

УДК656.2:31

*Олена Андрєєва, доцент, к.е.н.,
(доцент кафедри «Фінани і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

*Ольга Варфоломєєва
(студентка магістратури спеціальності «Фінанси і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

ЗОВНІШНІ ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена дослідженню впливу зовнішніх факторів на діяльність залізничного транспорту України. Розглянуто питання важливості залізничного транспорту для держави та для забезпечення соціальних потреб населення в перевезенні. Висвітлена роль залізничного транспорту у функціонуванні національної економіки. У статті перераховано специфічні риси залізничної галузі, зроблено наголос на їх взаємозв'язку з внутрішніми та зовнішніми факторами впливу та утворенням, внаслідок такого зв'язку, специфічних умов функціонування галузі. Проведено факторний аналіз впливу на діяльність залізничної галузі, в контексті якого фактори поділені на внутрішні та зовнішні. До внутрішніх віднесено: жорсткі стандарти руху, поєднання централізованого та децентралізованого принципу управління діяльністю залізниць, кваліфікація кадрів, можливість прийняття помилок в управлінських рішеннях. Наголос зроблено на зовнішніх факторах, а саме, державне і анти-монопольне регулювання галуззю, нестабільність законодавчої бази, зміна фаз циклу економічного розвитку, коливання транспортного ринку, дії конкурентів на ринку, світові економічні та структурні кризи.

У підсумку встановлені сучасні завдання для успішного процесу відтворення основних засобів на залізничному транспорті та завдання для плідної роботи галузі.

Ключові слова: залізничний транспорт, діяльність залізничного транспорту, внутрішні фактори впливу, зовнішні фактори впливу.

*Андрєєва Елена, доцент, к.э.н.
(доцент кафедры «Финансы и кредит»
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

*Ольга Варфоломеева
(магистрант специальности «Финансы и кредит»
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

© Андрєєва О., Варфоломєєва О., 2016

**ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Статья посвящена исследованию влияния внешних факторов на деятельность железнодорожного транспорта Украины. Рассмотрены вопросы важности железнодорожного транспорта для государства и для обеспечения социальных потребностей населения в перевозке. Освещена роль железнодорожного транспорта в функционировании национальной экономики. В статье перечислены специфические черты железнодорожной отрасли, сделан упор на их взаимосвязи с внутренними и внешними факторами воздействия и образования, в результате такой связи, специфичных условий функционирования отрасли. Проведен факторный анализ влияния на деятельность железнодорожной отрасли, в контексте которого факторы разделены на внутренние и внешние. К внутренним отнесены: жесткие стандарты движения, сочетание централизованного и децентрализованного принципа управления деятельностью железных дорог, квалификация кадров, возможность принятия ошибок в управленческих решениях. Акцент сделан на внешних факторах, а именно, государственное и антимонопольное регулирование отрасли, нестабильность законодательной базы, изменение фаз цикла экономического развития, колебания транспортного рынка, действия конкурентов на рынке, мировые экономические и структурные кризисы.

В итоге установлены современные задачи для успешного процесса воспроизводства основных средств на железнодорожном транспорте и задачи для плодотворной работы отрасли.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, деятельность железнодорожного транспорта, внутренние факторы влияния, внешние факторы влияния.

Olena Andrieieva, Ph.D

(Associate Professor of State Economics and Technology University of Transport)

Olha Varfolomieieva

*(Student of Master's degree of «Finance and Credit» Department,
State Economy and Technology university of Transport)*

EXTERNAL FACTORS AFFECTING RAILWAY OPERATION

The article researches the influence of external factors on the operation of Railway Transport of Ukraine. It examines the problems how important the railway transport is for the state and for the social needs of the population in traffic. The role of railway transport in the functioning of the national economy is also illuminated. This article lists specific features of the railway industry, emphasizes their relationship with internal and external factors of influence and formation, and as a result of such relation, specific conditions of the sector. It also conducts a factor analysis of the impact on the railway industry in the context of which the factors are divided into internal and ex-

ternal ones. The internal factors include: strict standards of traffic, a combination of centralized and decentralized management of railways operation, qualification of personnel, adoption mistakes of in management decisions. The emphasis is stressed on external factors, namely, government regulation and antitrust sector, the legislative framework instability, cycle phase change of the economic development, transport market fluctuations, actions of competitors on the market, world economic and structural crises.

