

Р.В. Сущенко,
аспірант класичного приватного університету

РОЛЬ НАУКИ В ПОДОЛАННІ ПРОБЛЕМ ТА СУПЕРЕЧНОСТЕЙ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Розглянуто проблеми та труднощі на шляху вдосконалення державного регулювання розвитку залізничного транспорту України.

Ключові слова: Державне регулювання, механізми, розвиток, наукові дослідження, залізничний транспорт, транспортні послуги, концепції.

Дослідження механізмів державного регулювання розвитку залізничного транспорту має не тільки вагоме значення, але й свої особливості.

По-перше, регулювання має оперативний характер, бо пов'язане з рухом, а тому й механізми регулювання мають постійно враховувати швидко мінливе середовище [1].

По-друге, прийняття регулятивних рішень здебільшого відбувається в умовах випадкових явищ і конкретних ситуацій, часто керуючись власним досвідом та інтуїцією, здатністю до розумного ризику, самостійного знаходження управлінцями потрібних джерел, безперервного інноваційного пошуку необхідної інформації, що гальмує процес розвитку залізничного транспорту та інтегрування України у світовий економічний простір, породжує невпорядкованість системи державного регулювання, що вимагає невідкладного й оперативного залучення дослідників до наукового розв'язання таких важливих ключових завдань:

- пошук нових механізмів упорядкування системи державного регулювання залізничного транспорту;
- адаптація законодавчої й організаційної бази до нових умов;
- прискореного розвитку транспортної інфраструктури;
- створення міжнародних транспортних коридорів;

- інтегрування в транспортні системи Європи та інших регіонів;
- посилення ролі людського фактора в управлінні галуззю та ін.

Важливе значення для дослідження механізмів державного регулювання розвитку вітчизняного залізничного транспорту на науковій основі, підвищення ефективності існуючих механізмів державного регулювання цього процесу мають наукові праці В. Авер'янова, Р. Коффа, Л. Артюшина, В. Бакуменка, А. Дегтяра, В. Князева, В. Лугового, С. Майбороди, Н. Нижник, О. Оболенського, В. Опришка, А. Савченка, В. Саламатова та ін.

Неабияке теоретичне значення для подальшого розв'язання проблеми мають концептуальні підходи до формування регулятивної політики в дослідженнях О. Акаєва, О. Ігнатенка, Б. Макаренка, О. Воронкова, В. Нечипоренка, А. Новікової, А. Ткаченка та ін.

За безумовної важливості цих досліджень, у цілому стан наукового опрацювання вказаної проблеми є фрагментарним. Його не можна вважати задовільним.

Утім, дослідження механізмів державного регулювання розвитку залізничного транспорту, яке зумовлено об'єктивними соціально-економічними умовами, потребує пошуку більш досконалих механізмів ефективного впливу держави на реформування та розвиток залізничного транспорту України, пов'язане з наявністю низки суперечливих тенденцій та причин, які гальмують його розвиток. Зазначені обставини потребують наукового обґрунтування відповідного перспективного плану дій та програмного їх забезпечення.

Досягнення цієї мети значною мірою визначається якістю державного регулювання, спрямованістю державно-управлінського механізму на вивчення та врахування тенденцій і закономірностей, що притаманні розвитку транспорту на тому чи іншому відрізку часу, своєчасне виявлення та розв'язання суперечностей, передбачення основних проблем і наслідків подій сьогодення, взаємоузгодженість інтересів різних регіонів не тільки України, але й Європи, рівнів ієрархії у структурі державного управління залізничним

транспорт.

Мета дослідження – висвітлити деякі труднощі й суперечності, які існують на шляху державного регулювання розвитку залізничного транспорту.

Слід зазначити, що розвиток теорії і практики державного регулювання будь-якого економічного процесу в тому числі й залізничного транспорту, залежить від багатьох факторів, зокрема таких, як: трансформація державно-управлінських відносин, удосконалення структурно-функціональних основ побудови системи державного управління, форм і методів управління суспільством взагалі та його окремими галузями і сферами, від адаптації нових наукових напрацювань управлінської думки і тих методичних рекомендацій, які вказують на шляхи практичного вирішення конкретної проблеми. Органічний взаємозв'язок цих факторів закономірний: наука визначає тенденції, закономірності, виниклі суперечності, розробляє нові підходи до їх подолання. Практика покликана забезпечити їх перевірку на ефективність та відібрати найбільш оптимальні її варіанти.

Але цілком слушно деякі дослідники проблем державного регулювання розвитку залізничного транспорту останнім часом вказують на великий відрив теоретичних досліджень від надання кваліфікованої й науково обґрунтованої допомоги в подоланні існуючих на транспорті суперечностей і проблем. Це призводить до великого відставання в розвитку залізничного транспорту в усіх питаннях його функціонування: уповільнюється зміна нормативно-управлінських актів, законів, положень, інструкцій; послаблюються організаційно-правові методи впливу суб'єкта управління на модернізацію, технічне переоснащення залізничного транспорту тощо. Нормативно-правові документи перестають, у зв'язку з цим, діяти, а інколи навіть стають гальмом на шляху розвитку.

