., Юзефович І. Режим доступу: <http://www.dt.ua/2000/2020/61877/>

7. Необхідність застосування державно-приватного партнерства на залізничному транспорті // <http://www.ekuzt2009.detut.edu.ua>

Надійшла до редколегії 10.03.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.