

УДК 656.2

*Д. Г. Эйтулис
В. П. Костюшко*

**РЕГУЛЯТОРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА – КАЧЕСТВЕННАЯ
ФУНКЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

Розглянуті підходи до управління розвитком підприємств залізничного транспорту на рівні макроекономічної державної політики. Визначені головні причини неефективності існуючого в Україні регулювання транспортної галузі, а також шляхи подолання існуючих протиріч.

Ключові слова: державне регулювання, економічна криза, розвиток сучасної економіки, залізничний транспорт, транспортні послуги

Рассмотрены подходы к управлению развитием предприятий железнодорожного транспорта на уровне макроекономической государственной политики. Определены основные причины неэффективности существующего в Украине регулирования транспортной отрасли, а также пути преодоления существующих противоречий.

Ключевые слова: государственное регулирование, экономический кризис, развитие современной экономики, железнодорожный транспорт, транспортные услуги

Going is considered near a management by development of enterprises of railway transport at the level of macroeconomic public policy. Principal reasons of ineffectiveness of the existing in Ukraine adjusting of a transport industry, and also ways of overcoming of existent contradictions, are certain.

Keywords: government control, economic crisis, development of modern economy, railway transport, transport services

Постановка проблеми. В Україні, сьогодні, к сожалению, имеет место серьезное отставание в отрасли своевременной координации научных поисков исследователей сферы железнодорожного транспорта. Исследования украинских ученых редко заканчиваются актуальными для практики нынешнего времени выводами, научно обоснованными практическими рекомендациями, в частности, относительно внедрения новых механизмов целевого государственного регулирования развития железнодорожного транспорта, который предопределяет большой разрыв между теорией и практикой, порождает формализм и несогласованность в деятельности центральных органов исполнительной власти.

Проблема усложняется еще и тем, что в самой науке управления отсутствует достоверная научно обоснованная концептуальная позиция и интерпретация многих судьбоносных, ключевых проблем государственного регулирования взаимодействия субъектов управления, четкая позиция, например, относительно участия и вмешательства государства в экономические процессы, что за годы советской власти базиро-

© *Эйтулис Д. Г., Костюшко В. П., 2013*

вались на административно-командній основі, яка себе висчерпала і вже не спроможна в умовах ринку забезпечувати розвиток сучасної економіки і, в частині, залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В цілому стан наукової проработки вказаної проблеми є фрагментарним. Її не можна вважати задовільною. Крім того, дослідження механізмів державного регулювання розвитку залізничного транспорту, яке передбачено об'єктивними соціально-економічними умовами, потребує пошуку більш досконалих механізмів ефективного впливу держави на реформування і розвиток залізничного транспорту України, пов'язане з наявністю ряду суперечливих тенденцій і причин, які гальмують його розвиток. Відзначені обставини потребують наукового обґрунтування відповідного перспективного плану дій і їх програмного забезпечення.

Достиження цієї мети в значній мірі визначається якістю державного регулювання, спрямованістю державно-управлінського механізму на вивчення і врахування тенденцій і закономірностей, що властиві розвитку транспорту на даній або іншій ділянці часу, своєчасне виявлення і вирішення суперечностей, передбачення основних проблем і наслідків подій нинішнього часу, узгодженість інтересів різних регіонів не тільки України, але й Європи, рівня ієрархії в структурі державного управління залізничним транспортом.

Изложение основного материала. В час першої хвилі економічного кризи в 2008 р. уряди провідних світових держав рятували економіку, вливаючи ліквідність в банківську систему. Для боротьби з другою хвилею, яку ми спостерігаємо зараз, застосовуються різні методи, однак, як і раніше, ці заходи не вирішують, а лише відкладають проблеми, накопичені в світовій економіці. З часом невирішені проблеми виллюються в третю хвилю економічного кризи, яка виявиться найруйнівнішою з усіх попередніх, і ризикує повністю перекрити економічну і геополітичну карту України [7].

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

В-перше, регулювання має оперативний характер, тому що пов'язано з рухом, і тому механізми регулювання повинні постійно враховувати швидко змінювану середовище [1].

В-друге, прийняття регулятивних рішень в більшості випадків відбувається в умовах випадкових подій і конкретних ситуацій, часто керуючись власним досвідом і інтуїцією, здатністю до умовного ризику, самостійному знаходженню управлінських рішень потрібних джерел, постійного інноваційного пошуку необхідної інформації, яка гальмує розвиток залізничного транспорту і інтегрування України в світову економічну простору, породжує неадекватність системи державного регулювання, яке потребує негайного і оперативного залучення дослідників до наукового вирішення таких важливих ключових завдань:

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

- интегрирование в транспортные системы Европы и других регионов;
- усиление роли человеческого фактора в управлении отраслью и др.

