ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 334.724.6:338. 47:354.41 (477)

Ю. І. Мискін, к.е.н., доцент,
А. О. Долгий, здобувач

ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Анотація. *У статті здійснено оцінку стану діяльності підприємств залізничного транспорту загального користування. За результатами виявлення та структуризації проблем функціонування залізничної галузі, обґрунтовано доцільність зосередження управлінського впливу у контексті державного регулювання в інституційному, інвестиційному, мотиваційному та інформаційному напрямах. Використовуючи метод екстраполяції динамічних рядів, здійснено прогноз економічної ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту на період 2011-2015 років та визначено на його основі вектори розвитку залізничної галузі в Україні.*

Ключові слова: *залізнична галузь, підприємства залізничного транспорту, державне регулювання, проблеми, прогноз.*

Ю. И. Мискин, к.э.н., доцент,
А. А. Долгий, соискатель

ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Аннотация. *В статье осуществлена оценка состояния деятельности предприятий железнодорожного транспорта общего пользования. По результатам выявления и структуризации проблем функционирования железнодорожной отрасли, обоснована целесообразность сосредоточения управленческого воздействия в контексте государственного регулирования в институциональном, инвестиционном, мотивационном и информационном направлениях. Используя метод экстраполяции динамических рядов, осуществлен прогноз экономической эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта на период 2011-2015 годов и на его основе определены векторы развития железнодорожной отрасли в Украине.*

Ключевые слова: *железнодорожная отрасль, предприятия железнодорожного транспорта, государственное регулирование, проблемы, прогноз.*

Yu. I. Myskin, candidate of economic sciences,
associate professor of the accounting department,
A.O. Dolgyi, candidate of sciences degree seeker

VECTORS OF RAILWAY ECONOMIC SECTOR DEVELOPMENT IN UKRAINE

Abstract. *The status of railway public transportation companies' activity is estimated in the article. According to the results of detecting and structuring the railway sector problems, the expediency of managerial influence concentration, in the context of government regulation in the institutional, investment, motivational and informational directions, is grounded. Using the extrapolation method of time series, the economic efficiency forecast of railway transportation companies' activity for the period of 2011-2015 is made; vectors of railway sector development in Ukraine are defined on its basis.*

Keywords: *railway sector, railway transportation companies, government regulation, problems, forecast.*

Залізнична галузь є стратегічно важливою для економіки України. Питома вага вантажних перевезень залізничним транспортом у обсязі загальних вантажних перевезень усіма видами транспорту протягом останніх 10 років складає в середньому 54,5 %, а вантажообороту – 50,9 %. Для переважної більшості галузей, господарська діяльність підприємств яких пов'язана з постійним перевезенням вантажів, залізничний транспорт є єдиною альтернативою. За таких умов прогнозоване функціонування залізничної галузі є необхідною передумовою забезпечення збалансованого економічного розвитку.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

Дослідженням питань підвищення ефективності державного регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту присвячені роботи науковців: Аксьонова І. М., Алімова О. М., Ейтутіса Г. Д., Микитенко В. В., Панасюка Б. Я., Пащенка Ю. Є., Поповкіна В. А., Хвесика М. А., Чернюк Л. Г. та інших. Результати їх досліджень є теоретично цінними та практично значимими. Проте динамічні зміни в економіці України ставлять нові завдання перед вченими щодо переосмислення державного регулювання функціонування підприємств залізничної галузі у контексті підвищення її ефективності.

Метою дослідження є оцінка основних проблем залізничної галузі в Україні та окреслення векторів розвитку підприємств залізничного транспорту. Це дасть можливість визначити проблемні місця в процесі забезпечення ефективного функціонування залізничної галузі, виявити існуючі причинно-наслідкові зв'язки та тенденції і намітити вектори поліпшення державного регулювання залізничного транспорту загального користування в Україні.

Виклад основного матеріалу. Стабільність функціональної діяльності залізничного транспорту загального користування в Україні значною мірою залежить від ефективності державного регулювання залізничної галузі. Проте і державна ініціатива повинна бути підпорядкована конкретно-історичним обставинам, які, через природу причинно-наслідкового зв'язку, обумовлюють прояв економічних явищ та закономірностей. Тобто, науковий пошук шляхів удосконалення державного регулювання функціонування залізничного транспорту загального користування в Україні необхідно здійснювати з урахуванням фактичного стану та існуючих історично сформованих проблем залізничної галузі держави у конкретний момент часу.

