

УДК 330 : 656.2

*Леонід Бакаєв  
Сергій Приймук*

## **РИНКОВА ЕКОНОМІКА ЯК СИСТЕМА ГОСПОДАРЮВАННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*У статті здійснюється теоретико-практичне обґрунтування впровадження на залізничному транспорті ринкових важелів і механізмів, проводиться аналіз етапів еволюції систем господарювання на залізничному транспорті.*

*Ключові слова:* залізничний транспорт, ринкова економіка, трансформація, еволюція.

*В статті на теоретико-практичному рівні обґрунтовується реалізація на залізничному транспорті ринкових важелів і механізмів, здійснюється аналіз етапів еволюції систем господарювання на підприємствах галузі.*

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, рыночная экономика, трансформация, эволюция.

*The article carried out the theoretical and practical justification for the introduction of railway transport market instruments and mechanisms, the analysis of the stages of the evolution of economic systems in rail transport.*

*Key words:* railway transport, market economy, functions, transformation, evolution.

**Постановка проблеми.** Побудова в Україні соціально-орієнтованої моделі розвитку економіки супроводжується масштабними і складними трансформаційними процесами в усіх сферах економічної діяльності, що вимагає пошуку, розробки і впровадження в практику нових прогресивних форм ведення господарювання, застосування адекватних методів управління та регулювання, зокрема на залізничному транспорті. Залізничний транспорт як складна, поліструктурна і динамічна система є невід'ємною, органічною складовою суспільного виробництва, що формує оптимальні транспортно-економічні зв'язки, забезпечуючи широкий обмін продукцією та перевезення пасажирів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням трансформації системи господарювання на залізничному транспорті присвячено роботи Ю. Бараша, М. Данько, Г. Ейтутіса, М. Макаренка тощо [1, 3, 4, 6]. Однак політекономічні аспекти цих перетворень залишилися поза увагою дослідників.

Зважаючи на зазначене, **метою статті** є визначення передумов запровадження елементів і механізмів ринкової економіки на підприємствах залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сучасні умови господарювання, які постійно і швидко трансформуються внаслідок змін економічної кон'юнктури на мікроекономічному, макроекономічному та глобальному рівнях, викликали не-

© Бакаєв Л. О., Приймук С. М., 2014

---

обхідність у трансформації системи господарювання на залізничному транспорті. Метою таких трансформацій є, з одного боку, максимально повне задоволення потреб у перевезеннях держави, суб'єктів господарювання і населення, а з іншого – підвищення ефективності функціонування самої галузі, що є однією із ключових проблем в її діяльності на теперішній час.

Зауважимо, що не лише передумови суто економічного характеру як в галузі, так і в країні, зумовили необхідність переходу на новий етап розвитку залізничного транспорту, суттєвий вплив на політику останнього здійснили по-перше, перетворення України на державу з ринковою економікою, і по-друге, її євроінтеграційні спрямування.

Перший аспект сприяв поступовому роздержавленню залізничної галузі, зокрема здійснювалася приватизація і корпоратизація заводів з ремонту рухомого складу та будівельної інфраструктури залізниць, підприємств промислового залізничного транспорту.

Другий аспект стосувався дотримання рекомендацій Європейського співтовариства щодо лібералізації українських залізниць і переходу на ринкові механізми взаємодії. Серед нормативно-правових документів ЄС, зміст яких необхідно було імплементувати у вітчизняні правові норми, безумовно виокремлювалися Директива ЄС 91/440/ЕЕС (розділення інфраструктури і перевезень для гарантування прозорості витрат на інфраструктуру та об'єктивне визначення плати за право доступу для операторів) та Директива ЄС 95/18/ЕС (розділення залізниць за сферами діяльності).

Зміна характеру економічних відносин здійснювалася відповідно до змін у характері виробництва. Так, перехід від ремісничо-мануфактурного до машинного заводського виробництва став однією із передумов появи парових двигунів, а з часом і їх застосування на залізничному транспорті. У подальшому будівництво залізниць та їх електрифікація спричинили поштовх до стрімкого розвитку економік країн Європи.

Наприкінці XIX ст. було розпочато процес так званого «укрупнення» залізничних товариств, передумовою якого є проведення заходів щодо збільшення їх прибутковості. Наукове підґрунтя зазначеного напрямку здійснював відомий російський дослідник і практик С. Ю. Вітте, який у своїх працях обґрунтовував концептуальні положення процесу формування у царській Росії мережі укрупнених залізниць при обов'язковій участі держави. Вчений доводив, що найраціональнішим шляхом у поліпшенні організації мережі з метою пом'якшення конкурентних переваг між залізницями, є розподіл організаційної структури на групи, самостійні у своїх економічних відносинах, але пов'язані одним спільним власником, який, власне, й експлуатує залізничну мережу.