Следует отметить, что развитие теории и практики государственного регулирования любого экономического процесса в том числе и железнодорожного транспорта, зависит от многих факторов, в частности таких, как: трансформация государственно-управленческих отношений, усовершенствование структурно-функциональных основ построения системы государственного управления, форм и методов управления обществом вообще и его отдельными отраслями и сферами, от адаптации новых научных наработок управленческой мысли и тех методических рекомендаций, которые указывают на пути практического решения конкретной проблемы. Органическая взаимосвязь этих факторов закономерна: наука определяет тенденции, закономерности, возникшие противоречия, разрабатывает новые подходы к их преодолению. Практика призвана обеспечить их проверку на эффективность и отобрать наиболее оптимальные ее варианты.

Но вполне правильно некоторые исследователи проблем государственного регулирования развития железнодорожного транспорта, в последнее время, указывают на большой отрыв теоретических исследований от предоставления квалифицированной и научно обоснованной помощи в преодолении существующих на транспорте противоречий и проблем. Это приводит к большому отставанию в развитии железнодорожного транспорта во всех вопросах его функционирования: замедляется изменение нормативно-управленческих актов, законов, положений, инструкций; ослабляются организационно-правовые методы влияния субъекта управления на модернизацию, техническую переоснастку железнодорожного транспорта и т. п.

Нормативно-правовые документы перестают, в связи с этим, действовать, а иногда даже становятся тормозом на пути развития. И, наоборот, научно обоснованная и своевременная коррекция законов, инструкций, положений на железнодорожном транспорте может обеспечить качественное стратегическое прогнозирование, планирование, ускорить особенно плодотворную, оптимально действенную организацию работы железнодорожного транспорта [5].

Главные причины неэффективного развития железных дорог Украины являются первичными в системе управления (рис. 1). Это предопределяет направления развития и схемы организационных структур управления. Последнее является средством проведения преобразований. Реформирование транспортной системы должно основываться на результатах научных исследований и разработках формирования экономического, нормативно-правового и ресурсного обеспечения экономического роста и функционирования комплекса объектов железных дорог Украины, а также на вариантных разработках с оценкой эффективности их организационных структур (рис. 2).

Существующие расхождения во взглядах на эти и другие вопросы в научных кругах значительно ослабляют позиции Украины в проведении экономических реформ. Нужны серьезные научно-исследовательские программы, четкие концептуальные позиции специалистов, сначала локальные комплексные исследования, а потом, с учетом результатов локальных исследований, – и более масштабные эксперименты на отечественной железной дороге из наиболее приоритетных направлений.

Отметим, что такой процесс уже основан: разработана и одобрена Кабинетом Министров Украины Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2019 гг. и Программа экономических реформ Украины на 2010-2014 гг., в которой учтен опыт развитых европейских держав. Целью Программы является содействие правительству Украины в формировании регулятивной политики