Більшість існуючих проблем, притаманних залізничній галузі України, можна узагальнити у розрізі чотирьох основних груп: інституційні, інвестиційні, мотиваційні та інформаційні.

До інституційної групи проблем відносяться: недосконалість нормативно-правової бази функціонування залізничного транспорту [7, с. 133; 3, с. 6]; застарілі форми управління галуззю [6, с. 295]; відсутність належної державної підтримки інноваційного розвитку галузі [6, с. 295]; недосконаліть законодавства у частині залучення інвестицій, що обумовлює, крім фізичного зносу, моральне старіння, невідповідність технічної озброєності залізниць сучасним вимогам [6, с. 295] тощо.

До інвестиційної групи проблем відносяться: старіння основних засобів, їх фізичний та моральний знос; невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних засобів та нестача інвестицій, що стримує інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць; низький рівень рентабельності діяльності підприємств залізничного транспорту, спричинений: збитковістю пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилася у 3,5 рази [5, с. 137]; недостатній рівень інвестиційної складової у тарифах на вантажні перевезення, які в середньому в 2 рази нижчі, ніж у країнах СНД, й у 3-5 разів – порівняно з європейськими; зростання вартості продукції, яка споживається залізничним транспортом, у розмірах, які в 1,5-2 рази перевищували рівень підвищення тарифів [7, с. 133].

До групи мотиваційних проблем залізничної галузі відносяться: система оплати праці, яка мало залежить від фактичного внеску суб'єкта господарювання у виконання загальних обсягів транспортної роботи й особливо від якості його роботи та його взаємодії з іншими підрозділами в єдиному технологічному процесі [3, с. 7], що зумовлює низький рівень транспортного сервісу [5, с. 137]; недостатній рівень забезпеченості можливості кар'єрного зростання обдарованої молоді структурних підрозділів залізничної галузі [4]; низький рівень заробітної плати працівників науково-дослідного сектора інноваційної інфраструктури залізничного транспорту, тобто зниження престижу інтелектуальної праці [1, с. 267; 5].

Група інформаційних проблем характеризується невідповідністю якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам (комерційна швидкість доставки вантажів залізницями України майже у 2 рази нижча, ніж у розвинених державах світу, спостерігається значне відставання у впровадженні інтермодальних, логістичних та інформаційних технологій, комплексності й сервісу при наданні послуг) [7, с. 133].

Розуміючи наявні проблеми залізничної галузі економіки України, спробуємо визначити основні тенденції її розвитку шляхом прогнозування показників ефективності діяльності залізничного транспорту. При цьому варто відзначити, що основною метою прогнозування є мінімізація рівня невизначеності, у межах якої органи влади, до обов'язків яких віднесено регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту, можуть результативно здійснювати свої функціональні повноваження. Щоб бути ефективним, прогноз не обов'язково повинен бути точним. Фак-

тично у прогнозуванні точність менш важлива, ніж процес (виявлені тенденції розвитку керованої системи) [2, с. 12].

З метою оцінки поточних векторів розвитку залізничної галузі здійснимо прогноз основних показників (чистий прибуток (збиток) (ЧП(З)), дохід від надання послуг (Д), залишкова вартість основних засобів (ЗВОЗ), вартість необоротних активів (НА), оборотних активів (АО), власного капіталу (ВК), зобов'язань (З), валюта балансу (ВБ), освоєні протягом року капітальні інвестиції (ОКІ), середньомісячна заробітна плата працівників (СЗП), сума витрат на оплату праці (ВОП) та обсяги виробничих витрат (ВВ)) ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту загального користування на середньострокову перспективу (2011-2015 роки).

За результатами аналізу визначено, що найоптимальнішим методом прогнозу для передбачення кожного з показників ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту України є опис динамічного ряду за допомогою тренду. Тому для прогнозу на період 2011-2015 років доцільно використати саме ті види і форми рівнянь, якими найкраще описуються тенденції у динаміці.

Узагальнений прогноз показників ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту України на період 2011-2015 років буде мати вигляд, представлений на таблиці 1.

