

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки

Ефективна
ЕКОНОМІКА

Дніпропетровський державний
аграрно-економічний університет



№ 7, 2012 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 303.01 : 656.2

М. М. Чеховська,
кандидат економічних наук, доцент
Державний економіко-технологічний університет транспорту

ЗАКОНОМІРНОСТІ ТА ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ РИНКОВО-ОРІЄНТОВАНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

CONFORMITIES TO THE LAW AND PRINCIPLES OF FORMING OF THE MARKET-ORIENTED RAILWAY COMPLEX OF
UKRAINE

В статті здійснюється теоретичне обґрунтування суперечностей, закономірностей та принципів формування та функціонування вітчизняного залізничного комплексу відповідно до ринкових умов господарювання.

Ключові слова: залізничний комплекс, суперечності, закономірності, принципи, ринкова економіка.

In the article is carried out theoretical ground contradictions, conformities to the law and principles of forming and functioning of domestic railway complex in accordance with the market conditions of management.

Keywords: railway complex, contradictions, conformities to the law, principles, market economy.

Вступ. Отримання Україною незалежності стало поштовхом не лише для змін політичної системи, стрімко почала трансформуватися й економічна система країни. За достатньо невеликий час відбувся перехід з адміністративно-командної економічної системи до ринкової економіки, що безперечно відобразилося на діяльності вітчизняних підприємств. Кардинальних змін зазнала структура власності на засоби виробництва, змінилися підходи щодо змісту управління діяльністю підприємств тощо. В той же час, залізнична галузь тривалий термін знаходилася осторонь процесів ринкової трансформації, залучившись до останніх лише кілька років тому. Безперечно, поштовхом для подальшого розвитку залізничного транспорту слугувало прийняття ряду нормативно-правових актів, серед яких Програма економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 16 грудня 2009 року № 1390 в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 року № 1106. Зокрема, в зазначених документах наголошувалося на необхідності розширення ринків транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності залізничних підприємств, впровадження ринкового механізму ціноутворення, створення сприятливих умов для залучення інвестицій, розвитку підприємництва, забезпечення вільного доступу суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі, а також елементів залізничної інфраструктури, на основі підписання угод та повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням.

Безпосередньо проблематиці реформування залізничної галузі присвячені численні праці Ю.С. Бараша [1], М.І. Данько [4], Г.Д. Ейтутіса [6], М.В. Макаренка [11], Ю.М. Цветова [10], питання конкурентоспроможності залізничного галузі та транспортному ринку досліджувалися В.Л. Диканем [5] та В.В. Чорним [15], теоретичні аспекти формування та функціонування адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті розроблялися Н.М. Колесниковою [9], теоретичне обґрунтування закономірностей, властивих окремим аспектам економіки залізничного транспорту, здійснювалося, зокрема Н.І. Богомоловою [2] та Є.М. Сичом [13].

Постановка задачі. В той же час теоретичні положення розвитку залізничного транспорту комплексного характеру, зокрема у зв'язку із орієнтацією галузі на встановлення ринкових принципів діяльності між залізничними підприємствами, іншими суб'єктами господарювання, державою та клієнтурою, потребують подальших досліджень.

Таким чином, метою написання статті є визначення суперечностей, закономірностей та принципів формування ринково-орієнтованого залізничного комплексу як факторів розвитку останнього.

Виклад основного матеріалу дослідження. Періоди розвитку залізничного комплексу, як і зокрема 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 XIX століття. Другий етап можна охарактеризувати як соціалістичний, що за всіма характеристиками відповідав вимогам державній, адміністративно-командній економічній системі. І, нарешті, третій етап є перехідним до формування такого механізму діяльності залізничного комплексу, який би задовольняв умови розвитку ринкової економічної системи.