As the result, the actual tasks were set to implement the successful process of re-production of the main facilities of the railway transport, along with the tasks for the efficient performance of the industry.

Keywords: *railway, railway transport operation, internal factors of influence, external impact factors.*

Постановка проблеми. Залізниці України відіграють велику роль у функціонуванні та розвитку економіки України, оскільки забезпечують зв'язок матеріального виробництва та споживання, сприяють мобільності робочої сили та забезпечують потреби населення у перевезеннях. З огляду на виняткове значення залізничної галузі для національної економіки, організацію діяльності, планування та управління діяльністю галузі необхідно проводити з врахуванням як внутрішніх, так і зовнішніх факторів впливу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання діяльності Української залізниці та факторів, котрі впливають на її діяльність, стали об'єктом дослідження багатьох учених, серед яких варто виділити праці О.В.Андрєєвої, О.О.Бакаєва, Н.І.Богомолової, Т.І.Дем'яненко, В.Л.Диканя, В.П.Ільчука, М.В.Макаренка, С.П.Мищенко, В.І.Пасічника, В.В.Прохорової, Є.М.Сича, Є.В.Талавіри, Ю.М.Цвето́ва та ін. Проте недостатньо дослідженим залишається вплив зовнішніх факторів на діяльність залізничного транспорту.

Мета статті. Дослідження зовнішніх факторів, що впливають на діяльність залізничного транспорту, з метою пошуку шляхів адаптації до їх впливу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт поєднує регіони країни, забезпечує потребу господарства в перевезеннях населення та вантажів, є об'єднуючою ланкою між виробниками й споживачами товарів і послуг. Порушення в роботі транспортного комплексу можуть спричинити серйозні негативні наслідки для економічної безпеки країни. Надійне забезпечення економічної безпеки на всіх рівнях можливе за умови стійкого функціонування транспортної галузі, тому що її потенціал є визначальним стабілізуючим фактором антикризового розвитку, гарантом економічного зростання й підтримки економічної незалежності та безпеки країни [3].

Залізничний транспорт є однією з основних складових транспортної інфраструктури, що має визначальне значення для забезпечення господарських зв'язків і забезпечення платоспроможного попиту громадян на перевезення. Цим визначається його соціально-економічне значення для держави і суспільства. Слід зазначити що провідне значення залізничного транспорту України обумовлене двома основними факторами – техніко-економічними перевагами порівняно з іншими видами транспорту та збігом напрямку й потужності основних транспортно-економічних потоків України й світу з географічним положенням українських залізниць.

Розвинена транспортна інфраструктура України дозволяє забезпечити практично будь-які обсяги перевезень. Мережа залізниць України – це майже 22 тис. км, з яких 45% електрифіковані. Залізничні прикордонні переходи на західному кордоні України із перевантажувальними терміналами по обидва боки кордону здійснюють передачу вантажу з колії 1520 мм на колію 1435 мм і назад, забезпечуючи тим самим безперервність маршрутів. Залізнично-поромна переправа з'єднує Україну з Грузією, що дозволяє здійснити перевезення вантажів з Європи через Чорне море і у зворотному напрямку без перевантаження [6].

Для того, щоб залізничний транспорт був конкурентоспроможним на міжнародному та вітчизняному ринках, постає важливість оптимізації інфраструктури разом із прискореним оновленням рухомого складу.

Успішність діяльності залізничного транспорту залежить від багатьох факторів, які розподіляють на дві категорії – зовнішні та внутрішні. Внутрішні фактори характеризують внутрішній стан залізниць, а зовнішні – стан об'єктів навколишнього середовища, які мають вагомий вплив на їхню діяльність. Як наслідок, зовнішні фактори впливу є менш контрольованими, часом і зовсім неконтрольованими, на відміну від внутрішніх.