І, навпаки, науково обґрунтована й своєчасна корекція законів, інструкцій, положень на залізничному транспорті може забезпечити якісне стратегічне прогнозування, планування, пришвидшити особливо плідну,

оптимально дійову організацію роботи залізничного транспорту.

В Україні, сьогодні, на жаль, має місце серйозне відставання в галузі своєчасної координації наукових пошуків дослідників сфери залізничного транспорту, існує й продовжує розповсюджуватися їх розпорошеність.

Дослідження українських науковців рідко закінчуються актуальними для практики сьогоднішнього висновками, науково обґрунтованими практичними рекомендаціями, зокрема, щодо впровадження нових механізмів цільового державного регулювання розвитку залізничного транспорту, що зумовлює великий розрив між теорією і практикою, породжує формалізм і неузгодженість у діяльності центральних органів виконавчої влади.

Проблема ускладнюється ще й тим, що в самій науці управління відсутня достовірна науково обґрунтована концептуальна позиція й інтерпретація багатьох доленосних, ключових проблем державного регулювання взаємодії суб'єктів управління, чітка позиція, наприклад, щодо участі і втручання держави в економічні процеси, що за роки радянської влади базувалися на адміністративно-командній основі, яка себе вичерпала і вже не здатна в умовах ринку забезпечувати розвиток сучасної економіки і, зокрема, залізничного транспорту.

Існуючі розбіжності в поглядах на ці та інші питання в наукових колах значно послаблюють позиції України в проведенні економічних реформ.

Тому всі зміни в державному регулюванні розвитку залізничного транспорту мають неминуче відбуватися тільки на науковій основі з урахуванням інтересів держави, приватного сектора та громадян. Одні дебати й дискусії, зокрема, про зменшення використання адміністративних методів управління в економічній сфері на користь економічних без наукового обґрунтування оптимального співвідношення державного управління і саморегулюючих ринкових механізмів у системі розвитку залізничного транспорту не діють.

Потрібні серйозні науково-дослідні програми, чіткі концептуальні позиції фахівців, спочатку локальні комплексні дослідження, а потім, з

урахуванням результатів локальних досліджень, – і більш масштабні експерименти на вітчизняній залізниці з найбільш пріоритетних напрямків.

Такі дослідження проводяться, але, на превеликий жаль, не регулюються державою їхнє упровадження й визнання існуючою масовою практикою, не оголошуються економічний ефект таких наукових досліджень, їхні найважливіші здобутки та недоліки. Відсутнє широке обговорення результатів комплексних досліджень наукових колективів на сторінках журналу «Залізничний транспорт України». Назріла необхідність створення ще одного спеціального наукового видання, на зразок «Науковий супровід розвитку залізничного транспорту України» як спеціалізованого фахового наукового видання з правом друкувати результати наукових досліджень аспірантів, молодих науковців і наукових колективів, виконавців тем на замовлення Укрзалізниці з обов'язковими розширеними анотаціями результатів досліджень та їхнього упровадження в конкретні галузі залізничного транспорту.

Відзначимо, що такий процес уже започатковано: Розроблено й схвалено Кабінетом Міністрів України Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту України [2], в якій враховано досвід реформування залізниць Російської Федерації, Казахстану, Польщі, Німеччини та інших країн Європи й особливості, притаманні кожній з шести залізниць України: Донецькій, Львівській, Одеській, Південній, Південно-Західній, Придніпровській.

В основу Програми закладено такі головні принципи здійснення реформи:

– формування єдиної системи залізничного транспорту України та державної власності на 100 % акцій створюваної Державної акціонерної компанії «Українські залізниці»;

– розподіл функцій державного управління, які передаються Мінтрансв'язку, і господарського управління залізничним транспортом, які передаються господарюючому суб'єктові – ДАК «Українські залізниці»;

– збереження державного контролю за діяльністю залізничного транспорту;

– розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольних і конкурентного або потенційно конкурентного секторів. Державне регулювання тарифів і цін на послуги зберігається в монопольному секторі і зменшується там, де є конкуренція;

– підвищення соціальної захищеності працівників залізничного транспорту, розробка разом із профспілками та прийняття галузевої програми по даному питанню;

– збереження у складі господарюючого суб'єкта, якому передаються функції господарського управління залізничним транспортом, об'єктів соціальної сфери, які сприяють створенню умов для забезпечення безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу й відносин соціального партнерства та ін. [3].

Метою Програми є сприяння уряду України у формуванні регулятивної політики реформування залізничної сфери, залучення широкої громадськості до загального обговорення розвитку цієї важливої галузі суспільства [4].