Ринково-орієнтований залізничний транспорт полягає у здійсненні підприємствами галузі основної діяльності відповідно до принципів та функцій ринкової економіки. Зокрема, на сьогоднішній день для залізничного комплексу є актуальними наступні її принципи:

- різноманітності форм власності на засоби виробництва, оскільки на зміну державній власності прийшла акціонерна, приватна власність тощо;
- вільного підприємництва, адже створюються нові суб'єкти господарської діяльності, діяльність яких прямо або опосередковано пов'язана із залізничною галуззю, зокрема безпосередньо із перевізною діяльністю;
- договірних відносин між господарюючими суб'єктами, що є характерним вже тривалий час, зважаючи на законодавчо врегульовану необхідність закріплення прав та обов'язків сторін, що надають товари або послуги;
- ринкового ціноутворення, який безперечно діє на підприємствах транспортного машинобудування та елементи якого поступово впроваджуються в тарифну політику залізничних перевезень.

Ринкова організація діяльності також передбачає, на нашу думку, зменшення державного впливу на весь спектр господарської діяльності підприємств залізничного транспорту.

Функції ринкової економіки також можна розглядати з точки зору залізничного комплексу. Так, однією із основних функцій є ціноутворювальна, тобто остаточне визначення вартості товарів і послуг та їх реалізації. У нашому випадку роль залізничного транспорту полягає у зменшенні транспортної складової у вартості товарів. Іншою функцією ринкової економіки є інтегративна, а саме забезпечення неперервності суспільного відтворення, що у повній мірі реалізується підприємствами залізничного транспорту, зокрема, встановлення та реалізація зв'язку між виробництвом і споживанням шляхом здійснення залізничних перевезень. Наступною є функція формування цілісності національної економічної системи та її зв'язку з іншими національними економіками в масштабах світового ринку, яка на пряму пов'язана із діяльністю залізничного транспорту. Адже залізничний транспорт є ланкою, що поєднує галузі господарства не лише на рівні національного економічного простору, а й слугує комунікатором в епоху глобалізованого світу. Невід'ємною функцією ринкової економіки є також функція розвитку, тобто посилення конкуренції між виробниками товарів і послуг як в окремих країнах, так і в межах світового господарства. Діяльність залізничного транспорту безперечно відповідає зазначеній функції, оскільки здійснюючи перевезення вантажів і пасажирів, галузь сприяє поширенню конкуренції не лише на ринку товарів, а й на ринку трудових ресурсів.

На цьому етапі доцільною, на нашу думку, була б аргументація застосування в нашому дослідженні поняття «залізничний комплекс» для вільного подальшого оперування як самим поняттям, так і його складовими.

На сьогодні найбільш розповсюдженими та вживаними є такі словосполучення, як аграрно-промисловий комплекс, паливно-енергетичний комплекс, військово-промисловий комплекс, транспортно-дорожній комплекс тощо. Згадані поняття завжди асоціюються, безперечно, із певною сукупністю профільних та взаємопов'язаних галузей господарства. В той же час, коли мова йде про залізничний комплекс, переважно мається на увазі безпосередньо залізничний транспорт.

Взагалі сутність поняття «комплекс» (від лат. complexus – зв'язок, поєднання) формується з урахуванням кількох взаємопов'язаних визначень. По-перше, це може бути сукупність або поєднання певних об'єктів, які тісно пов'язані та взаємодіють між собою, паралельно формуючи чітко визначену цілісність. По-друге, це

група взаємопов'язаних галузей або підприємств, що виробляють однорідну продукцію [7, с. 334].