В контексті факторного аналізу слід сказати, що залізничний транспорт має певні специфічні особливості у своїй діяльності: капіталомісткість, вторинна природа попиту на продукцію, конкуренція на ринку транспортних послуг, діяльність відповідно до циклічності ринкової кон'юнктури, рівень диференціації продукції. Ці особливості пов'язані з внутрішніми і зовнішніми факторами впливу на діяльність залізничного транспорту України і утворюють специфічні умови функціонування залізничного транспорту.

Отже, до внутрішніх факторів впливу на діяльність залізничної галузі можна віднести – жорсткі стандарти руху, поєднання централізованого та децентралізованого принципу управління галуззю, висококваліфікований персонал, що працює у галузі, можливість помилок при прийнятті управлінських рішень. До зовнішніх ми віднесемо – державне і антимонопольне регулювання галуззю, нестабільність законодавчої бази, зміна фаз циклу економічного розвитку, коливання кон'юнктури транспортного ринку, дії конкурентів на ринку, світові економічні і структурні кризи.

Слід сказати, що державне регулювання залізничної галузі є одним з основних факторів впливу на її діяльність і результативність. Таке регулювання відбувається в межах державної транспортної політики та проявляється у вигляді встановлених пільгових категорій населення для перевезень, надання субсидій, податкових пільг, регулювання тарифу і т.д. Зауважимо, що умови державного регулювання не завжди позитивно впливають на діяльність залізничного транспорту, тому що не існує досить чіткого і зрозумілого механізму компенсування галузі збитків за перевезення пільгових категорій населення. Щодо антимонопольного регулювання, то необхідно наголосити на його необхідності та водночас зауважити, що регулювання рівня тарифів унеможливує ліквідацію збитковості пасажирських перевезень.

Щодо нестабільної законодавчої бази, то вона характерна для всієї національної економіки. Саме вона гальмує притік іноземного капіталу в Україну і залізничну галузь зокрема, формує несприятливий інвестиційний клімат, унеможливує оновлення застарілої бази основних засобів на залізницях.

Зміни фаз циклу економічного розвитку – це об'єктивна складова процесу розвитку, але зміни фаз циклу мають вплив на менеджмент залізниці, на психологічну поведінку галузевих структурних одиниць. Хронічний характер фінансових криз, затяжні економічні кризи світового і національного масштабу, впливають на всі ланцюги діяльності залізничної галузі: обсяг перевезень, рівень прибутковості і рентабельності, здатність до створення робочих місць, вибір об'єктів, обсягу та часу інвестування, форми і способи запозичення, роботу менеджменту.

Коливання кон'юнктури транспортного ринку – це фактично відображення коливання його елементів – попиту, пропозиції, ціни, конкуренції. Ці коливання об'єктивно пов'язані зі зміною фаз циклу економічного розвитку, а також перебувають під впливом внутрішньої політичної ситуації.

Дії конкурентів на ринку – це постійно діючий і мало прогнозований зовнішній фактор, який спонукає галузь до підвищення рівня комфорту та безпеки перевезень пасажитів, конкурентного рівня послуг і цін. Але це можливо тільки за умов системного впровадження інноваційної моделі розвитку галузі [1].

Підрозділи залізничного комплексу перебувають у постійному контакті з зовнішнім середовищем, яке динамічно змінюється. Зовнішні неконтрольовані фактори можуть впливати як безпосередньо, так і опосередковано. В першому варіанті зменшення негативного впливу таких факторів є задачею організаційно-оперативного управління і відбувається шляхом стабілізації діяльності залізниць. У другому випадку неконтрольовані чинники мають вплив через «передавальні ланки». Зменшення негативних результатів при опосередкованих впливах досягається протягом трьох різних етапів. На першому етапі необхідно визначити залежності (наприклад, у вигляді правил), які створюються за рахунок «передавальних ланок». На другому етапі визначаються інші додаткові можливості, які дають опосередковані впливи (якщо такі є). На третьому етапі визначається стратегія зменшення опосередкованого впливу [12].