Зокрема, саме С. Ю. Вітте, спільно з міністром фінансів Російської імперії І. А. Вишеградським, у 1891 р. запропонували фінансувати будівництво нових залізничних шляхів сполучень за рахунок випуску гарантованих облігаційних позик [9]. Результатом такого підходу було прискорення в Росії темпів залізничного будівництва, що в цілому сприяло підвищенню прибутковості залізниць.

Будівництво нових залізничних шляхів сполучень вимагало значних капітальних вкладень, джерелом яких до початку 80-х років були в основному фінансові ресурси державної скарбниці, в той час як приватні товариства будували залізниці переважно за рахунок облігаційних позик, виплата яких гарантувалася урядом.

Наголосимо, що оскільки всі залізничні позики реалізовувалися за кордоном, це в кінцевому рахунку призводило до притоку в країну іноземного капіталу.

Останнє десятиріччя XIX ст. ознаменувалося бурхливим розвитком нових тенденцій в господарському житті Росії, зокрема у сфері залізничного транспорту. В ці роки шляхом концентрації транспортного виробництва і централізації капіталу стали складатися великі залізничні об'єднання державно-міжгалузевого характеру. Процес укрупнення залізничних товариств поєднувався зі зміною форми власності на залізницю з приватної на державну, а також супроводжувався затвердженням державно-капіталістичної системи господарства на казенній залізничній мережі країни. При цьому паралельно відбувалося поєднання державного капіталу з приватним, а вітчизняного – з іноземним.

Перше десятиліття радянської влади характеризувалося критикою досліджень попередників, яка вказувала на стихійність розвитку мережі залізниць у минулому, а також відсутність належного зв'язку її з розвитком продуктивних сил країни; відособленість залізниць від інших шляхів сполучення; відсутність комплексного підходу до транспортного господарства. В ці роки також намітилися зміни в розумінні необхідності більш повного обґрунтування подальшого поєднання розвитку транспорту з розширенням промислового і сільськогосподарського виробництва.

У 1921 р. відбувся перехід до нової економічної політики з подальшим встановленням диференційної плати за перевезення, реформуванням організаційної роботи, децентралізацією системи управління транспортом, що в цілому значно вплинуло на господарське життя країни. Був введений так званий демократичний централізм, надавши громадськості широке поле для прояву ініціативи, зокрема і у сфері управління транспортом. Після переходу до періоду відновлення економіки місцевим органам були надані широкі права по управлінню господарством залізниць. Спочатку на декількох, а потім на всіх залізницях була сформована така організаційна форма, як Правління, основним завданням яких був розвиток комерційної і господарської діяльності.

Також слід зазначити, що перехід країни до нової економічної політики характеризувався впровадженням, зокрема, госпрозрахункових принципів організації виробництва на транспорті. Госпрозрахунок зберігався в 30-ті роки XX ст. і подальшому, лише інколи зазнаючи незначних змін, але залишаючись швидше інструментом контролю, ніж управління діяльністю, зокрема підприємств залізничного транспорту.

Із середини 60-х років XX ст. почався перехід від переконань строго детерміністських до переконань вірогідностних і гнучких не лише на транспорті, але і в питаннях народногосподарського планування, матеріального стимулювання, ціноутворення, забезпечення підприємств кадрами тощо [2]. Це було загальне явище, пов'язане з глибокими змінами в економіці, перша за післявоєнні роки спроба підвищити значення товарно-грошового регулятора. Скорочення числа планових показників, що задаються профільними міністерствами, орієнтація переважно на показники прибутку, собівартості продукції, рентабельності і продуктивності праці при заданих обсягах перевезень позитивно позначилися на результатах господарської діяльності багатьох транспортних підприємств, що раніше працювали не рентабельно. Введення плати за виробничі фонди також відіграло свою позитивну роль.

Таким чином, розвиток залізничного транспорту завжди був тісно пов'язаний із розвитком економічної системи країни. Зокрема, за умов адміністративно-командної економічної системи галузь здійснювала свою діяльність відповідно до вимог соціалістичного способу виробництва. Однак із середини 1970-х рр. XX ст.,

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

завдячуючи господарській економічній реформі в СРСР, на залізничному транспорті з'явилися такі організаційно-економічні важелі поліпшення управління народним господарством, як господарський розрахунок, а згодом і самофінансування. Нагадаємо, що господарський розрахунок передбачав, насамперед, оперативно-господарську самостійність підприємств галузі, а саме поєднання централізованого керівництва з господарською самостійністю й ініціативою підприємств, та самоокупність.