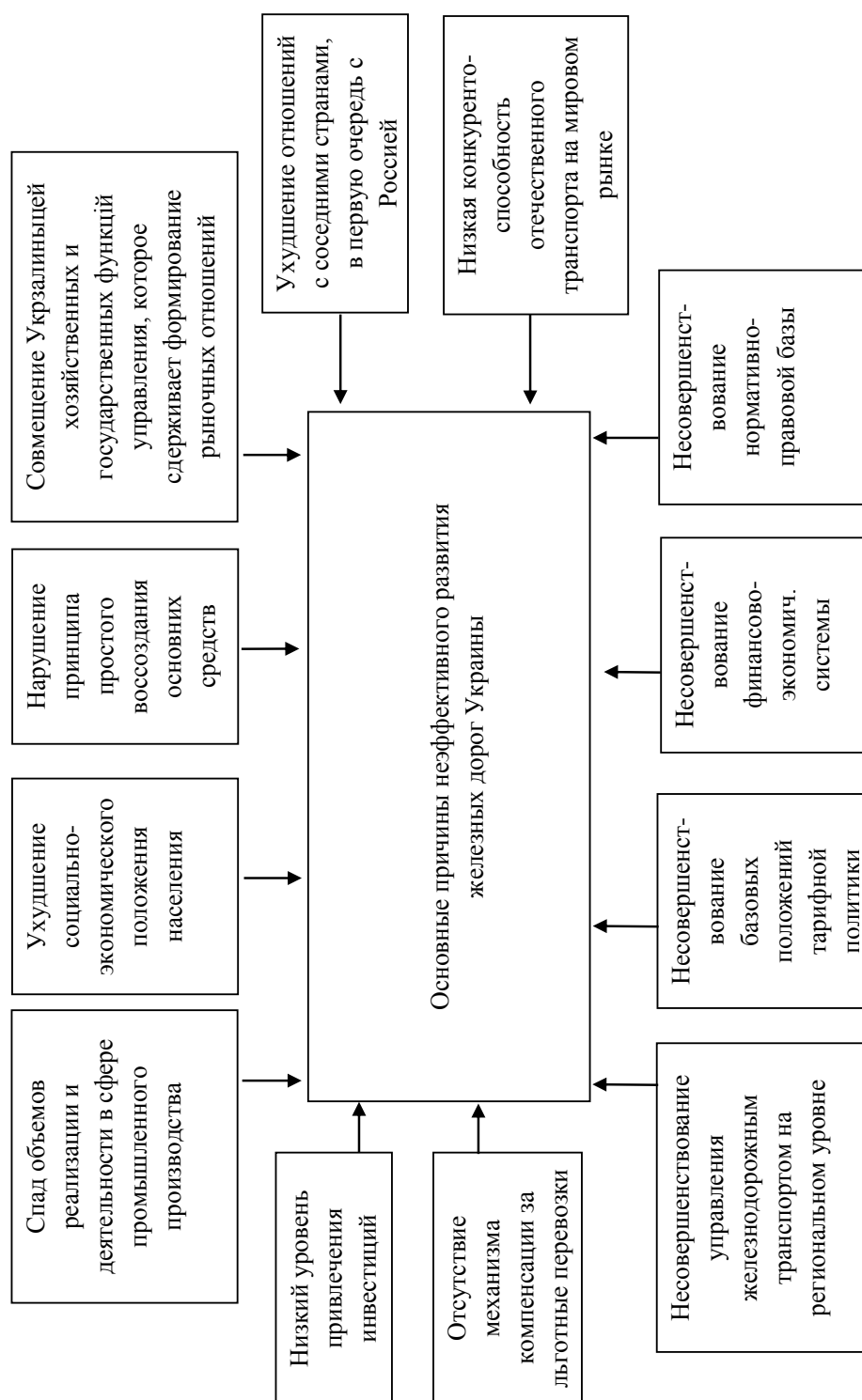


Рис. 1. Основные причины неэффективного развития железных дорог Украины [2]

