

УДК [656.224(-214):332.1:658.5]

В. О. ЗАДОЯ^{1*}

^{1*}Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373-15-80, ел.пошта slava_zadoya@mail.ru

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА РЕГІОНАЛЬНОГО СУБ'ЄКТА

Мета. Робота присвячена розробці методичного підходу щодо підвищення ефективності регіональних пасажирських перевезень за рахунок удосконалення взаємодії з регіональними суб'єктами. **Методика.** Для вирішення задач такого класу в роботі запропоновано застосувати системний підхід, методи раціонального вирішення проблем та стратегічне планування за певним сценарієм. **Результати.** У роботі наведено методичний підхід, який розглядає проблему розвитку регіональних пасажирських перевезень з урахуванням оптимізації взаємодії з регіонами за трьома напрямками. **Наукова новизна.** Запропоновано удосконалений методичний підхід щодо вибору оптимальної стратегії економічного управління пасажирськими перевезеннями, що базуються на системотехнічному підході до опису ринку транспортних послуг з перевезення пасажирів у зоні відповідальності компанії. **Практична значимість.** Використання наведеного підходу дозволить регіональним державним адміністраціям приймати науково обгрунтовані рішення щодо розвитку пасажирського транспорту в регіоні на перспективу.

Ключові слова: пасажирські перевезення, регіональна політика, компенсація, субвенція, дорожній центр.

Постановка проблеми

В умовах стагнації ринку створення нового механізму, що базується на елементах ринкової економіки, повинне підвищити роль і відповідальність регіонів за вирішення всіх соціально-економічних проблем, розвиток галузей народного господарства в регіоні, у тому числі й залізничного транспорту.

Аналіз основних факторів, що зумовлюють необхідність посилення взаємодії залізниць і регіонів, дозволив класифікувати їх за ознакою відношення до галузі й виділити дві групи – загальноекономічні та галузеві.

Фактори загальноекономічні визначають стан економіки в країні й основні структурні зрушення в макроекономічних процесах, а фактори галузеві стосовно залізничного транспорту розподіляються на внутрішні й зовнішні. Внутрішні чинники: відображають стан і положення залізничного транспорту в єдиній транспортній системі країни, зовнішні характеризують стан всієї транспортної системи та окремих видів транспорту.

Постановка завдання

В умовах економічної реформи відбулися значні зміни в управлінні соціально-економічним розвитком регіонів.

Це у свою чергу викликало зміни в транспортному обслуговуванні регіонів і необхідність створення нових підходів і принципів у регіональній транспортній політиці. При цьому залізничний транспорт залишається одним з провідних видів транспорту в зміцненні економічних зв'язків між регіонами, всередині регіонів і в сполученні з країнами близького й далекого зарубіжжя.

Безпосередньо регіональна транспортна політика провадиться на основі консенсусу та інших взаємоприйнятних угод між різними видами транспорту, органами виконавчої та законодавчої влади регіонів у економічних інтересах усіх суб'єктів господарських відносин у сфері транспорту з дотриманням пріоритетності національних економічних інтересів.

Тому регіональна транспортна політика повинна бути побудована таким чином, щоб з максимальною ефективністю використовувати весь потенціал транспортного комплексу регіону у вирішенні соціально-економічних про-

блем, а також створити всі необхідні умови й передумови для комплексного розвитку всіх видів транспорту, його функціонування та посилення економічних стимулів для відтворення матеріально-технічної бази.

Аналіз останніх досліджень

Розробці підходів і методів оцінювання ефективності взаємодії залізничного транспорту та регіонів присвячена достатньо велика кількість публікацій. Серед них особливої уваги заслуговують роботи В. Л. Диканя, Ю. С. Бараша, М. В. Макаренко, О. М. Ложачевської, Ю. М. Цветова та ін. Але досі не розроблена збалансована система показників ефективності взаємодії залізничного транспорту та регіональних адміністрацій, яка б враховувала стратегічні цілі, зрівноважувала б усі аспекти діяльності: фінансові й соціальні складові, короткострокові й довгострокові перспективи, основні й допоміжні параметри, зовнішні й внутрішні фактори.

Виклад основного матеріалу

В умовах кризи в ринковій економіці значно зростає роль регіональних факторів. Посилюються позиції регіонів у галузі регулювання цін і тарифів, у тому числі на залізничну продукцію, на приміські пасажирські перевезення. Складається найбільш сприятливе середовище для об'єднання економічних інтересів регіонів і залізниць, формування регіональної транспортної політики.

Сьогодні регіони економічно зацікавлені в розвитку транспорту, мають для цього необхідну правову базу й відповідні можливості інвестування.