Особливо це стосується наукового обґрунтування визначення нових функцій державного регулювання розвитку залізничного транспорту, усвідомлення того, що від особистісних якостей і професіоналізму спеціаліста-залізничника, його особистісної спрямованості залежить успіх цього розвитку. На жаль, до цього часу людський фактор у системі транспорту залишається недостатньо вивченим.

За визначенням, яке частіше зустрічається в наукових дослідженнях, функція тлумачиться як якісна характеристика системи, спрямована на її збереження, підтримання і розвиток. Але, на наш погляд, будь-яка система є категорією не тільки стійкою, але водночас вона завжди має в собі великий потенціал розвитку, в якому виявляється певний баланс внутрішніх і зовнішніх зв'язків, яким мало цікавляться управлінці, не підозріваючи про те, що саме тут знаходяться невичерпні можливості успішного регулювання

розвитку залізничного транспорту.

Залежно від того, яка мета перед ним поставлена, попри те, що будь-яке державне регулювання ґрунтується на певних нормах, які встановлюються між суб'єктами регулювання, ці норми, як правило, спрямовані на зняття суперечностей і утруднень, які виникають в процесі державного регулювання. Але нова нормативна функція державного регулювання має свої особливості: успішно управляти, регулювати розвиток сучасного залізничного транспорту можливо тільки за рахунок підвищення правової і професійно-управлінської культури. Цілком очевидним і має бути усвідомлення того, що нічого не можна буде досягти, якщо не зможемо відновити моральне ставлення до виконання будь-якої праці, до своїх обов'язків. Професіоналізм і моральність – речі невід'ємні, органічно пов'язані між собою.

Звідси висновок – щоб регулювати розвиток залізничного транспорту, державні діячі мають вчасно і постійно отримувати чітку інформацію про стан культури взаємодії існуючих на транспорті підсистем, рівень цієї взаємодії, існуючі або виникаючі конфлікти і недоліки у виробничих стосунках тощо.

Поза межами такого підходу державне регулювання стає безадресним і неефективним, державні діячі відчужуються від реальних виконавців і творців цього самого розвитку залізничного транспорту, коло їхнього впливу обмежується, губиться зворотний зв'язок між суб'єктами державного регулювання розвитку залізничного транспорту.

Таким чином, збагачення центральних органів виконавчої влади в галузі залізничного транспорту України системою нових наукових знань, принципів, форм і методів удосконалення існуючої системи механізмів регулювання розвитку залізничного транспорту, проведення спеціальних цільових наукових досліджень у цій сфері – об'єктивна вимога часу і ринкового соціуму.

Попередні результати проведених досліджень дозволяють зробити такі

висновки і пропозиції:

1. Уявляється за доцільне розробити цілісну державну програму цільового формування наукового корпусу залізничної сфери як одну з передумов прискореного розвитку залізничної галузі, в тому числі – сфери державного управління нею. З цією метою під егідою Міністерства транспорту та зв'язку України створити Центр міжнародного наукового співробітництва.

2. Назріла необхідність формування інформаційного забезпечення наукових робіт зі створення оновленої системи професійної підготовки висококваліфікованих кадрів для залізничної галузі, реалізації концепції широкого застосування сучасних комп'ютерних технологій, результатів і досягнень інших наук (психології, людинознавства, інформаційної культури, соціології тощо), коригування змісту навчання інженерів XXI ст.

3. Оскільки загально визнаною світовою тенденцією розвитку суспільного виробництва й управління ним стає все більше урахування людського чинника, зміст професійної діяльності державних службовців, система управлінської діяльності зазнає відповідних змін. У зв'язку з цим державне регулювання розвитку залізничного транспорту теж вимагає науково обґрунтованих кардинальних концептуальних та інноваційних перетворень.

Список використаних джерел:

1. Гончаренко В.П. К вопросу о Государственной программе и особенностях реформирования железнодорожного транспорта Украины // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 5. – С. 10 – 13.

2. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту: Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів від 27 грудня 2006 р. за № 651-р // Вісник України. – 2007. – № 1. – С. 198 – 202.

3. Кривопішин О.М. Динаміка розвитку залізниці України / Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С. 17 – 18.

4. Кривопішин О.М., Ейтуніс Г.Д. Регіональна політика залізниць України в період їх реформування // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 1. – С. 23 – 27.

Suschenko R.V. The science role is in overcoming problems and contradictions of state adjusting of development of railway transport.

This article reveals aspects and difficulties during the improvement of governmental regulation of developing the sector of railway transport of Ukraine.

Key words: State adjusting, mechanisms, development, scientific researches, railway transport, transport services, conceptions.

Сущенко Р.В. Роль науки в преодолении проблем и противоречий государственного регулирования развития железнодорожного транспорта

Рассмотрены проблемы и трудности на пути усовершенствования государственного регулирования развития железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: государственное регулирование, механизмы, концепции, развитие, научные исследования, железнодорожный транспорт, транспортные услуги.