Зовнішні неконтрольовані чинники опосередкованого впливу відображають внутрішній вплив світової і національної економіки та поділяються на міжнародні та національні фактори. До міжнародних варто віднести: стан розвитку країн; вплив міжнародних корпорацій; стан світової економіки; перспективні чинники у вигляді майбутніх інтеграційних об'єднань. Фактори впливу національної економіки мають у складі такі підгрупи: культурні, інформаційно-технологічні, макроекономічні, політичні, соціальні [12].

Підсумовуючи, звернемося до думки американських фахівців, за якою, залізнична галузь є стратегічною для економіки України і має перспективи успішної інтеграції в міжнародну транспортну мережу. Цьому сприяє розпочата Укрзалізницею модернізація інфраструктури та рухомого складу залізниць і ремонтних підприємств, однак її необхідно пришвидшити, щоб завершити вже протягом найближчих 5-6 років [13].

Потенціалом для подальшого розвитку залізничного транспорту України, вважають іноземні експерти, є також енергійний менеджмент і персонал залізничних підприємств – люди з необхідним досвідом роботи, потрібними вміннями та навичками, а також добре вибудовані виробничі зв'язки, які необхідно активно розширювати за рахунок міжнародного співробітництва [13].

Висновки і пропозиції. У результаті проведеного дослідження проаналізований вплив зовнішніх факторів на діяльність залізниць України та встановлені су-

часні завдання для успішного процесу відтворення основних засобів успішної роботи залізничного транспорту. Такі завдання можна вирішити через певні кроки:

1. Удосконалювати діючу систему тарифів, що приведе до підвищення інвестиційної привабливості залізничної галузі;
2. Привести законодавчу базу до європейських норм і стандартів з чіткими і прозорими правилами роботи в будь-якій галузі;
3. Постійно проводити моніторинг ринку і прогнозний аналіз щодо зародження та розвитку кризових явищ;
4. Оперативне реагування на кон'юнктурні зміни;
5. Підготовка кваліфікованих менеджерів для роботи у сфері аналітичного прогнозування;
6. Формування механізму протидії ризикам і їх переорієнтування під кон'юнктуру ринку;
7. Застосування методів міжнародного менеджменту;
8. Створення умов ліберального і недискримінаційного доступу інвесторів у залізничну галузь;
9. Розширення можливостей державно-приватного партнерства у сфері інвестицій;
10. Підвищення якості оцінки економічної ефективності інвестиційних вкладень.

Вирішення викладених вище завдань може стати предметом подальших наукових та практичних досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Андрєєва О.В.* Управління інвестиційними процесами підприємств залізничного транспорту в умовах динамізації економічних циклів: дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Андрєєва Олена Володимирівна. – К., 2013. – 197 с.
2. *Андрєєва О.В.* Чинники ефективного інвестування залізниць в умовах динамізації циклів економічного розвитку / О.В. Андрєєва // Вісник економіки транспорту і промисловості Української державної академії залізничного транспорту. – Вип. 39. – Х.: Вид-во УкрДАЗТ, 2012. – С. 80-83.
3. Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль» // Електронний ресурс. – Режим доступу до документу: <http://ru.magistraluz.com.ua/print/news/ukrzaliznicjamaeznachnijpotencialdljauptishnogorozvitkuekspertiiizssha.html>
4. *Дикань В. Л.* Шляхи активізації інноваційно-інвестиційних процесів розвитку підприємств залізничної галузі [Електронний ресурс] / В. Л. Дикань, Л. П. Василенко // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2014. – Вип. 146. – С. 100-105. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znpudazt_2014_146_23.pdf
5. *Ільчук В. П.* Системоутворюючі процеси в інноваційній та фінансовій сферах транспорту / В.П. Ільчук // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2007. – Вип. 9. – С. 6-16.
6. *Міщенко С. П.* Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / С. П. Міщенко. – Х., 2009. – 21 с.
7. *Пасічник В. І.* Інвестиційний розвиток залізничного транспорту / В. І. Пасічник // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 78-83.
8. *Прохорова В. В.* Вплив ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту / В. В. Прохорова, Т. І. Дем'яненко // Экономика и управление. – 2013. – № 1. – С. 42-48.