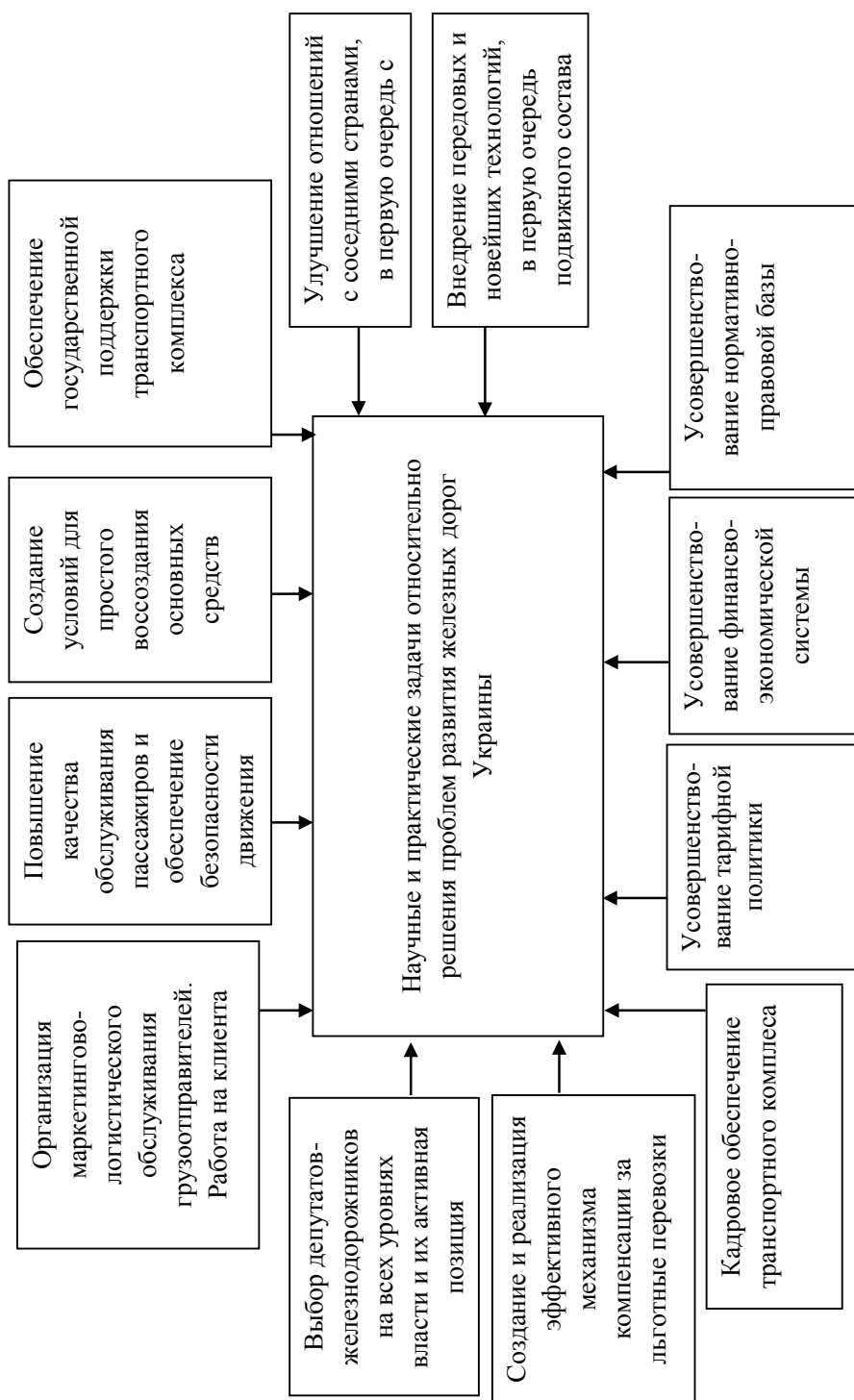


Рис. 2. Научные и практические задачи относительно решения проблем развития железных дорог Украины [3]

реформирования железнодорожной сферы, привлечения широкой общественности к общему обсуждению развития этой важной отрасли экономики [5]. Особенно это касается научного обоснования разделения функций государственного и хозяйственного регулирования развития железнодорожного транспорта.

На наш взгляд, любая система является категорией не только стойкой, но в то же время она всегда имеет в себе большой потенциал развития, в котором оказывается определенный баланс внутренних и внешних связей, которым мало интересуются управленцы, не подозревая о том, что именно здесь находятся неисчерпаемые возможности успешного регулирования развития железнодорожного транспорта.

В зависимости от того, какая цель перед ним поставлена, несмотря на то, что любое государственное регулирование основывается на определенных нормах, которые устанавливаются между субъектами регулирования, эти нормы, как правило, направлены на снятие противоречий и затруднений, которые возникают в процессе государственного регулирования. Но новая нормативная функция государственного регулирования имеет свои особенности: успешно управлять, регулировать развитие современного железнодорожного транспорта возможно только за счет повышения правовой и профессионально-управленческой культуры. Полностью очевидным и должно быть осознание того, что ничего нельзя будет достичь, если не сможем возобновить моральное отношение к выполнению любого труда, к своим обязанностям. Профессионализм и нравственность – вещи неотъемлемые, органично связанные между собой [6].

Выводы. Для эффективного регулирования развитием железнодорожного транспорта на высшем уровне государственного управления необходимо наличие информации о качественной и достоверной информации об основных причинах неэффективного развития железных дорог Украины конкретно за определенный промежуток времени с адекватной разработкой и реализацией мероприятий по решению проблем развития железных дорог Украины.

Вне пределов такого подхода государственное регулирование становится безадресным и неэффективным, государственные деятели отчуждаются от реальных исполнителей и творцов этого самого развития, круг их влияния ограничивается, теряется обратная связь между субъектами государственного регулирования развития железнодорожного транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гончаренко В. П. К вопросу о Государственной программе и особенностях реформирования железнодорожного транспорта Украины // Железнодорожный транспорт Украины. – 2007. – № 5. – С. 10 – 13.
2. Ейтутіс Г. Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: дис. д.е.н.: 08.00.03 / Г. Д. Ейтутіс. – К., 2010.
3. Ейтутіс Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія. – Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.
4. Кривошійшин О.М. Динаміка розвитку залізниць України//Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С. 17 – 18.
5. Кривошійшин О.М., Ейтутіс Г.Д. Регіональна політика залізниць України в період їх реформування // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 1. – С. 23-27.
6. Писаревский Г. Е. На современном этапе реформирования // Железнодорожный транспорт, 2006. – № 2. – С. 75 – 78.
7. Прозоров Ю. Президент Украинского общества финансовых аналитиков // Кризис: Третье пришествие. // Украинский Бизнес Ресурс. Свежие новости Украины и мира на ubr.ua 02.09.2011.