

Обґрунтування впровадження організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту

Маркова І. В., Волохов В. А., УкрДАЗТ, м. Харків

В умовах структурних реформ, які широко охопили залізничний транспорт, однією з основних задач є обґрунтування та побудова структури єдиного організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, адаптованого до ринкових умов. Для реалізації цієї задачі слід чітко визначити мету, функції, важелі та зміст цього механізму, а також розглянути окремі його складові.

Система управління підприємства приводиться у дію господарським механізмом. Сучасна наукова література дозволяє тлумачити поняття господарського механізму як сукупність економічних, правових, організаційних та мотиваційних способів цілеспрямованої взаємодії суб'єктів господарювання. Окремою категорією виділяється також і поняття організаційно-економічного механізму. Так, Лисенко Ю. та Єгоров П. визначають організаційно-економічний механізм як систему формування цілей та стимулів, які дозволяють перетворити в процесі трудової діяльності матеріальні та духовні потреби членів суспільства в засоби виробництва і його кінцеві результати, спрямовані на задоволення платоспроможного попиту споживачів.

На наш погляд, під організаційно-економічним механізмом слід розуміти одну з найважливіших складових господарського механізму, яка відображає сукупність організаційних, економічних методів, способів, інструментів і важелів, за допомогою яких здійснюється регулювання організаційно-економічних процесів і відносин з метою ефективного впливу на кінцеві результати діяльності підприємства.

Основною метою розробки та впровадження організаційно-економічного механізму комерціалізації залізниць є створення конкурентоспроможної ринково орієнтованої залізничної галузі, здатної адаптуватися до змін зовнішнього середовища, яка в повному обсязі задовольняє потреби економіки в залізничних перевезеннях та є привабливою для приватного капіталу.

Будь-яка управлінська система (якою, принаймні, є організаційно-економічний механізм комерціалізації залізниць країни) наділяється визначеними функціями, які дозволяють вирішувати цільові задачі. До основних функцій організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничної галузі слід віднести: перетворення усіх видів економічної діяльності залізничного транспорту в економічно привабливі для приватного капіталу; збереження статусу однієї з головних бюджетоутворюючих галузей економіки; забезпечення нормального відтворювального процесу; демонополізація потенційно конкурентних секторів (до яких на залізничному транспорті відносяться усі сектори, крім інфраструктури); ефективне функціонування природно монопольного сектору; забезпечення соціально значимих пасажирських перевезень (якими вважаються приміські та деякі перевезення у прямому внутрішньодержавному сполученні в плацкартних вагонах); забезпечення перевезень стратегічно важливих вантажів.

Серед економічних важелів, які мають бути використані в зазначеному механізмі, можна виділити наступні: тарифи на залізничні перевезення; державні дотації у якості компенсації за виконання нерентабельних видів діяльності; дивіденди у вигляді прибутків для потенційних інвесторів; державні гарантії (правова підтримка учасників перевізного процесу, фінансова підтримка високо затратних проектів, гарантування безперервності перевізного процесу, контроль та регулювання діяльності приватних структур, прийняття ризиків тощо); податкові пільги (для тих суб'єктів господарювання, які будуть виконувати соціально значимі перевезення або соціальні замовлення, наприклад, компанії, що будуть займатися приміськими перевезеннями); диверсифікація діяльності (поширення господарської діяльності на нові сфери: розширення видів надаваних послуг, розширення номенклатури продукції та т. ін.).

Структуру організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, заснованого на державно-приватному партнерстві будемо розглядати як сукупність економічних, організаційних, правових та мотиваційних механізмів, в основі яких покладені визначені методи управління.

Організаційна складова формується на основі взаємовідносин між суб'єктами господарювання та структурно-функціональних зв'язків між підприємствами залізничного транспорту. З огляду на різноманітність видів економічної діяльності на залізничному транспорті необхідно дотримуватися умови безперервності перевізного процесу, враховувати стратегічне, економічне та соціально-політичне значення інфраструктурної транспортної галузі. Організаційна складова механізму повинна забезпечити єдність дій і цілеспрямованість колективів усіх суб'єктів господарювання, а також виконання загальних функцій під впливом об'єктивних економічних законів, які обумовлюють виконання перевізного процесу.

Економічна складова являє собою сукупність економічних методів, способів, форм, інструментів, важелів впливу на економічні відносини і процеси, що відбуваються в межах залізничної галузі.

Розвиток конкурентоспроможного ринку залізничних перевезень пов'язаний зі створенням рівних для всіх суб'єктів господарювання умов. Це в першу чергу торкається правової бази функціонування учасників перевізного процесу. Неясність в питаннях передачі частини прав власності від держави бізнесу, відсутність законів про державну власність та інших найважливіших нормативних актів обумовлюють надзвичайно високі ризики інвестування приватних коштів в інфраструктурні об'єкти залізничного транспорту та перешкоджають впровадженню організаційно-економічного механізму комерціалізації залізниць України.

Зацікавленість учасників перевізного процесу в результатах своєї діяльності виражається через мотиваційну складову механізму. У самому загальному вигляді мотивація – це процес спонукання працівників до діяльності для досягнення цілей організації. В умовах взаємодії держави та приватних структур суспільство покладає на державу обов'язки в забезпеченні і підтриманні довгострокової стратегії економічного зростання та розвитку залізничного транспорту. Роль держави полягає не лише в ефективній співпраці з економічно незалежними, самостійними суб'єктами, інтереси яких не завжди співпадають з інтересами держави, а й у впливанні на мотиваційну структуру незалежних суб'єктів з метою вибору ними такої поведінки, яка б відповідала інтересам суспільства. Такий вплив держава може чинити не лише шляхом запропонованих обмежень або системи стимулів, а й через мотивацію, що торкається причин поведінки економічних суб'єктів, їх бажання діяти. До мотивів, що спонукатимуть незалежних суб'єктів функціонувати на ринку залізничних перевезень, на наш погляд, можна віднести: отримання прибутків, яких було б достатньо для подальшого розвитку бізнесу; окреслені строки окупності проектів; державні гарантії; державні дотації за виконання соціально значимих нерентабельних перевезень; розподіл ризиків між державою та приватним інвестором; конкуренція з боку інших незалежних суб'єктів господарювання; стабільні політичні умови. З огляду на викладене держава виступає у ролі носія суспільних інтересів і цілей, а приватний партнер переслідує лише комерційний інтерес, тобто отримання максимальних прибутків від своєї діяльності. Тому формування мотиваційної складової механізму в значній мірі буде залежати від рішень державних органів влади. Отже, реалізація вказаних складових механізму сприятиме створенню конкурентоспроможної ринково орієнтованої залізничної галузі, здатної адаптуватися до змін зовнішнього середовища, яка в повному обсязі задовольнить потреби економіки в залізничних перевезеннях та буде привабливою для приватних інвесторів.