

МІСІЯ ТА СТРАТЕГІЧНІ ЦІЛІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Сформовано місію та стратегічні цілі вітчизняного залізничного транспорту. Розкрито місце місії залізничного транспорту в системі забезпечення національних інтересів та формування цілей функціонування.

Ключові слова: місія залізничного транспорту, глобалізація, стратегічні цілі розвитку

Сформулировано місію и стратегические цели отечественного железнодорожного транспорта. Раскрыто место миссии железнодорожного транспорта в системе обеспечения национальных интересов и формирования целей функционирования.

Ключевые слова: миссия железнодорожного транспорта, глобализация, стратегические цели развития

A mission and strategic aims of domestic railway transport is formulated. The place of mission of railway transport is exposed in the system of providing of national interests and forming of aims of functioning.

Keywords: railway transportation mission, globalization, development strategic targets

Постановка проблеми

У підручниках зі стратегічного управління сутність місії підприємства пов'язуються з відповіддю на питання: який кінцевий сенс його діяльності. Отже, місія дозволяє: зосередити співробітників організації на загальній меті; сформулювати основу або стандарт для розподілу ресурсів; створити або змінити клімат, культуру організації; забезпечити трансформацію цілей організації в робочу структуру.

Сьогодні залізничний транспорт діє в умовах, коли необхідно передумовою успішної реалізації прийнятих стратегічно важливих проектів та програм потрібно вважати місію залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми

Місія транспорту цікавить вчених давно. Ще Д. Менделєєв визначив місію транспорту так: «транспорт – центр гравітації країни» [1]. Майже такого погляду дотримувалися за часів існування СРСР. Тоді вважали, що існування могутньої держави неможливо без першокласного залізничного транспорту, який пов'язує в єдине ціле його численні області та райони. Тобто транспорт – це інструмент забезпечення цілісності держави, її економічної незалежності та суверенітету [2]. Як стверджує В. Персіанов, цілісність країни сьогодні є першочерговим завданням країн пострадянського простору. Саме тому потрібно створити необхідні та дос-

татні умови для реалізації національної ідеї [3, с. 4]. Автори підручника [4, с. 13] місію транспорту бачать так: транспорт - інструмент забезпечення зв'язків між виробництвом та споживанням, інструмент задоволення потреб населення у перевезеннях. Фахівці в галузі залізничного транспорту М. Філіппов, М. Уздін та інші визначають комплексну стратегічну установку діяльності залізничного транспорту, яка поєднує в собі забезпечення зв'язку всіх областей країни, забезпечення потреби населення в перевезеннях та нормального обороту продуктів промисловості та сільського господарства [5, с. 5]. Питання про місію транспортно-дорожнього комплексу відповідно до ринкових умов господарювання у 1998 році вивчав І. Янін. Відповідно до його концепції транспортно-дорожній комплекс Росії розглядався як «природний міст» між двома найкрупнішими зонами зародження та погашення вантажопотоків (Європою та Східною Азією), який адекватний можливостям та потребам планетарної технологічної цивілізації. Таким чином, прихильники такої ідеї місію транспорту бачать в пропуску транзиту [3, с. 4].

Значна кількість публікацій з питань місії транспорту (залізничного транспорту) підтверджує актуальність теми, що пропонується до розгляду. Але сьогоднішні умови, у яких діє залізничний транспорт та які пов'язані з процесами глобалізації та регіоналізації, впровадженням інноваційної моделі розвитку країн, вимагають перегляду та коректування місії залізничного транспорту, а отже, перегляду та

конкретизації стратегічних цілей. Вирішенню цих питань і присвячено подальші дослідження автора статті.

