

При забезпеченні збиткових видів пасажирських перевезень, де ключова роль буде належати державі, вона буде власником та займатися виконанням своїх основних функцій – контролем, регулюванням дотриманням суспільних інтересів тощо. За допомогою приватних структур можуть бути профінансовані рентабельні проекти у сфері пасажирських перевезень, за що приватними інвесторами будуть отримані дивіденди, нерентабельні проекти можуть здійснюватись за участю держави, тобто за допомогою залучення коштів як з державного або місцевого бюджетів, так і за допомогою приватних інвестицій.

Стосовно прибуткових вантажних перевезень можна відмітити, що тут ключову роль повинні відігравати приватні структури, за винятком виконання державних замовлень та здійснення перевезень стратегічних вантажів.

У секторі вантажних перевезень держава буде надавати правову підтримку приватним вантажним перевізникам, фінансову підтримку високозатратних проектів, гарантування безперервності вантажних перевезень, контроль та регулювання діяльності приватних структур, прийняття ризиків.

За бізнес - структурами залишаться розробка, проектування та інвестування проектів, володіння вагонами та його експлуатація, надання широкого спектру послуг вантажовласникам, прийняття ризиків.

Розподіл функцій сприятиме ефективному співробітництву держави та бізнесу і направлено на підвищення якості роботи залізничних підприємств.

УДК 656.072

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Моцна І.В., аспірант (УкрДАЗТ)

На цей час, незважаючи на інтенсивний розвиток ринкових відносин, залізничний транспорт залишається однією з найбільш регульованих галузей економіки будь-якої держави. Проте як загальносвітову тенденцію можна відзначити "відхід" держави від господарської (експлуатаційної) сфери, в т.ч. від поточного планування і управління виробничо-господарською і фінансовою діяльністю залізниць. В основному це обумовлено екзогенними чинниками, які спостерігаються у сфері промислового виробництва, диктуються міждержавною інтеграцією і посиленням

значущості економічних взаємостосунків учасників господарського обороту, що часто ініціюються сучасними політичними тенденціями.

На жаль, в умовах конкуренції з іншими видами транспорту залізниці поступово втрачають свої традиційні переваги за рівнем тарифів, масштабністю перевезень та якістю транспортних послуг, що надаються. Це не могло не позначитися на економічних складових роботи залізничного транспорту - ефективності (або неефективності) основної виробничо-господарської і фінансової діяльності, платіжно-розрахунковій дисципліні, що до певної міри зумовило складнощі у взаємостосунках з бюджетами різних рівнів.

У зв'язку з цим в таких розвинених капіталістичних країнах, як США, Японія, Канада, Німеччина, Франція, Великобританія процеси реструктуризації національних залізниць набули досить великого поширення. Слід особливо підкреслити, що реформування залізниць у вказаних державах мало не косметичний і формальний, а достатньо глобальний, тобто фундаментальний, характер, що припускає:

- реструктуризацію власності залізничного транспорту;
- зміну домінант у системі управління і контролю, державної політики;
- основоположні принципи державного регулювання виробничо-господарської і фінансової діяльності підприємств і структурних підрозділів залізничного транспорту.

У Росії в галузі корпоративного управління і реформування ВАТ "РЖД" у складі основних пріоритетних задач названі:

- вдосконалення нормативно-правової бази;
- розвиток конкуренції у сфері перевезень;
- організаційне відособлення видів діяльності ВАТ "РЖД" через створення дочірніх і залежних товариств (ДЗТ) з використанням майна філіалів Компанії;
- вдосконалення системи корпоративного управління ДЗТ.

Згідно з чинним законодавством, в Росії можливі приватна, муніципальна і державна форми власності. Причому державна власність відповідно до федеративного механізму РФ підрозділяється на власність федерального рівня і власність суб'єкта РФ. У разі поєднання форм власності (змішана форма власності) виникає деяка невизначеність, що вимагає наукового дослідження через аналіз структури власності для рівноваги корпоративних (економічних) інтересів всіх власників. Це реалізується через ступінь або "глибину" державного контролю, з одного боку, і раціональне поєднання часток власності інших власників (юридичних та фізичних осіб), представлених приватною формою власності, - з іншого.

Модифікованою формою державної присутності або участі в діяльності транспорту є

така організаційна модель, де підприємство (організація), функціонуючи на базі приватної форми власності, має повну організаційну незалежність від виконавчої влади. Проте через договірні (контрактні) відносини при здійсненні господарської діяльності таке підприємство (організація) повністю підкоряється урядовим рішенням у галузі функціонування залізничного транспорту.

УДК: 338.47:656.2

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Панченко Н. Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Останню чверть ХХ сторіччя можна з повною упевненістю вважати точкою відліку для принципово нових тенденцій і глобальних соціально-економічних процесів, що намітилися у розвитку людства. Вони означилися як у діях окремих країн, так і їхніх регіональних об'єднань, зусилля яких зосереджені на пошукові власних напрямів і стратегій розвитку, спрямованих на початок наступного тисячоліття. Тим самим кидається виклик багатьом негативним процесам і явищам, що набрали силу і набули статусу світових криз у різних сферах людської діяльності. Найвідчутніше ці кризові явища позначаються на транспортних системах і мережах, що, за образним визначенням, є судинною системою як регіону в цілому, так і окремої держави зокрема. Це зумовлено багатьма чинниками, що пов'язані зі специфікою транспорту як ланки господарсько-виробничого процесу.

Транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

В умовах докорінного реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень.

Транспортно-дорожній комплекс (ТДК) являє собою систему транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні види транспорту. За розміщенням та структурою вони в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо у міжнародному сполученні.

Транспортно-дорожній комплекс, що включає в себе основні види транспорту, шляхове і дорожнє господарство, є одним з найважливіших системоутворюючих елементів, що визначають ступінь розвитку економічного потенціалу і промислової структури будь-якої індустріально розвинутої країни. Якщо раніше вважалося, що транспорт лише сприяє діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то в даний час він став важливою і необхідною умовою їхнього зростання і розвитку. Саме цим визначається специфіка ролі, місця і механізмів розвитку самої транспортно-дорожньої системи. Вона має розвиватися випереджаючими темпами, перебуваючи водночас у функціонально-структурному балансі з іншими, насамперед базовими галузями народного господарства.

Як кожний із системоутворюючих елементів виробничо-економічної системи країни, транспортно-дорожній комплекс має великий функціональний запас та чимало засобів підтримки його в робочому стані. Разом з тим, транспортно-дорожній комплекс особливо чутливий до різного роду негативних процесів та явищ, що виникають в економічній системі, хоча реагування на них буває запізнлим. Але якщо ці реакції залишаються непоміченими і без відповіді, то подальший розвиток подій уже може мати системний, лавиноподібно наростаючий і багато в чому стрімко руйнуючий характер.

Рівень розвитку транспортно-дорожнього комплексу – одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється – вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняття в ньому місця, яке б відповідало рівню високо розвинутої держави.

Проблеми розвитку транспортно-дорожнього комплексу України:

- безупинне старіння основних фондів;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан шляхів сполучення;
- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень;
- недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг;
- зростання транспортної складової у вартості товарів;
- незадовільний стан безпеки перевезень;
- значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище.

Внаслідок економічної, технічної та технологічної політики в останні роки стан функціонування і розвитку транспортно-дорожнього комплексу суттєво погіршився. Це створює загрозу незалежності національної економіки, зокрема зовнішній торгівлі. Україна втрачає свої позиції на