Пропонований механізм взаємодії державних регіональних адміністрацій та залізниць у нормативно-правовому відношенні спирається на договори, угоди або контракти. Концепція взаємодії залізниць з регіонами будується на взаємовигідній основі. Наприклад, відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт». № 273/96-ВР. від 04.07.1996 [1], приміські пасажирські перевезення розглядаються як державне замовлення регіонального значення. На основі спільних нормативних актів і документів будується вся система відносин з приміських перевезень - податки, тарифи, компенсація збитків, кредити, інвестиції і т.ін.

Очевидно, що необхідно комплексне поєднання державних і регіональних органів влади, галузевих відомств транспорту в управлінні регіональним транспортним комплексом, формуванні регіональної транспортної політики.

Фінансова схема управління регіональним транспортним комплексом отримає завершений вигляд, якщо ефект від реалізації програм розвитку транспортного обслуговування буде використаний комплексно як на регіональному рівні, так і в галузях транспортної інфраструктури. Це послужить додатковим джерелом для кругообігу коштів і поповнення транспортного фонду, важливим чинником розвитку транспортного обслуговування в регіоні.

Міжнародний досвід роботи залізниць вказує на практику тісної співпраці та взаємодії залізниць і регіональних адміністрацій, особливо у сфері пасажирських перевезень.

Економічною основою такої взаємодії є контрактні відносини. На основі контрактів з місцевими адміністраціями здійснюються регіональні пасажирські перевезення на Національних французьких залізницях (SNCF), залізницях Іспанії (RENFE), Фінляндії (VR) та інших країн [2].

У рамках регіоналізації пасажирських залізничних місцевих і приміських перевезень сектор приміського сполучення АТ «Німецькі залізниці» (DB AG) погодив з федеральними землями відповідні розміри перевезень на договірних засадах з 1996 р. Субсидії від влади виділяються завдяки новому Законом про фінансування місцевого громадського транспорту. Закон розширює можливості отримання владою земель від федерального уряду коштів на магістральні та місцеві залізниці та автобусне сполучення. Загалом було укладено договір про організацію перевезень на суму 7,9 млн євро [3].

На договірній основі виконуються приміські перевезення Національної залізничної пасажирської корпорації США (Amtrak). За контрактами з окремими штатами корпорацією Amtrak в 2014 році отримано 11 % доходів за приміські перевезення. В інших штатах пасажирські приміські та міські залізничні перевезення виконуються регіональними, муніципальними та приватними компаніями, а також на основі договорів і контрактів з владою штатів і міст [4].

Добре налагоджена нормативна правова база, необхідні законодавчі акти є практично у всіх країнах, де залізничні перевезення (і вантажні, і пасажирські) виконуються в інтересах економічного добробуту регіонів, з відповідним компенсаційним механізмом, що забезпечує їх беззбитковість і дає можливість для розвитку (Данія, Швеція, Нідерланди, Великобританія, Італія, Австрія та ін.) [5].

В Україні залізниці й місцеві адміністрації регіонів є основними суб'єктами господарських відносин у сфері транспортного виробництва. При формуванні економічних і нормативно-правових відносин, розробці договорів, угод, контрактів та інших документів, що регламентують взаємовідносини, необхідно дотримуватися принципів взаємодії:

– Виконання взаємних зобов'язань щодо забезпечення роботи транспортного комплексу та економічного розвитку регіону. У коло зобов'язань, прийнятих залізницями, входять виконання транспортних послуг – забезпечення обсягів перевезень вантажів і пасажирів з певною якістю. Під якістю розуміється виконання графіка руху поїздів, частота і періодичність їх курсування з урахуванням попиту в різний час доби, днів тижня, взимку і влітку і т.д.

У свою чергу адміністрації регіонів беруть зобов'язання з погодження рівня приміських тарифів і основних принципів тарифної політики, щодо розмірів і механізму компенсації збитків від приміських перевезень, обсягів надання субсидій і субвенцій для розвитку залізничного транспорту і т.д.

– Взаємна відповідальність за результати спільної діяльності та виконання зобов'язань – необхідний елемент будь-яких взаємин. Якщо не дотримуватися цього принципу, то і свої зобов'язання суб'єкти господарських відносин виконуватимуть без докладання необхідних зусиль і витрат. Як можливі варіанти може бути відповідальність фінансова, наприклад, зниження обсягів компенсацій залізниці за низький рівень виконання графіка перевезень або зниження числа курсування поїздів.

З іншого боку, у разі невиконання адміністрацією зобов'язань щодо компенсації збитків залізниці, вона має право змінювати умови договору про зобов'язання шляхом зниження обсягів перевезень, періодичності курсування приміських поїздів, аж до повного закриття руху на окремих ділянках і напрямках.

Цей принцип орієнтує суб'єкти господарських відносин на ефективне виконання своїх взаємних зобов'язань, спрямованих на досягнення цільових функцій.