Таблиця 1

Узагальнений прогноз показників ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту України на період 2011 – 2015 років*

Показники	Прогноз складений на основі тренду …	Прогнозні значення показників				
		2011 рік	2012 рік	2013 рік	2014 рік	2015 рік
ЧП(З)	y = -34,251x2 + 430,98x - 630,88	-34,5	-391,3	-816,6	-1310,4	-1872,7
Д	y = 13317e0,1532x	71902,2	83814,3	97699,8	113885,9	132753,4
ЗВОЗ	y = 737,51x2 - 602,12x + 17280	99895,4	116256,0	134091,6	153402,3	174188,0
НА	y = 768,33x2 - 179,67x + 17670	108661,6	126153,5	145182,1	165747,3	187849,2
ОА	y = 80,232x2 - 457,04x + 3343,3	8023,9	9412,2	10961,0	12670,2	14539,9
ВК	y = 514,04x2 - 344,86x + 16922	75327,4	86805,4	99311,6	112845,8	127408,1
З	y = 329,26x2 - 243,5x + 4099,3	41261,3	48590,7	56578,7	65225,3	74530,3
ВБ	y = 843,29x2 - 588,35x + 21021	116587,2	135394,6	155888,5	178068,9	201936,0
ОКІ	y = 958,48e0,2438x	14028,5	17904,3	22851,0	29164,4	37222,2
СЗП	y = 15,715x2 + 97,658x + 387,23	3363,0	3822,1	4312,6	4834,6	5388,0
ВОП	y = 48,45x2 + 575,42x + 1673,6	13865,7	15555,4	17342,1	19225,7	21206,2
ВВ	y = 10024e0,1416x	47634,9	54885,9	63240,5	72866,9	83958,6

** Розроблено авторами.*

Розраховані прогнозні значення базуються на методі екстраполяції рядів динаміки. Проте отриманий екстраполяційним методом прогноз, враховуючи тенденції в динаміці, не завжди забезпечує збереження внутрішніх взаємозв'язків між пов'язаними показниками. Тому з метою перевірки структурних зв'язків у значеннях прогнозу на 2011-2015 роки підставимо їх значення у рівняння балансу:

$$Активи\ (ВБ) = Власний\ капітал\ (ВК) + Зобов'язання \quad (1)$$

Результати перевірки збереженості структурних зв'язків у прогнозі показників ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту наведемо в таблиці 2. Відповідно до них, відхилення між прогнозованим та розрахунковим значенням валюти балансу є несуттєвими і свідчать про збереженість структурних зв'язків у рамках передбачення на період 2011 – 2015 років.

Таблиця 2

Перевірка наявності внутрішніх взаємозв'язків між прогнозними значеннями показників ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту України*

Рік	Прогнозні значення показників			Розраховане значення ВБ на основі рівняння балансу (ВК + З)
	ВК	З	ВБ	
2011	75327,4	41261,3	116587,2	116588,7
2012	86805,4	48590,7	135394,6	135396,1
2013	99311,6	56578,7	155888,5	155890,3
2014	112845,8	65225,3	178068,9	178071,1
2015	127408,1	74530,3	201936,0	201938,4

** Розроблено автором за даними звітів Укрзалізниці.*

Прогноз основних показників ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту на період 2011-2015 років надає підстави ще раз зазначити, що точність прогнозних значень у цьому випадку є менш важливою, ніж тенденції в динаміці, які визначають вектори розвитку керованої системи (у нашому випадку – ефективність функціонування залізничної галузі).

За результатами прогнозу можна визначити наступні тенденції:

1. Фінансові результати діяльності залізничного транспорту, для відображення яких використовувався показник «чистий прибуток (збиток)», з кожним періодом у майбутньому погіршуються, що свідчить про наявність негативних тенденцій у функціонуванні залізничної галузі уже сьогодні.

2. Усім іншим показникам ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту, значення яких у майбутньому спрогнозовано, притаманні позитивні тенденції у динаміці. Проте їх зростання є недостатньою умовою для підвищення результативності господарювання в цілому.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Дослідження фактичного стану функціонування підприємств залізничного транспорту дало можливість виявити ряд негативних тенденцій, а саме: стрімке зростання зношеності основних засобів, збитковість послуг із перевезення пасажирів, зростання залежності галузі від зовнішнього капіталу, низький рівень реалізації мотиваційної функції управління. За результатами їх структуризації проблеми залізничної галузі було узагальнено у розрізі чотирьох основних груп – інституційної, інвестиційної, мотиваційної та інформаційної. Їх чітке усвідомлення дозволяє обґрунтувати основні напрямки в удосконаленні державного регулювання функціональної діяльності підприємств залізничного транспорту загального користування в Україні.