Зазначимо, що науковцями серед основних характерних ознак комплексу, передусім певного господарського, визначають, зокрема наступні: необхідність та об'єктивність існування певного комплексу, його системність; територіальна та галузева ієрархічність внутрішньої структури комплексу, наявність у ній підкомплексних елементів, яким, в свою чергу, також властиві ознаки комплексу; взаємозв'язок та взаємообумовленість функціонування різних елементів комплексу; поглиблений розвиток внутрішньої мережі як технологічних, так і економічних зв'язків, які забезпечують процес виробництва й відповідної їм виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури; пропорційність розвитку складових елементів комплексу; певний рівень економічної та виробничо-технологічної відкритості комплексу по відношенню до зовнішніх джерел ресурсів та ринків збуту; керованість комплексом, можливість оптимізаційного управління з функціонуванням як окремих елементів комплексу, так і ним самим у цілому; здатність до самоорганізації та саморегульованого розвитку елементів і комплексу в цілому за умов існування ефективного економічного механізму забезпечення виробництва; економічна доцільність і раціональність розвитку складових комплексу; емерджентний характер економічного ефекту від функціонування елементів комплексу (продуктивність усього комплексу є вищою за просту суму продуктивностей його окремих елементів); довгострокова економічна ефективність функціонування комплексу [3, с. 93].

Зазначені ознаки безперечно відповідають процесу існування й функціонування залізничного комплексу, до якого відносяться підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування, підприємства залізничного транспорту, що здійснюють ремонт тягового рухомого складу та виготовляють залізобетонні конструкції та шпали, проектно-вишукувальні інститути залізничного транспорту, безпосередньо магістральні залізничні лінії загального користування тощо.

Таким чином, можна цілком погодитися із думкою А.М. Хахлюка, який визначив залізничний комплекс як багато- або міжгалузевий комплекс підприємств не лише безпосередньо залізничного транспорту з власним комплексом технічних засобів та споруд до яких, зокрема, відносяться рухомий склад, станції, обладнання автоматики та телемеханіки, диспетчерська централізація, колійне господарство, призначених для пасажирських та вантажних перевезень, але й підприємств і організацій, що постачають технічні та матеріальні засоби для залізниць [14, с. 13]. В той же час наголосимо на тому, що головною складовою залізничного комплексу, безумовно, є безпосередньо залізничний транспорт, який, в свою чергу, у відповідності до чинного законодавства, є виробничо-технологічним комплексом організації і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначеного для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам [8].

Для залізничного комплексу характерні наступні всезагальні риси: взаємозв'язок та взаємообумовленість функціонування різних елементів комплексу; поглиблений розвиток внутрішньої мережі як технологічних, так і економічних зв'язків, які забезпечують процес виробництва й відповідної їм виробничої, соціальної та ринкової інфраструктури; пропорційність розвитку складових елементів комплексу; керованість комплексом, можливість оптимізаційного управління з функціонуванням як окремих елементів комплексу, так і ним самим у цілому; здатність до самоорганізації та саморегульованого розвитку елементів і комплексу в цілому за умов існування ефективного економічного механізму забезпечення виробництва; економічна доцільність і раціональність розвитку складових комплексу; довгострокова економічна ефективність функціонування комплексу [3, с. 93].

Зазначимо, що в діяльності залізничного комплексу є багато переваг, серед яких можна зазначити:

- міжнародний, міжконтинентальний характер зв'язків;
- високий рівень задоволення макроекономічних потреб країни;
- сприяння поширенню мультиплікативного ефекту;
- стимулювання розвитку міжгалузевих комплексів.

Останній факт, особливо в контексті необхідності здійснення системи заходів із ринкової орієнтації залізничного комплексу України, окреслює можливість поєднання споріднених сфер в діяльності залізничного та морського комплексів, зважаючи на умови глобалізації світової економіки.

Безперечно, поява та функціонування залізничного комплексу України напругу пов'язані із радянським періодом у вітчизняній історії, що дозволило сформувати на основі таких доволі ефективних форм свого часу форм територіальної організації виробництва, зокрема як кооперування, комбінування та спеціалізації, високопродуктивного міжгалузевого територіально-виробничого комплексу. Однак, перехід до ринкових форм господарювання змінив не лише структуру залізничного комплексу, форми власності на його складові елементи, змінюються самі підходи до здійснення господарської діяльності.