– Взаємна допомога і підтримка у вирішенні основних завдань – фінансова, економічна, соціальна, виробнича, науково-технічна та господарська, правова або юридична.

Фінансова допомога і підтримка може виражатися в наданні гарантій для банків, короткострокових і довгострокових кредитів, у тому числі на пільговій основі, безоплатній або пільговій передачі майна та досягнення інших цілей у сфері фінансово-кредитних відносин. Істотним фактором для залізниць є надання адміністраціями податкових відстрочок у періоди тимчасових фінансових труднощів з платежів до місцевих бюджетів, які для залізниць практично виконують функцію безпроцентного кредиту.

Економічна допомога і підтримка передбачає використання будь-яких форм і способів взаємодії, спрямованих на економію матеріальних, трудових і фінансових ресурсів партнера, зміцнення економіки регіону та стійкої роботи залізниць.

При цьому забезпечується зайнятість населення, економляться фінансові ресурси підприємств регіону, поповнюються місцеві бюджети за рахунок більш стійкої роботи як залізниць, так і підприємств регіону.

Економічний ефект на залізниці буде отриманий за рахунок зменшення витрат з обігу вагонів у інших регіонах. Додатковий ефект залізниця отримає від сукупного зниження цін на ремонт вагонів за рахунок формування ринку та конкурентного середовища.

Виробнича і науково-технічна взаємодопомога полягає в наданні та взаємному обміні передовими технологіями, виробничими досягненнями, проведенні та організації спільних науково-технічних конференцій, семінарів, симпозіумів та інших способів обміну науково-технічною інформацією, формуванні об'єднаних делегацій на міжнародні зустрічі та конференції.

Соціальна допомога та підтримка полягає в забезпеченні найбільш сприятливих умов для перевезення незаможних і малозабезпечених, соціально-незахищених верств населення, розробці системи пільг і знижок для них поряд

з відповідним механізмом компенсації випадних доходів.

Правова або юридична допомога у відносинах полягає у спільному прагненні до створення найбільш сприятливого правового простору, відображення взаємних економічних інтересів сторін у всіх юридичних інстанціях, нормативно-правової та законотворчої діяльності.

Принцип економічної зацікавленості в успішних результатах роботи сторін. Для адміністрації регіону прямий економічний інтерес у високих результатах роботи дороги полягає в отриманні всього спектру транспортних послуг підприємствами регіону, своєчасному й ритмічному забезпеченні їх сировиною і матеріалами, паливно-енергетичними ресурсами, підвезенні робочої сили, вивезенні готової продукції і т.д.

Економічне стимулювання всіх господарюючих суб'єктів, які забезпечують транспортне виробництво. Це принцип створення і формування сприятливого середовища для роботи транспортного комплексу Він передбачає використання системи економічних стимулів для пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученні, а також вантажних перевезень за номенклатурою вантажів, у яких зацікавлений регіон.

На сучасному етапі доцільно виділити три можливих варіанти організації роботи залізниці за взаємодії з регіонами.

Перший варіант не передбачає створення спеціалізованого підрозділу із взаємодії з регіонами в управлінні дороги. Тут кожен підрозділ залізниці – служба, відділ, сектор – за дорученням начальника залізниці безпосередньо взаємодіють з різними регіональними підрозділами виконавчої та законодавчої влади.

Такий варіант можливий на рівні дирекції при роботі на обмеженому полігоні з органами місцевого самоврядування.

Другий варіант передбачає створення спеціалізованого підрозділу у складі однієї із служб залізниці – фінансової, економічної, пасажирської і т.ін.

Пропонований варіант організації взаємодії значно скорочує навантаження начальника залізниці, концентруючи всі доручення переважно в одному напрямку через сектор, спрощується і форма контролю.

Однак суттєвим недоліком другого варіанта є висока ймовірність прояву «галузевого егоїзму». Галузева належність сектора за взаємодією може поставити економічні інтереси даної галузі вище, ніж інших галузей.

Таким підрозділом може стати дорожній центр із взаємодії з адміністраціями та виборними органами. Тут повинен вироблятися єдиний метод і логічний підхід, визначатися політика у взаєминах з місцевими адміністраціями, виконавчими, законодавчими та іншими органами, як у галузі пасажирських перевезень, так і в частині інших видів роботи.

У випадку коли регіон обслуговується більше, ніж однією залізницею, провідні функції у взаємодії слід взяти тій із них, на території якої розташовано адміністративний центр регіону. Ця залізниця повинна представляти консолідований інтерес інших залізниць на умовах взаємної угоди (на договірних умовах).