Виклад основного матеріалу дослідження

Сучасний етап зростання взаємозв'язку та взаємозалежності держав визначається поняттям «глобалізація», яке охоплює, з одного боку, об'єктивне розширення міжнародного поділу праці, а з іншого – процес привласнення невеликою кількістю населення всіх багатств планети. Глобалізація також передбачає взаємодію суб'єктів системних відносин у світі різних рівнів щодо регулювання їх діяльності в різних сферах в межах єдиного світового простору. Об'єктивна глобалізація як історичний процес створення міжцивілізаційного простору повинна базуватися на принципах рівності, поваги до суверенітету, узгодження інтересів всіх суб'єктів у всіх сферах життєдіяльності. Суб'єктивна глобалізація – це сукупність форм і методів агресії світової олігархії проти «незахідних цивілізацій», яка охоплює всі сфери життєдіяльності світової спільноти та ґрунтується на ігноруванні їх інтересів і моральних цінностей з метою заволодіння глобальними економічними ресурсами [6]. Отже, глобалізація породжує великий імпульс для прискорення перебудови національної економіки, орієнтації її на виробництво висококонкурентної продукції та послуг, які дозволять країні зайняти провідні позиції у світовому розподілі. Виходячи з зазначеного, можна окреслити першу складову місії залізничного транспорту. Вона пов'язана зі створенням передумов для забезпечення конкурентоспроможності національної економіки та завоюванням ключових позицій на міжнародному ринку. Таким чином, залізничний транспорт розглядається як:

- забезпечуючий фактор ефективності та конкурентоспроможності національного виробництва;

- «вікно» у Європу та країни Сходу через організацію перевезень пасажирів та конкурентоспроможних вантажів у міжнародному сполученні на високому рівні, який відповідає європейським та світовим стандартам щодо техніко-технологічного та організаційного рівня перевезень;

- «ланцюг», що поєднує інтереси Європи та країн Сходу, уможливує та обслуговує переміщення вантажів через кордони.

Ще одна складова місії залізничного транспорту з'явилася внаслідок визнання пріоритету інноваційного розвитку економік країн світу.

Економічне зростання держав у XXI столітті детермінується ключовою роллю науково-технічного прогресу й інтелектуалізацією основних складових виробництва у всіх сферах економіки. На частину нових або удосконалених технологій, продукції, обладнання, що містять нові знання або рішення, у розвинутих країнах припадає від 70 до 85 % приросту валового внутрішнього продукту. Інновації перетворюються в одну з найважливіших сфер, які визначають перспективи економічного й культурного розвитку будь-якої країни. Інтенсивність інноваційної діяльності сьогодні багато в чому впливає на рівень економічного розвитку: у глобальній економічній конкуренції виграють країни, що забезпечують сприятливі умови для інноваційної діяльності. На жаль, в Україні про значні успіхи в інноваційному розвитку економіки констатувати не доводиться. В Україні залишається домінуючим третій технологічний уклад, який був характерний для періоду 1880-1940 рр. Так, за випуском продукції третій технологічний уклад займає 58 %, четвертий – 38 %, п'ятий – 4 %. В економіці України розвиток отримують технології, які закладені в третьому технологічному укладі, а саме: чорна металургія, металообробка, легка, деревообробна промисловість. За фінансуванням науково-технічних розробок 70 % становить четвертий технологічний уклад і 23 % – п'ятий. За інноваційними витратами 30 % становить третій технологічний уклад, 60 % – четвертий, 8,6 % – п'ятий. У технологічній частині капітальних вкладень 83 % займає третій уклад, 10 % – четвертий і 7 % – п'ятий.

Таке становище не може не турбувати. Отже, на думку автора статті, залізничний транспорт може відіграти ключову роль в інноваційному розвитку національних виробників. Пояснюючи таке твердження, необхідно зазначити, що світовий ринок переповнений пропозиціями сучасних, інноваційних виробів, комплектуючих, модулів, деталей, вузлів. Вітчизняному товаровиробнику необхідно тільки скористатися пропозиціями, задіявши власний потужний інтелектуальний, конструкторський потенціал та використовуючи їх у виробництві власних конкурентоспроможних виробів. Доставкою комплектуючих займатимуться підрозділи залізничного транспорту, що організують транспортування, а пошуком та моніторингом світового ринку пропозицій – логістичні термінальні комплекси, що створені з безпосередньою участю залізничного транспорту. Необхідно пояснити, що пропонується дещо розширити пере-

лік функцій, що виконуватимуть комплекси. Мається на увазі не тільки здійснення традиційно логістичних функцій, а ще й організація логістики інновацій, яка займається питаннями пошуку, розробки, поширення та доставки інновацій.

Таким чином, як найбільший транспортний перевізник на ринку України залізничний транспорт повинен бачити своє призначення в створенні умов для забезпечення: інноваційного роз-

витку економіки, збільшення її конкурентоспроможності, транспортної єдності країни у межах державних кордонів, поєднання інтересів найбільших зон торгівлі світу, що сформовані, та тих, що формуються; якісного задоволення попиту держави та суспільства на транспортні послуги. Отже, філософія діяльності залізничного транспорту повинна бути спрямована на забезпечення відповідності власних цілей довгостроковим національним інтересам (рис. 1).