Більше того, ринкове середовище сформувало та проявило цілий ряд суперечностей внутрішнього та зовнішнього характеру, властивих залізничному транспорту. Передусім наголосимо, що економічна наука під суперечністю розуміє взаємодію, взаємопроникнення або взаємозаперечення протилежних сторін, тенденцій і властивостей економіки, внаслідок чого вони стають джерелом її функціонування і розвитку. Іншими словами, розв'язання суперечностей є основою для еволюції складових суспільного виробництва, адже у процесі боротьби протилежних сторін суперечність проходить у своєму розвитку такі фази, як тотожність, відмінність, власне суперечність, конфлікт і розв'язання суперечності.

Так, існує суперечність між державними і галузевими інтересами в подальшій діяльності залізничного транспорту. Зокрема, в ході реформування залізничного транспорту України можливе виникнення дисбалансу у цілях: з одного боку, держава, як власник акцій, зацікавлена в більш ефективній роботі та прибутковості державного акціонерного товариства, з іншого боку, держава є замовником транспортних послуг, і вона зацікавлена в дешевенні ціні на дані послуги, врегулюванні соціальних питань, а також в розвитку господарюючого суб'єкта без істотних інвестиційних надходжень.

З іншого боку, програмою реформування залізничного транспорту передбачається відокремлення вантажних та пасажирських перевезень, окремого статусу набувають об'єкти залізничної інфраструктури. Іншими словами, на ринку залізничних перевезень, крім вже існуючих незалежних компаній-операторів рухомого складу, вже незабаром з'являться корпоративні підприємства вантажних і пасажирських перевезень та відокремлений суб'єкт господарювання, – локомотивне господарство. У цьому випадку суперечності виникнуть вже між учасниками ринку перевезень під час здійснення ними основної діяльності.

По-перше, для майбутнього власника тягового парку першочерговим завданням буде отримання доходів за надання локомотивів в оренду, в той час як для суб'єктів господарювання, у віданні яких будуть знаходитися парки вантажних та пасажирських вагонів, плата за використання тягового рухомого складу буде вагомою статтею витрат. Особливо ця суперечність загостриться, коли взаєморозрахунки будуть здійснюватися між підприємствами, що структурно входять в єдину компанію – публічне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування.

По-друге, виникає суперечність з приводу передачі так званих прибуткових маршрутів з високодохідними вантажами. Приватним операторам буде невигідно перевозити окремі групи вантажів, які стануть певним тягарем для державної компанії вантажних перевезень, що буде змушена, відповідно до існуючих законодавчих норм, виконувати неприбуткові перевезення.

Суперечністю, що потребує розв'язання, є регулювання взаємовідносин між операторами рухомого складу, зокрема вантажних вагонів. Адже десятиріччями вся система управління вагонним парком базувалася на наявності лише одного власника – держави. Вже на сьогоднішній день наявний парк вантажних вагонів, що перебувають у державній власності, розподілено між п'ятью державними вагонними компаніями, в той же час існує значна кількість приватних операторів залізничних вантажних перевезень, у тому числі й іноземних. Безпосередньо планування вантажних перевезень покладено на ДП «Український транспортно – логістичний центр».

Невирішеною суперечністю, що закладена на законодавчому рівні, є питання відшкодування збитків за здійснені залізницями пасажирські перевезення. На цьому етапі виникає законодавча та логічна колізія, адже Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки спочатку передбачається ліквідація перехрещеного субсидування пасажирських перевезень вантажними, а вже потім, – створення механізму компенсації.

Розв'язання наведених вище суперечностей не лише збільшить ефективність роботи залізничної галузі в ринкових умовах господарювання, а й буде сприяти подальшому розвитку всіх залучених в процес перевезення підприємств.

