

4. Колот А.М.,Грішнова О.А., Герасименко О.О. та ін. Економіка праці та соціально-трудова відносина: Підручник / за наук. ред. д-ра екон. наук, проф. А.М. Колота. — К.: КНЕУ, 2009. — 711с.

5. Рубежанська В. О. Оцінка економічної активності населення в умовах функціонування національного ринку праці // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2017. Рубежанська В. О.

6. Юрчик І. Б. Взаємозв'язок ефективності ринку праці та його інституційного забезпечення / І. Б. Юрчик // Науковий Вісник Херсонського державного університету. Економічні науки. – 2016. – Вип. 17. – Ч. 4. – С. 109

УДК:338.47:656.2(100)

Островерх Г. Є., аспірант
кафедри економіка та управління виробничим
і комерційним бізнесом,
Українського державного університету
залізничного транспорту

ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РОЗВИНУТИХ КРАЇНАХ

Головне завдання держави у сфері функціонування і розвитку залізничного транспорту визначається як створення умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення через забезпечення доступу до безпечних та якісних транспортних послуг. Мета державного регулювання розвитку всієї транспортної системи – задоволення потреб інноваційного соціально-орієнтованого розвитку економіки і суспільства.

Вивчення світового досвіду реформування залізниць дає змогу встановити існування північноамериканської, німецької та австрійської моделей регулювання діяльності залізничного транспорту з боку держави, кожна з яких по-різному визначає місце держави в системі управління галуззю. Так, у Німеччині, Франції, Швеції, Австрії, Італії та Польщі залізничний транспорт повністю знаходиться у державній власності, а управління і контроль над галуззю реалізується спеціально створеним державним органом. У Німеччині таким органом виступає Федеральне агентство з питань

залізничного транспорту, у Швеції – Адміністрація інфраструктури. Приватний капітал у структурі власності основних суб’єктів ринку залізничних перевезень має місце в таких країнах, як Великобританія, США, Канада, Австралія тощо. У цілому, узагальнення принципів та методів державного втручання в процеси розвитку залізничного транспорту розвинутих країн (табл. 1), дало змогу встановити таке:

Таблиця 1

Особливості державного управління залізничного транспорту в розвинутих країнах [1–3]

Країни	Частка держави в структурі власності	Органи державного регулювання залізничного транспорту	Сфера регулювання	Методи та інструменти державного регулювання залізничного транспорту
1	2	3	4	5
Великобританія	0% – у сфері вантажних перевезень; 0% – у сфері пасажирських перевезень; 0% – в інфраструктурі, однак 100% контролю	Управління з регулювання залізничного транспорту	Регулювання здійснюється щодо компаній-операторів шляхом установлення в ліцензіях максимального рівня тарифів на пасажирські перевезення. Регулюють тарифи на послуги інфраструктури.	Субсидії та позики на будівництво інфраструктури залізниць. Урядові гранди, дотації на соціально значимі перевезення
США	0% – у сфері вантажних перевезень; 100% – у сфері пасажирських перевезень; 1% – в інфраструктурі	Рада з наземного транспорту	Пасажирські перевезення регулюються державою	Державні дотації приміських пасажирських перевезень. Державні програми підтримки залізничного транспорту
Німеччина	100% – у сфері вантажних перевезень; 100% – у сфері пасажирських перевезень; 100% – в сфері інфраструктур	Федеральне агентство з питань залізничного транспорту	Державне регулювання тарифів повністю відсутнє. Регулюються тарифи на послуги інфраструктури	Державні інвестиції, субсидії в розвиток інфраструктури. Капітальні вкладення керівництва федеральних земель

				спорудження терміналів
Швеція	100% – у сфері вантажних перевезень; 100% – у сфері пасажирських перевезень; 100% – в інфраструктурі	Адміністрація інфраструктури	Відсутнє регулювання вантажних перевезень. Пасажирські та регіональні перевезення регулюються в рамках франшиз	Фінансова підтримка інфраструктури