Під самофінансуванням мали на увазі фінансування витрат підприємства, зокрема спрямованих на капітальні вкладення на технічне переоснащення, реконструкцію та розширення діючих виробництв, витрат на розвиток виробництва, за рахунок власних коштів, тобто без використання коштів державного бюджету.

Уже в середині 80-х років ХХ ст. почався перехід усіх видів транспорту, зокрема й залізничного, на повний госпрозрахунок і самофінансування. Проте генеральні схеми організаційних структур, зародження яких відноситься ще до дореволюційного періоду, в принциповій своїй частині були збережені. Перевірені більш ніж 70-річним досвідом роботи в післяреволюційний період ці схеми не мали корінних перетворень і були змінені лише частково.

Кінець 90-х років минулого століття ознаменувався тим, що залізниці отримали значно більшу економічну самостійність, крім того, багато галузевих промислових та підсобно-допоміжних підприємств, зокрема локомотиворемонтні та вагоноремонтні заводи, щєбєневі та шпалопросочувальні підприємства, промисловий транспорт, будівельні організації, виокремились після акціонування.

Еволюція суспільно-економічних відносин призвела до поступового переходу до ринкових механізмів взаємодії між суб'єктами господарювання. Однак, тенденції розвитку сучасного суспільства свідчать, що безпосередньо ринковий механізм не в змозі регулювати ті взаємовідносини, що відбуваються між господарюючими суб'єктами. Так чи інакше, але необхідним є вплив державних факторів регулювання. Таким чином, існуючий механізм господарювання повинен органічно поєднувати суто ринковий механізм господарювання та державно-економічне регулювання господарської діяльності.

Зважаючи на зазначене, періоди розвитку залізничного транспорту умовно можна поділити на кілька етапів. Перший, пов'язаний із зародженням і становленням залізничного транспорту, відбувався в капіталістичних умовах часів царської Росії другої половини ХІХ ст. Другий етап можна охарактеризувати як соціалістичний, що за всіма характеристиками відповідав вимогам адміністративно-командній економічній системі. І, нарешті, третій етап є перехідним до формування такого механізму діяльності підприємств залізничного транспорту, який би задовольняв умови розвитку ринкової економічної системи.

Підкреслимо, що перехід до ринкових форм господарювання змінив не лише структуру залізничного транспорту, форми власності на його складові елементи, змінюються самі підходи до здійснення господарської діяльності. Зокрема, на сьогоднішній день для залізничного транспорту є актуальними такі принципи його діяльності:

- якість та функціональність інституційного середовища, адже саме воно має можливість організувати достатньо високий рівень економічної динаміки та конкурентоспроможності;

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

- інноваційність всіх рівнів виробництва, що пов'язано із сприйняттям нововведення в технологічному і технічному плані для підвищення продуктивності своїх складових залізничного комплексу;
- ефективність розвитку інфраструктури, що має забезпечити тісний взаємозв'язок між всіма складовими залізничного комплексу, інтеграцію національного ринку і зв'язок з ринками інших країн і регіонів;
- адаптивність залізничного комплексу та його складових, що дасть можливість швидко реагувати та ефективно запобігати негативним наслідкам коливань ринкової кон'юнктури [8].

Найважливішою умовою ринкового господарювання є існування конкуренції, тобто наявності економічного суперництва і боротьби між різними суб'єктами за якнайвигідніші умови виробництва та збуту товарів й послуг, а також за привласнення найбільших прибутків тощо. Виокремлюючи внутрігалузеву та міжгалузеву конкуренцію, дослідники наголошували на тому факті, що протягом історії розвитку вітчизняного транспорту можна було говорити лише про міжгалузеву конкуренцію, тобто суперництво між видами транспорту. З появою ринкових механізмів регулювання національної економіки з'явилися приватні перевізники вантажів та пасажирів, що обумовило появу внутрігалузевої конкуренції на ринках перевезень.