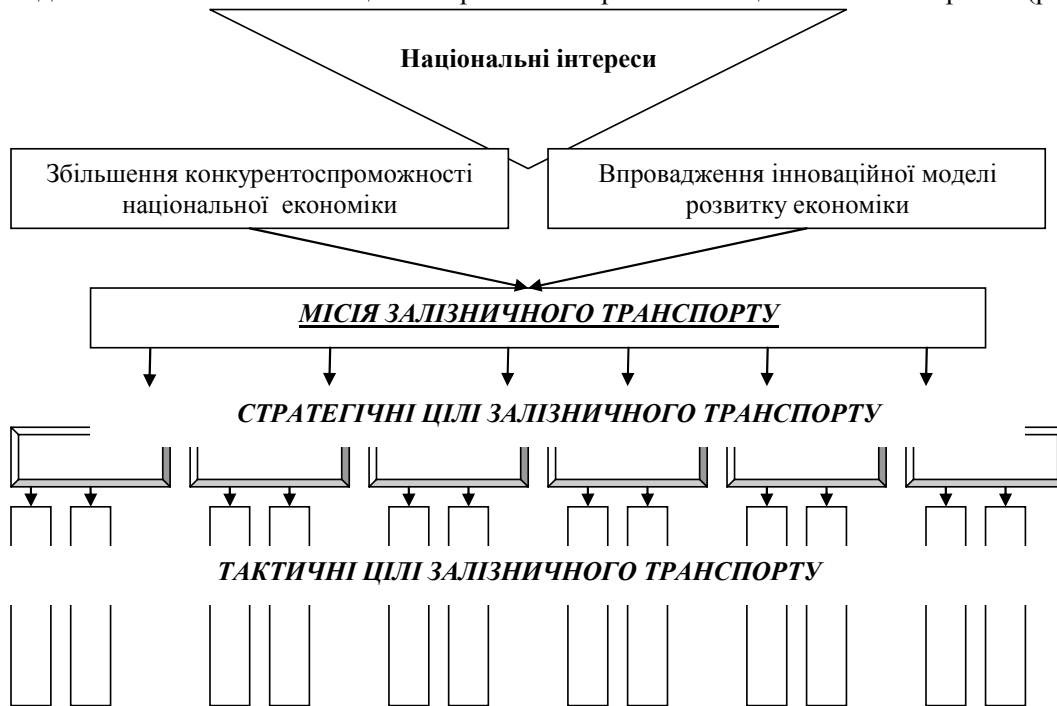


Рис. 1. Місце місії залізничного транспорту в системі забезпечення національних інтересів та формування цілей функціонування

Відповідно до місії залізничного транспорту розкриємо деякі стратегічні цілі, реалізація яких зараз є найбільш необхідною:

- забезпечення стійкої та фінансово збалансованої роботи, реалізація заходів зі скорочення витрат;
- забезпечення раціонального використання трудових ресурсів в умовах зниження обсягів перевезень за рахунок впровадження нових технологій, підвищення якості виробничих ресурсів;

підвищення якості обслуговування вантажовласників та пасажирів, у тому числі за рахунок розвитку логістики, впровадження інноваційних технологій транспортного обслуговування, підвищення кваліфікації та відповідальності виконавців. Сьогодні, як ніколи, актуальне питання: чи реалізує Україна свій транзитний потенціал, чи її територію будуть обходити міжнародні транспортні потоки. Наразі стрімко змінюється стратегія попиту на залізничні перевезення, зростає конкуренція не лише між

видами транспорту, а й між державами за можливість залучення додаткових обсягів перевезень. І тому вкрай необхідно в найкоротші терміни адаптуватись до тих змін, які сьогодні відбуваються у Європі та Росії. Зараз перетин українського кордону з виконанням усіх видів контролю здійснюється за 6 годин, у той час як такі самі операції, наприклад, на білорусько-литовському кордоні тривають лише 30 хвилин. Для того, аби досягти подібних показників, необхідно внести зміни до підзаконних актів, що регулюють транзитні перевезення причетними відомствами. Загалом реалізація системи заходів з підвищення ефективності транспортних зв'язків з Європою дозволить суттєво збільшити транзитні перевезення через переорієнтацію євразійських вантажопотоків на залізниці України до європейських країн, організувати пряме залізничне сполучення залізничною колією шириною 1 520 мм за маршрутом Східна Азія—Австрія (Відень). Вже зараз розроблено Проект постанови «Питання підви-