– по-перше, в більшості розвинутих країн, окрім безпосередньої участі в управлінні залізничним транспортом через спеціально створенні державні структури, держава виступає ініціатором реалізації проектів розвитку інфраструктури галузі, забезпечуючи їх відповідною фінансовою підтримкою;

– по-друге, зберігається соціальна функція держави в аспекті забезпечення державної підтримки сектору пасажирських перевезень за рахунок субсидіювання та державного регулювання тарифів на виконання даного виду перевезень;

– по-третє, конкурентна модель ринку, що реалізована в більшості розвинутих країн, значно обмежила можливості держави щодо тарифного регулювання вантажних перевезень (окрім стратегічних для країни видів вантажів), допускаючи можливість її втручання у сферу інфраструктури і пасажирських перевезень;

– по-четверте, навіть незважаючи на наявність приватного капіталу, за державою все ж таки збережено статус головної інституції, що визначає стратегічні пріоритети та механізми розвитку залізничного транспорту.

Залізничний транспорт є не тільки базовою галуззю економіки, він також впливає на все життя держави, сприяючи міжрегіональним та міжнародним культурним зв'язкам, соціальним перетворенням, міжнародному туристичному співробітництву, торгівлі тощо.

Систематизуючи вище сказане можна виділити для залізничної галузі України та ключові стратегічні напрямки розвитку в умовах глобалізаційних та

інтеграційних процесів, ми виділили основні напрями державного регулювання залізничним транспортом для України:

- забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;

- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;

- безпечне функціонування транспорту;

- дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;

- захист економічних інтересів України та законних інтересів ПАТ «Українська залізниця» і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;

- забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту;

- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств,

- створення Кабінетом Міністрів Міжвідомчої комісії є позитивним моментом в удосконаленні тарифної політики і дає можливість залучити до визначення тарифної політики не тільки державні органи, але й представників господарюючих суб'єктів;

- створення механізму державного управління розвитком залізничного транспорту;

- створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фінансового ринку.

Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту входить до числа найактуальніших задач, від вирішення яких залежить позиціонування України на світовому ринку транспортних послуг.

Література:

- 1 Гречко А.В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи / А.В. Гречко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : ela.kpi.ua/jsru/handle/123456789/6354.

- 2 Гненний О. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу / О. Гненний, В. Задоя, Л. Марценюк //

Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Економіка і управління. – 2014. – № 30. – С. 32–43.

3 Рудяга І.М. Господарювання на залізничному транспорті як об'єкт реформування: порівняльно-правовий аспект / І.М. Рудяга // Економічна теорія та право. – 2016. – № 1. – С. 171–184.

Ціпурида В. С., к.е.н.,
доцент кафедри інженерно-технічних дисциплін,
Київський національний торговельно-економічний університет

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ В УМОВАХ СИСТЕМНОЇ КРИЗИ

В період розвитку ринкових відносин для нашої країни вкрай важливими є комплексні і системні зусилля на рівні держави, суспільства для інноваційного економічного зростання, інструментом реалізації якого, на даному етапі розвитку, повинна бути збалансована державна інноваційна політика, яка охоплює весь комплекс перебудови і взаємно пов'язаного розвитку галузей: науково-дослідних, промисловості, освіти, культури, законодавчо-правових та фінансових інституцій тощо.

Але, ще більш важливо мати дієву національну ідею та доктрину розвитку, яка інтегрує в собі узгодження місії та покликання людства, суспільства, організацій, сім'ї та людини; а, звідси, ієрархію їх пріоритетів і цінностей, що спрямовані на еволюційний розвиток, і, перш за все, людини (а не її потреб, що постійно та безконтрольно збільшуються при обмеженості планетарних ресурсів), що потребує значної переваги інтересів еволюційного розвитку суспільства та людства над приватними інтересами кожної локальної системи.

Ще в минулому столітті В.І. Вернадським сказано: «Еволюційний процес набуває особливі геологічні знання завдяки тому, що він створив нову геологічну силу – наукову думку соціального людства. Ми саме переживаємо її яскраве входження в геологічну історію планети і у останні тисячоріччя спостерігається інтенсивне зростання впливу живого виду речовини – цивілізованого людства на зміну біосфери.