Прогнозування основних показників ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту України на період 2011-2015 років дозволило виявити, що за збереження існуючих умов, діяльність підприємств залізничної галузі буде збитковою. Така ситуація вимагає від держави, як основного власника, переоцінки векторів розвитку стратегічно важливої галузі та удосконалення механізмів державного регулювання функціонування підприємств залізничного транспорту загального користування в Україні.

Подальші дослідження векторів розвитку залізничної галузі повинні спрямовуватися на наукове обґрунтування застосування механізмів вирішення виявлених проблем та підвищення ефективності державного регулювання функціональної діяльності залізниць України.

Література

1. Кірдіна О. Г. Удосконалення методів та принципів організації інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті // Вісник економіки і промисловості / О. Г. Кірдіна. – 2010. – № 32. – С. 262-269.

2. Крисоватий А. І. Планування та прогнозування податкових надходжень : навч. посіб. / А. І. Крисоватий, А. Я. Кізима, В. В. Маслій. – Тернопіль : Економічна думка ТНЕУ, 2011. – 260 с.

3. Лимаренко Н. П. Проблеми та механізм управління підприємствами залізничного транспорту / Н. П. Лимаренко // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2010. – вип. 104. – С. 6-8.

4. Орлова В. М. Проблема євроінтеграції вітчизняного залізничного транспорту у контексті теорії систем управління [Електронний ресурс] / В. М. Орлова. – Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/Portal/Soc_ Gum/VSUNU/2010_11_2/Orlov.pdf

5. Рудаков О. Г. Державна програма реформування залізничного транспорту на 2009-2015 роки : проблеми та шляхи вирішення [Електронний ресурс] / О. Г. Рудаков. – Режим доступу : www.ukr-socium.org.ua/Arhiv/Stati/2_2010/133-143_2'10_-15.pdf

6. Шевченко С. Ю. Особливості відтворення основного капіталу та основні напрямки розвитку інвестиційних процесів на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / С. Ю. Шевченко. – Режим доступу : wwww.nbuv.gov.ua/portal/Natural/Vdnuzht/2009_29/916shev.pdf

7. Шевченко С. Ю. Сучасний стан і проблеми управління залізничним транспортом України / С. Ю. Шевченко // Національне господарство України: теорія та практика управління. – 2009. – С. 131-137.

Bibliography

1. Kirdina O. H. Udoskonalennia metodiv ta pryntsypiv orhanizatsii investytsiino-innovatsiinoi diialnosti na zaliznychnomu transporti // Visnyk ekonomiky i promyslovosti / O. H. Kirdina. – 2010. – № 32. – S. 262-269.

2. Krysovatyi A. I. Planuvannia ta prohnozuvannia podatkovykh nadkhodzhen : navch. pos. / A. I. Krysovatyi, A. Ya. Kizyma, V. V. Maslii. – Ternopil : Ekonomichna dumka TNEU, 2011. – 260 s.

3. Lymarenko N. P. Problemy ta mekhanizm upravlinnia pidpryiemstvamy zaliznychnoho transportu / N. P. Lymarenko // Zbirnyk naukovykh prats Ukrainskoi derzhavnoi akademii zaliznychnoho transportu. – 2010. – vyp. 104. – S. 6-8.

4. Orlova V. M. Problema yevrointehratsii vitchyznianoho zaliznychnoho transportu u konteksti teorii system upravlinnia [Elektronnyi resurs] / V. M. Orlova. – Rezhym dostupu : www.nbuv.gov.ua/Portal/Soc_ Gum/VSUNU/2010_11_2/Orlov.pdf

5. Rudakov O. H. Derzhavna prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2009-2015 roky : problemy ta shliakhy vyrishennia [Elektronnyi resurs] / O. H. Rudakov. – Rezhym dostupu : www.ukr-socium.org.ua/Arhiv/Stati/2_2010/133-143_210_-15.pdf

6. Shevchenko S. Yu. Osoblyvosti vidtvorennia osnovnoho kapitalu ta osnovni napriamky rozvytku investytsiinykh protsesiv na zaliznychnomu transporti [Elektronnyi resurs] / S. Yu. Shevchenko. – Rezhym dostupu : ww.nbuv.gov.ua/portal/Natural/Vdnuzht/2009_29/916shev.pdf

7. Shevchenko S. Yu. Suchasnyi stan i problemy upravlinnia zaliznychnym transportom Ukrainy / S. Yu. Shevchenko // Natsionalne hospodarstvo Ukrainy: teoriia ta praktyka upravlinnia. – 2009. – S. 131-137.

Надійшла 26.01.2012