9. *Талавіра С. В.* Організаційно-економічні фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів [Електронний ресурс] / С. В. Талавіра // Ефективна економіка. – 2013. – № 2. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1833>.
10. Трансформація економіки та транспорт України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М.Ю.Цветов, О.В. Левченко та ін. – К. :ДЕТУТ,2012. – 180 с.
11. Україна може приєднатися до транскаспійського міжнародного транспортного маршруту // Електронний ресурс. – Режим доступу до документа: <http://www.pravdatime.uz.ua/?cont=1511171540&id=3472>.
12. *Чала О.В.* Фактори формування системи управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного комплексу / О.В.Чала // Збірник наукових праць Української академії залізничного транспорту. – 2013.
13. *Яцківський Л. Ю.* Загальний курс транспорту : навчальний посібник : у 2 т. / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К. : Арістей, 2007. – 544 с.

REFERENCES

1. Olena Andrieieva Management of investment processes of rail transport dynamism in terms of economic cycles: Dis. candidate. Econ. Sciences: 08.00.04 / Andreeva Elena Vladimirovna. – K., 2013. – 197 p.
2. Olena Andrieieva Factors effective investment railways in terms of economic development dynamism cycles / OV Andreev // Bulletin of Economics and Transport Industry ENGLISH State Academy of Railway Transport. – Vol. 39 – H. : Izd UkrDAZT, 2012 – P. 80-83.
3. Ukrainian transport newspaper «Highway» // electronic resource. – Access to the document: <http://ru.magistral-uz.com.ua/print/news/ukrzaliznicja-mae-znachnij-potencial-dlja-uspishnogo-rozvitku-eksperti-iz-ssha.html>
4. Dikan VL Ways to enhance innovation and investment processes of enterprise railway area [electronic resource] / VL Dikan, LP Vasilenko // Proceedings of Ukrainian State Academy of Railway Transport. – 2014 – Vol. 146. – P. 100-105. – Access: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znpudazt_2014_146_23.pdf
5. Il'chuk VP backbone of innovation processes and financial sectors of transport / VP Il'chuk // Proceedings of the Kiev University of Transport Economics and Technology series «Economics and Management». – 2007. – Vol. 9. – С. 6-16.
6. SP Mishchenko Innovative reproduction of fixed assets of rail transport: Author. Dis. ... Candidate. Econ. Sciences specials. 08.00.04 / SP Mishchenko. – H., 2009. – 21 p.
7. Pasichnyk V. Investment Development of Railway Transport / V. Pasechnik // Proceedings of the State Economy and Technology university of Transport series «Economics and Management». – 2011. – Vol. 17. – P. 78-83.
8. Prokhorov VV Influence Risk for formation of a system of adaptive management innovation and investment development of industrial railway transport / V. Prokhorov, TI Demyanenko // Economy and Management. – 2013. – № 1. – P. 42-48.
9. Talavira E. Organizational-economic factors influence investment principles and providing innovative play park freight cars [electronic resource] / EV Talavira // Efficient Economy. – 2013. – № 2. – Access: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1833>.
10. Transformation of the economy and transport of Ukraine/M.Tsvyvetov, MV Makarenko, MY Tsvetov,AV Levchenko and others. -K:DETUT,2012. -180 p.
11. Ukraine may join the international transport route trans // electronic resource. – Access to documents: <http://www.pravdatime.uz.ua/?cont=1511171540&id=3472>.
12. Chala A. Factors formation of intellectual capital management system of rail complex / O.V.Chala // Proceedings of the Ukrainian Academy of Railway Transport. – 2013.
13. Yatskivskyy LY General course of transport: Tutorial: in 2 vol. / LY Yatskivskyy, DV Zerkalov. – K: Aristey, 2007. – 544 p.