На сьогодні залізничний транспорт України є природним монополістом у частині користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування. Проте, зважаючи на проблеми в транспортній галузі, залишається низькою конкурентоспроможність залізничного транспорту на зовнішньому і внутрішньому ринках транспортних послуг. Відповідно до цього серед напрямів, спрямованих на зміну ситуації, що склалася, можна виокремити необхідність реформування залізничної галузі та створення конкурентного середовища в транспортному секторі економіки. Для зміни існуючого становища державними програмами реформування залізничного транспорту передбачалося розмежування природно-монопольного і конкурентного секторів залізничного транспорту, роздержавлення конкурентного сектору, створення умов для демонополізації певних сфер діяльності галузі тощо [5, 7].

Так, до монопольного виробничо-технологічного сектора на залізничному транспорті належить інфраструктура залізничного транспорту, технічні та інформаційні системи, що забезпечують управління рухом потягів і формування замовлень на користування інфраструктурою залізничного транспорту, централізована система розробки графіка руху потягів та, відповідно, розкладу руху тощо.

До конкурентного сектора на залізничному транспорті, зокрема належить перевезення вантажів та пасажирів, а також послуги, що надаються вантажними і пасажирськими компаніями-операторами, комплекс транспортно-експедиторських послуг.

Таким чином, зважаючи на поступовий характер розвитку і управління залізничним транспортом, можна констатувати перехід від однієї формації до іншої, або в межах кожної з них, що відбувається під впливом змін в соціально-економічному середовищі. Зміст процесів розвитку і управління з моменту становлення залізничного транспорту відповідав здебільшого характеру економічної системи, що панувала в кожен із періодів. Разом з тим, оскільки складовими економічної системи є продуктивні сили, техніко-економічні відносини, організаційно-економічні відносини, відносини економічної власності та господарського механізму, то зазначені

---

підсистеми здійснюють вплив на характер побудови взаємозв'язків у галузях і підприємствах.

Так, виникнення залізничної галузі в Російській імперії відповідало формуванню в країні індустріалізації та приватного капіталу. Зокрема, останній факт відбився на стратегії будівництва залізничної інфраструктури та формах власності на неї. Адміністративно-командна система в схему управління підприємствами залізничної галузі внесла властиві їй централізоване директивне планування господарської діяльності, унеможливила конкуренцію. З отриманням Україною незалежності і переходом до ринкової економіки видозмінилися сутність та характер взаємовідносин між господарюючими суб'єктами, зокрема, з'явилася приватна власність на засоби виробництва, більше можливостей для реалізації отримали ринкові механізми. Саме на тлі зміни однієї економічної системи іншою поступово відбувається трансформація організаційних та управлінських складових діяльності підприємств залізничного транспорту, тобто еволюційний перехід до нової форми, у тому числі й господарського управління галуззю, властивій новому рівню економічних відносин.

**Висновки та пропозиції.** Таким чином, трансформаційні процеси торкаються не лише засад розвитку національної економіки, вони відбуваються й на розвитку галузевих економік, зокрема залізничного транспорту. Зважаючи на зазначене, система господарювання на залізничному транспорті України цілком відповідала реаліям панівних економічних систем. Зрозуміло, що на сьогоднішній день на підприємствах залізничного транспорту реалізуються здебільшого елементи ринкової економіки, відкривши шлях до його лібералізації. Впорядкування вітчизняного законодавства та приведення його до європейських норм у частині подальшої діяльності підприємств галузі, на нашу думку, має надати додаткові стимули для впровадження ринкових механізмів. Подальших досліджень потребують такі питання, зокрема, як створення приватних пасажирських компаній, вдосконалення механізму ціноутворення, реалізація державно-приватних проектів спільно із підприємствами залізничного транспорту.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Бараш Ю. С.* Управління залізничним транспортом України : [монографія] / Ю. С. Бараш. – Дніпропетровськ.: ДПТ, 2006. – 252 с.
2. *Белов И. В.* Экономическая теория транспорта в СССР: Исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее / И. В. Белов, В. А. Персианов. – М. : Транспорт, 1993. – 415 с.
3. *Данько М. І.* Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : [монографія] / Данько М. І., Дикань В. Л., Кондратюк М. В. – Харків : УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.
4. *Ейтутіс Г. Д.* Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: [монографія] / Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.
5. *Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування»* від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1148.5590.0>. – Назва з екрану.
6. *Макаренко М. В.* Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М. В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2003. – 478 с.
7. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки»* від 16 грудня 2009 р. № 1390 в редакції постанови Кабінету Міністрів від 26 жовтня 2011 р. № 1106 України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Назва з екрану.
8. *Чеховська М. М.* Механізм організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту України : [ монографія] / М. М. Чеховська. – К. : Кондор-Видавництво, 2012. – 250 с.