Також слід зазначити, що встановлення рівня приміського тарифу нерозривно пов'язане з визначенням механізму і джерел покриття збитковості перевезень, оскільки сьогодні на жодній залізниці, в жодному регіоні немає беззбиткового тарифу. У середньому по залізницях всього лише 20-25 % витрат покриваються доходами від продажу квитків. Решта величина підлягає компенсації з регіональних бюджетів або інших джерел [6].

Значні резерви залізниць приховані в роботі з отримання податкових пільг, сплачуваних до місцевих бюджетів, або навіть у скасуванні частини податків (припустимо, транспортний податок, місцеві податки та збори і т.д.).

Наступні етапи в перспективі потребують подальшого розвитку нормативно-правової бази для взаємодії, прийняття необхідних державних і регіональних законів і розпоряджень, створення ефективних форм взаємодії аж до створення спільних приміських компаній або спільної експлуатації окремих приміських напрямків.

Висновок

Необхідність посилення взаємодії залізниць з регіонами зумовлена двома групами факторів – загальноекономічними і внутрішньогалузевими. У свою чергу, посилення взаємодії залізниць з регіональними суб'єктами є найважливішим елементом економічного механізму

управління пасажирськими перевезеннями в регіоні.

Для успішної взаємодії залізниць і регіонів, як показує зарубіжний досвід, потрібна добре налагоджена нормативно-правова база, яка за раз поступово формується.

Організація взаємодії залізниць з регіонами в галузі пасажирських перевезень може бути побудована без утворення окремих підприємств або на основі створення підприємств різних форм власності.

Виділення приміських підприємств у самостійні пасажирські компанії дозволить поліпшити взаємини з адміністраціями регіонів, зроблять їх більш прозорими, а цільове використання бюджетних фінансових коштів - підконтрольним.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР.
2. Schittenhelm, B. Danish Key Performance Indicators for Railway Timetables [Electronic resource] / B. Schittenhelm, A. Landex //Trafikdage på Aalborg Universitet. – 2012. – P. 1-28.
3. Офіційний сайт компанії «DB AG» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bahn.de>
4. Офіційний сайт компанії «Amtrak» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.amtrak.com>
5. Планетарные структуры управления на железнодорожном транспорте / В. М. Сай. – Москва : ВИНТИ, 2003. – 336 с.
6. Дикань, В. Л. Техніко-економічний аналіз діяльності підприємств залізничного транспорту: підручник / В. Л. Дикань, В. В. Компанієць, І. Л. Назаренко; за ред. В. Л. Диканя. – Харків : УкрДАЗТ, 2013. – 547 с.

В. А. ЗАДОЯ^{1*}

^{1*}Каф. «Економіка і менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна, тел. +38 (056) 373-15-80, ел.пошта slava_zadoya@mail.ru

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И РЕГИОНАЛЬНОГО СУБЪЕКТА

Цель. Работа посвящена разработке методического подхода к повышению эффективности региональных пассажирских перевозок за счет совершенствования взаимодействия с региональными субъектами. **Методика.** Для решения задач такого класса в работе предложено применить системный подход, методы рационального решения проблем и стратегическое планирование по определенному сценарию. **Результаты.** В работе приведен методический подход, который рассматривает проблему развития региональных пассажирских перевозок с учетом оптимизации взаимодействия с регионами по трем направлениям. **Научная новизна.** Предложен усовершенствованный методический подход к выбору оптимальной стратегии экономического управления пассажирскими перевозками, основанный на системотехническом подходе к описанию рынка транспортных услуг по перевозке пассажиров в зоне ответственности компании. **Практическая значимость.** Использование приведенного подхода позволит региональным государственным администрациям принимать научно обоснованные решения по развитию пассажирского транспорта в регионе на перспективу.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, региональная политика, компенсация, субвенция, дорожный центр.

V.A. ZADOYA^{1*}

^{1*}Department «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 80, e-mail slava_zadoya@mail.ru

THEORETICAL ASPECTS OF INTERACTION BETWEEN RAIL TRANSPORT AND REGIONAL ACTORS

Purpose. The work is dedicated to the development of a methodological approach to improve the efficiency of regional passenger transport by improving interaction with regional actors. **Methods.** To solve the problems of this class in the work proposed to apply a systematic approach, methods of rational problem solving and strategic planning for a particular scenario. **Results.** In the work we are given a methodical approach that considers the problem of regional passenger transport with a view to optimizing the interaction with the regions in three directions. **Scientific novelty.** An improved methodological approach to the selection of the optimal strategy for economic passenger management, based on a system-technical approach to the description of the market of transport services for passengers in the zone of responsibility of the company. **The practical significance.** Using the above approach enables regional state administrations to make science-based decisions on the development of passenger transport in the region in the future.

Keywords: passenger transportation; regional policy; compensation; subsidy; Road Center.

Надійшла до редколегії 29.04.2015 р.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С. та канд. екон. наук, доц. Попругою В. І.