В цілому, категорії суперечностей надають можливість досліджувати економічні закони, тобто внутрішньо необхідні, сталі та істотні зв'язки між протилежними сторонами, властивостями економічних явищ і процесів, а також між підсистемами та елементами конкретної економічної системи. В той час як теоретичні, або всезагальні закони розкривають внутрішні зв'язки процесів та механізм їх протікання, специфічні закони відносяться до більш вузької сфери дійсності. Якщо перша група економічних законів, до яких, доречі, відносяться закон відповідності економічних відносин рівню і характеру розвитку продуктивних сил, закон зростання продуктивності праці, закон економічного часу, властиві всім суспільним способам виробництва, то друга група законів діє лише в межах одного суспільного способу виробництва.

Із поняттям «економічні закони» нерозривно пов'язано поняття «закономірність», оскільки останнє є проявом дії загального економічного закону чи законів у конкретних умовах, відображає стійкі причинно-наслідкові зв'язки, паралельно характеризуючи поступовий розвиток, який, у свою чергу, здійснюється під впливом зовнішніх та внутрішніх суперечностей.

Таким чином, пізнання закономірностей формування та функціонування ринково-орієнтованого залізничного комплексу України обумовлене практичними потребами суспільства та дозволить виявити додаткові джерела підвищення ефективності діяльності вітчизняної транспортної галузі.

Зважаючи на зазначене, нами було встановлено наступні закономірності, властиві для залізничного транспорту, що динамічно розвивається в умовах трансформації економічної системи.

Закономірність адекватності розвитку залізничного транспорту еволюційному характеру відносин власності, що впливає із закону адекватності виробничих відносин рівню і характеру продуктивних сил, який виражає внутрішньо необхідні, суттєві та сталі зв'язки між прогресом системи наявних продуктивних сил та еволюцією відносин економічної власності, а також зворотну дію останніх на розвиток продуктивних сил. Зазначена закономірність характеризує зміну форм власності на залізничному транспорті відповідно до змін в системі економічної власності. Адже становлення залізничного транспорту відбувалося в умовах приватної власності на засоби виробництва, зі зміною соціально-економічного устрою єдиною формою власності була державна власність і, нарешті, у сучасних умовах ведення господарства, панівною знов становиться приватна власність. Панівною, тому що законодавчо закріпленою нормою залишається державна власність лише на об'єкти інфраструктури залізничного транспорту.

Закономірність зростання потреб у послугах транспортної сфери впливає з економічного закону зростання потреб. Адже останній передбачає існування необхідного, суттєвого і сталого зв'язку між прогресом технологічного способу виробництва, еволюцією системи суспільних відносин та кількісним зростанням, якісним удосконаленням і модифікацією різних видів суспільних та індивідуальних потреб. В той же час розвиток зазначених зв'язків, зважаючи на суттєво-якісні

зміни в структурі потреб, викликає появу нових потреб та, відповідно, засобів їх задоволення. Яскравою ілюстрацією дії закономірності зростання потреб у послугах транспортної сфери, зокрема залізничного транспорту, є поява потреби у пасажирів у доступі до мережі Інтернет як на залізничних вокзалах, так і безпосередньо у потягах.

Закономірність нерівномірності обсягів залізничних перевезень випливає із закону нерівномірності економічного розвитку. Зазначений економічний закон, який виражає внутрішню необхідність, сталі, а також суттєві зв'язки між загальним розвитком на мікрорівні та макрорівні з одного боку, і нерівномірним прогресом окремих елементів системи продуктивних сил та відносин економічної власності у межах окремих галузей та сфер економіки країни з іншого. Здебільшого дія закону виражається у нерівномірності і стрибкоподібності розвитку окремих підприємств та галузей економіки, у тому числі монополістичних об'єднань. Для залізничного транспорту закономірність, що виходить із даного закону, виражається у різних обсягах перевезень по залізницях України, зважаючи на такі їх види, як внутрішні перевезення, ввіз, вивіз та транзит вантажів. Значні обсяги внутрішніх перевезень безперечно приходяться на промислово розвинуті регіони країни, які зменшуються або збільшуються відповідно до динаміки виробництва товарів.