щення ефективності використання транзитного потенціалу України», заходи якого забезпечать ефективний митний контроль з використанням електронної накладної, дозволить використовувати єдиний підхід до митного контролю, який запроваджений у країнах Євросоюзу та СНД, зменшить затримки вантажів при перетині кордону, що є більш привабливим для вантажовласників у порівнянні з чинним порядком, та підвищить транзитний потенціал держави. Зокрема, у ньому йдеться мова про застосування товарно-транспортних накладних СМГС, ЦІМ, ЦІМ/СМГС та їх електронних копій разом із документом, що підтверджує вартість ефективності транспортних зв'язків з Центральною Європою», реалізація якого дозволить: організувати пряме залізничне сполучення залізничною колією шириною 1 520 мм за маршрутом Східна Азія—Австрія (Відень); суттєво збільшити транзитні перевезення через переорієнтацію євразійських вантажопотоків через залізниці України до Європи; знизити витрати та прискорити доставку вантажів за рахунок ліквідації перевантажувальних операцій на прикордонних станціях; удосконалити логістичні схеми транспортування вантажів між державами Європи, з одного боку, і країнами СНД з іншого; збільшити дохідність залізничного транспорту України від транзитних перевезень та відрахування у бюджет;

б) проєкті розпорядження «Про надання залізницям України статусу митного перевізника», реалізація якого дозволить надати залізницям статус митного перевізника, що, у свою чергу, дає змогу покращити конкурентні умови у перевезенні транзитних вантажів територією України та збільшити платежів до державного бюджету. Нині клієнти Укрзалізниці відчують складнощі при перевезенні вантажів територією України. Зокрема, це стосується фінансових гарантій, що необхідно вносити як заставу при перетині кордону. Комерційна фірма, яка здійснює це, бере певний відсоток за свою роботу. Але головне в тому, що поява фінансового посередника ускладнила процедуру оформлення. Це обертається затягуванням у часі, призводить до затримок вагонів з товарами на кордоні. Вантажовідправникові доводиться чекати на вивезення, сплачувати чималі гроші за простій. Залізничники також втрачають сотні мільйонів гривень доходів внаслідок такого стану справ. Повернення українським залізницям статусу митного перевізника має спростувати та прискорити роботу з перевезення транзитних вантажів;

в) проєкті розпорядження «Про схвалення плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-експедиторських послуг, здійснення комплексу заходів з підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах», реалізація якого дозволить вирішити питання, пов'язані із забезпеченням розвитку інтермодальних перевезень, організації транспортно-експедиторського обслуговування, здійснення комплексу заходів щодо підвищення якості послуг з перевезення пасажирів залізничним транспортом;

г) проєкті розпорядження «Про затвердження Плану заходів з впровадження електронного документообігу при вантажних перевезеннях на залізничному транспорті України», реалізація якого дозволить скоротити затримки вагонів на прикордонних переходах, збільшити обсяги транзитних перевезень залізничним транспортом, надходження до державного бюджету та сприяти утвердженню України як транзитної держави. Початкові наміри такої системи вже є. Існують комп'ютерні бази даних (копії паперових документів) про вантажоперевезення, якими українські залізничники обмінюються з колегами із сусідніх країн. Нове урядове рішення передбачає розробку електронного документа і надання йому офіційного юридичного статусу. Зокрема, йдеться про впровадження технології електронного підпису. Але для цього необхідну техніку повинні мати і клієнти залізниць. Крім того, потрібно внести деякі зміни в нормативні документи, статут залізниць [7];

– активізація маркетингової політики та вихід на ринок комплексних транспортних послуг та розширення сегменту контейнерних та контрейлерних перевезень. Експерти пророкують Західній Європі до 2015 року подвоєння нинішніх обсягів комбінованих перевезень. Для того щоб стати активним учасником цього виду перевезень, вітчизняному залізничному транспорту одного географічного розташування країни у центрі Європи замало. Для підвищення конкурентоспроможності українських залізниць потрібно удосконалити спеціалізований рухомий склад, зробивши його більш швидкісним та містким. На жаль, сьогодні залізничний транспорт втрачає клієнтів унаслідок низької швидкості (швидкістю вітчизняні платформи – основний рухомий склад, який забезпечує контрейлерні та інтермодальні перевезення – не відзначаються. Їх конструктивна швидкість – 100-120 км/год. А на практиці цей показник