Закономірність конкурентного розвитку ринку залізничних перевезень випливає із закону конкуренції, який пояснює внутрішню необхідність, сталі і суттєві зв'язки між виробниками та споживачами товарів і послуг, а також між їх посередниками. Вказані зв'язки виражені примусовою силою в боротьбі за найвигідніші умови виробництва і збуту товарів, а також отримання максимальних прибутків в усіх сферах суспільного відтворення. Зазначимо, що формами вияву закону конкуренції є існування таких видів конкуренції, як внутрішньогалузева та міжгалузева. Закономірність конкурентного розвитку ринку залізничних перевезень проявляється в умовах формування останнього, адже конкуренція є необхідною умовою його ефективного функціонування.

Закономірність необхідності здійснення координації управління корпоративними підприємствами залізничного транспорту виникає на основі застосування економічних законів управління, розвитку організацій та суспільного поділу праці. Адже відповідно до законів управління, що виражають внутрішню необхідність, сталі і суттєві зв'язки між суб'єктами та об'єктами управління, внаслідок яких (зв'язків), шляхом втілення у меті управління та засобах її досягнення, відбуваються необхідні зміни об'єктів управління. Більше того, залежно від складності об'єктів управління відбуваються зміни в чисельності і структурі керуючого органу системи, у функціях управлінського персоналу та формах управління тощо. Законом управління на мікрорівні є наявність оптимального співвідношення між економічними, правовими та адміністративними важелями управління, яке змінюється на різних етапах розвитку суспільства та його типу, що особливо актуально під час трансформації у відносинах власності.

Відповідно до іншого економічного закону, а саме закону суспільного поділу праці, який виражає внутрішню необхідність, сталі і суттєві зв'язки між розвитком продуктивних сил і об'єктивно неминучим поглибленням процесу поділу праці, зокрема, що властиве залізничній галузі, спеціалізації виробництва і праці, який призводить в цілому до зростання продуктивності праці, пояснюється необхідність виокремлення управлінської праці. Саме закладена робота управлінського сектору має корегувати діяльність відокремлених підрозділів в рамках досягнення спільної мети розвитку новоствореного акціонерного товариства залізничного транспорту.

В той же час мета розвитку досягається відповідно до дії законів розвитку організацій, який передбачає внутрішню необхідність, сталі і суттєві зв'язки між власне стратегічною метою організації та умовами і засобами її досягнення, або ж, як у нашому випадку, між оптимальним поєднанням централізму на рівні всієї організації та децентралізму окремих підрозділів і ланок організації. Адже, безперечно, відбувається процес децентралізації управлінської системи залізничного транспорту, в той же час, зважаючи на тривалий термін реструктуризації галузі, а також у відповідності до досвіду інших країн, необхідною є існування певної керуючої ланки, яка координує роботу усіх структурних одиниць.

Закономірність дії синергетичного ефекту, що базується на основі закону зростання синергетичного ефекту, у рамках функціонування залізничного комплексу, як поєднання підприємств транспортно-машинобудування, залізничних і мультимодальних компаній-перевізників, а також акціонерного товариства залізничного транспорту з подальшим використанням і зростанням на цій основі продуктивності праці та доходу. Як відомо, зазначений ефект базується на дії низки синергетичних ефектів, що виникають у межах економічної системи. В межах господарського механізму, який представлений комплексом підприємств залізничного транспорту, найбільший синергетичний ефект з'являється у разі оптимального поєднання ринкових важелів саморегулювання економіки з державним та недержавним регулюванням, з одного боку, та переважання економічних і виважених правових важелів над адміністративними, що застосовуються державою з іншого. Більше того, процесу регулювання, зокрема у сфері тарифування на залізничні перевезення, повинно відводитися чинне місце. Єдине, що в даній ситуації ускладнює дію як самого господарського механізму, так і синергетичного ефекту, це відсутність сформованого і діючого правового поля.