суттєво менший – 60-90 км/год). Укрзалізниця втрачає клієнта також через обмеження щодо транспортування багатотоннажних контейнерів. Тому на порядку денному — необхідність розробити нову сполучну платформу, яка б дозволяла перевозити 40- та 60-футові контейнери. Сьогодні платформи, що експлуатуються на вітчизняних залізницях, вміщують конкретну кількість контейнерів, збільшити яку неможливо. Проте необхідно збільшити площу вагона-платформи, щоб створити умови для вміщення на неї різногабаритних контейнерів, а отже, мати змогу варіювати зі схемами їх розташування на платформі [8];

– розробка нових механізмів залучення інвестиційних коштів та фінансування за їх рахунок пріоритетних програм, у т.ч. ресурсозберігаючих;

– забезпечення ефективного співробітництва з постачальниками матеріальних ресурсів, виробниками залізничної техніки, науково-дослідними та навчальними установами тощо;

– удосконалення системи соціальних гарантій залізничників. Зараз гостро постають соціальні питання галузі, особливо питання житлового забезпечення працівників. Перспектива отримання житла суттєво впливає на привабливість професії залізничника, особливо серед молоді. Нині на квартирному обліку залізниць та підприємств залізничного транспорту перебуває 18 тис. 621 працівник галузі. Сьогодні зробити житло доступним для залізничників повинна корпоративна іпотека. Розроблена нова Програма забезпечення житлом працівників залізничного транспорту спрямована на встановлення правових та організаційних засад для виділення цільових коштів на будівництво та придбання житла, підтримання житлового кредитування працівників залізничного транспорту;

– реалізація проривних технологічних рішень. Сьогодні склалася складна ситуація з оновлення рухомого парку. У поточному році залізниці не придбали жодного вантажного чи пасажирського вагона. Причина — відсутність своїх та кредитних коштів, які не виділяються міжнародними установами. Складний фінансовий стан залізниць значною мірою обумовлений наданням преференцій підприємствам гірничо-металургійного та хімічного комплексів, а також недокомпенсування в повному обсязі збитків за перевезення пільгових категорій населення. В результаті цього залізниці недоотримали 1,5 млрд грн доходів.

Висновок

Таким чином, в статті визначено складові місії залізничного транспорту та його стратегічні цілі розвитку. Але їх реалізація не повинна залишатися тільки на папері у вигляді проектів та програмних заходів. Уряд України в час політичної та економічної незбалансованості повинен повернутися «обличчям» до проблем залізничного транспорту та сприяти практичній реалізації заходів, що визначені як пріоритетні.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Управление социально-экономическим развитием России [Текст] / Рук. авт. кол. Д. С. Львов, А. Г. Поршнева. – М.: Экономика, 2002. – 702 с.
2. Мартынов, А. Г. Транспорт России в системе государственного регулирования и действия рыночных механизмов [Текст]: монография / А. Г. Мартынов. – М.: Из-во Прима-Пресс, 1999. – 214 с.
3. Персианов, В. О реформах, транспортной политике и миссии транспорта в Российской Федерации [Текст] / В. Персианов // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. Ч. 1. – Донецк, 2005. – С. 411-416.
4. Яцківський, Л. Загальний курс транспорту [Текст]. Кн. 2: навчальний посібник / Л. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К.: Арістель, 2007. – 504 с.
5. Железные дороги. Общий курс [Текст]: учебник для вузов / М. М. Филиппов, М. М. Уздин, Ю. И. Ефименко и др; под ред. М. М. Уздина. – М.: Транспорт, 1991. – 295 с.
6. Фоміна, М. В. Глобальна економіка: концептуальні підходи та теоретичні проблеми [Електрон. ресурс] // Торгівля і ринок України: зб. наук. праць. – 2009. – № 27. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tiru/2009_27/19.pdf.
7. Копилов, М. Шляхи залучення транзиту [Текст] / М. Копилов // Магістраль. – 2009. – № 100 (1477). – 22–28 грудня. – С. 5.
8. Нас не наздоженуть [Текст] // Магістраль. – 2010. – № 10 (1489). – 10-16 лют. – С. 6.

Надійшла до редколегії 25.02.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.