Підсумовуючи наголосимо на існуванні певного зв'язку між кількісним відношенням економічних законів до відповідних суперечностей. Мається на увазі, що при максимумі знань про систему економічних законів суспільне виробництво буде найбільш повно відповідати об'єктивним економічним закономірностям, мінімізуючи при цьому кількість протиріч [12, с. 40].

На законах і закономірностях розвитку економічної системи певної країни, з урахуванням дії конкретних факторів, базується розробка й визначення змісту принципів. В даному ракурсі під факторами розуміють сукупність аргументів, або причин, які зумовлюють особливості розвитку певних економічних процесів в конкретній галузі. Тобто економічно ефективне функціонування системи залізничного транспорту можливо за умови врахування сукупності факторів, які, власне, і впливають на сталий розвиток галузі. Фактори функціонування системи залізничного транспорту поділяються на такі групи:

- фінансово-економічна, складовими якої є вартість капіталовкладень, ефективність, наявність власної бази матеріального забезпечення, економія ресурсів, ринкова кон'юнктура, мотивація;
- інституціональна, зокрема структура соціальних інститутів, а саме менталітет, традиції, система цінностей, державні установи, права власності, а також безпосередньо інституційні зміни, до яких відносяться й реструктуризація підприємств;
- владно-політична, що складається із державної підтримки, а також залежності від рішень провладної ланки управління державою;
- технічна, яка базується на характерних результатах науково-технічної революції на світових транспортних ринках, принципово новому рівню техніки і технологій, та виражається в постійному зростанні конкурентоспроможності різних видів транспорту, зокрема залізничного, посилення потенційної можливості їх взаємозамінності, розвитку змішаних (інтермодальних) перевезень;
- соціальна, до якої відносяться виробнича та соціальна інфраструктури, зокрема проектно-вишукувальні інститути та проектно-конструкторські бюро, медичні заклади, підприємства торгівлі, побуту і громадського харчування.

Таким чином, фактори функціонування системи залізничного транспорту визначають кількісні та якісні характеристики видів господарської діяльності, впливають на її обсяги і напрями, визначення соціальних пріоритетів, є конкретним інструментом вирішення економічних завдань.

Досліджуючи питання функціонування системи залізничного транспорту в нових економічних умовах, важливо наголосити на необхідності дотримання певних правил у проведених господарській діяльності та властивостей економічних процесів, що відбуваються в галузі. Іншими словами, для сталого функціонування системи залізничного транспорту, спрямованого на ринкову орієнтацію, необхідно додержуватися наступних принципів:

- надійність. Залізничний транспорт на сьогоднішній день є найбільш надійним видом транспорту, який задовольняє потреби клієнтури цілодобово та протягом цілого року;
- якісне транспортне забезпечення потреб клієнтури. В умовах розвитку конкурентних відносин як у транспортній сфері, так і безпосередньо в системі залізничного транспорту, першочерговим є забезпечення потреб клієнтів залізничних перевезень, зокрема вантажних й пасажирських. Потреби можуть виражатися у швидкості, комфортності, безпечності тощо;
- технічна та технологічна безпечність. В умовах значного відсотка зношеності об'єктів залізничної інфраструктури та рухомого складу, специфіка діяльності залізничного транспорту залишає останній одним з найбільш безпечних видів транспорту;
- екологічнобезпечність. Сучасне глобалізоване суспільство надає перевагу залізничним змішаним перевезенням, зокрема у міжнародному сполученні, саме зважаючи на екологічні переваги залізничного транспорту;
- суспільний характер перевезень, їх доступність. Зазначений принцип стосується як вантажних, так і пасажирських перевезень, адже загальнонаціональний перевізник у тому числі виконує й державні замовлення на перевезення як низько тарифних вантажів, так і збиткових пасажирських перевезень;
- фінансова прозорість. Цей принцип стосується не лише організації й проходження грошових потоків для потреб галузі, а й прозорості у побудові залізничних тарифів;
- дотримання балансу інтересів (державно-користувач-залізниця). Зважаючи на визначальну роль залізничного транспорту в контексті розвитку всієї економічної системи, беззаперечно є необхідність врахування в сучасних умовах ринкової трансформації інтересів всіх учасників перевізного процесу;
- міжгалузевий характер розвитку. Тобто передбачається, що залізничний транспорт повинен бути інтегрований з іншими видами транспорту не лише для розвитку економіки, але й для забезпечення конкурентоспроможності української транспортної системи на глобальному транспортному ринку.

Зважаючи на зазначене, ефективність залізничного транспорту перш за все залежить від ступеню відповідності його діяльності змісту, функціям та принципам ринкової економіки. Перенесення останніх у сферу залізничного транспорту, їх адаптація до реалій і потреб залізничної галузі слугуватимуть основою для становлення, формування та функціонування залізничного комплексу в якості сучасного, ринково-орієнтованого суб'єкту господарської діяльності.

Висновки. Залізничний транспорт України на сьогоднішній день виїшов на новий етап розвитку, що безпосередньо пов'язано із переходом до нових умов господарювання. Оскільки розвиток здійснюється під впливом зовнішніх та внутрішніх суперечностей, необхідною є максимізація знань щодо об'єктивних економічних закономірностей, властивих певній господарській системі, що власне зменшить кількість наявних суперечностей. Іншими словами, пізнання закономірностей та принципів формування та функціонування ринково-орієнтованого залізничного комплексу України дозволить врахувати практичні потреби суспільства та дозволить виявити додаткові джерела підвищення ефективності діяльності підприємств галузі.

Список використаних джерел.

1. Бараш Ю.С. Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні та основні принципи їх побудови / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 5. – С. 49-53.
2. Богомолова Н.І. Економічні закономірності прискорення залізничних перевезень / Н.І. Богомолова // Економічний простір. – 2009. – № 32. – С. 78-92.

3. Данилишин Б.М., Методологічні засади комплексного розвитку і розміщення продуктивних сил регіонів / Данилишин Б.М., Чернюк Л.Г., Фашевський М.І. – К. : РВПС України НАН України, 1998. — 158 с.
4. Данько М.І. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : [монографія] / М.І. Данько, В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк. – Харків : УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.
5. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия : [монография] / Дикань В.Л. – Х. : Основа, 1995. – 160 с.
6. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України : монографія / Г.Д. Ейтутіс. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.
7. Економічний енциклопедичний словник : У 2 т. Т.1 / [Мочерний С.В., Ларіна Я.С., Устенко О.А., Юрій С.І.] ; за ред. С.В. Мочерного. – Львів : Світ, 2005. – 616 с.
8. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року N 273/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96-%E2%F0>
9. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток : [монографія] / Н.М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.
10. Концепція реформування транспортного сектора України / [Ю.М. Цветов, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин та ін.]. – К. : ІКТП-Центр, 1999. – 67 с.
11. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М.В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2003. – 478 с.
12. Система економічних законів і категорій / [Беляєв О.О., Діба М.І., Кириленко В.І., Комяков О.М.]. – К. : КНЕУ, 2005. – 173 с.
13. Сич С.М. Закони економіки транспорту : монографія / С.М. Сич, В.М. Кислий. – Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 160 с.
14. Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи : [монографія] / А.М. Хахлюк. – К. : Кондор, 2009. – 300 с.
15. Чорний В.В. Протиріччя та тенденції у забезпеченні конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень / В.В. Чорний // Економічний простір. – 2012. – № 60. – С. 125-132.

Стаття надійшла до редакції 19.07.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"