

УДК 351.82.656.2

Каличева Н.Є.

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки та управління виробничим  
і комерційним бізнесом,  
Український державний університет залізничного транспорту

### ВПЛИВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ НА ЕФЕКТИВНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*У статті досліджено особливості розвитку залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання та визначено головні ознаки ефективного розвитку транспортної сфери на світовій арені. Проведено аналіз стану державного регулювання діяльності залізничного транспорту в провідних країнах світу. Виділено завдання, які має здійснювати держава для забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту, та визначено основні причини, які мають вплив на регулювання діяльності в галузі. Зазначено, що державі необхідно бути активним учасником усіх реформаційних процесів, які відбуваються на залізничному транспорті, для чого потрібно здійснювати низку структурних організаційно-економічних, техніко-технологічних та інституційних змін, ефективно впровадження котрих сприятиме формуванню в нашій країні конкурентоспроможного ринку транспортних послуг за рахунок надання якісних послуг у сфері пасажирських та вантажних перевезень.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, національна економіка, державне управління, ефективність, розвиток, світовий досвід, реформування.

### ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ЭФФЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Каличева Н.Е.

*В статье исследованы особенности развития железнодорожного транспорта в современных условиях хозяйствования и определены главные признаки эффективного развития транспортной сферы на мировой арене. Проведен анализ государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта в ведущих странах мира. Выделены задачи, которые должно осуществлять государство для обеспечения эффективного развития железнодорожного транспорта, и определены основные причины, влияющие на регулирование деятельности в отрасли. Отмечено, что государству необходимо быть активным участником всех реформационных процессов, происходящих на железнодорожном транспорте, для чего нужно осуществлять ряд структурных организационно-экономических, технико-технологических и институциональных изменений, эффективное внедрение которых будет способствовать формированию в нашей стране конкурентоспособного рынка транспортных услуг за счет предоставления качественных услуг в сфере пассажирских и грузовых перевозок.*

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, национальная экономика, государственное управление, эффективность, развитие, мировой опыт, реформирование.

### THE IMPACT OF PUBLIC ADMINISTRATION ON THE EFFECTIVE DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT

Kaliceva N.

*The article examines the features of the development of railway transport in modern economic conditions and identifies the main signs of the effective development of the transport sector on the world stage. The analysis of state regulation of railway transport in the leading countries of the world. The tasks that the state should carry out to ensure the effective development of rail transport are highlighted, and the main reasons that influence the regulation of industry activities are identified. It was noted that the state needs to be an active participant in all the reform processes taking place in rail transport, for which a number of structural organizational, economic, technical, technological and institutional changes must be carried out, the effective implementation of which will contribute to the formation in our country of a competitive market of transport services high-quality services in the field of passenger and freight traffic.*

**Keywords:** railway transport, national economy, public administration, efficiency, development, global experience, reform.

**Постановка проблеми.** Відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [1], українські залізниці є основою національної транспортної системи з перевезення вантажів та пасажирів, 100% акцій яких належать державі. Тож

ефективний розвиток залізничної галузі повністю підпорядковується державним органам влади, що призводить до необхідності чіткого та якісного регулювання у цій сфері.

Звісно, ринкові умови вимагають постійного оновлення та регулювання принципів шляхів та напря-

мів розвитку залізничного транспорту, та все-таки механізм державного регулювання має бути оперативним, тобто враховувати поточні зміни та швидко на них реагувати, давати можливість керівникам на місцях, відповідно до нагальних потреб, приймати самостійно управлінські рішення та реалізовувати їх.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Надійне та ефективне функціонування залізничного транспорту тісно пов'язане із впливом держави, що розкрито в роботах В.Л. Диканя, В.П. Гудкової, В.О. Овчиннікової, Г. Ейтутіса, В.В. Матвієнка, Ю.Л. Мохової та інших науковців [2–7]. Але, незважаючи на значну кількість наукових досліджень, сучасний стан залізничного транспорту потребує подальших наукових розробок і практичних рекомендацій щодо вирішення актуальних проблем розвитку за рахунок вивчення світового досвіду та на основі цього надання рекомендації щодо ефективного державного регулювання у сфері залізничних перевезень.

**Постановка завдання.** Метою статті є висвітлення підходів до державного регулювання у сфері залізничного транспорту з урахуванням світового досвіду розвитку транспортних систем.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На становлення та функціонування транспортної системи будь-якої країни мають безпосередній вплив економіко-географічне положення, рівень розвитку виробничих сил та тип ведення господарської діяльності. Тож розвиток національної транспортної системи залежить від таких чинників:

- територіального розташування відносно проходження світових транспортних коридорів для пропуску пасажирського та вантажного руху;
- наявності великих водних артерій та доступу до Світового океану;
- спроможності розвивати власний транспортний потенціал у сфері вантажних та пасажирських перевезень;
- наявності прозорих та дієвих схем державного регулювання та підтримки.

Кожна країна має власну транспортну систему, яка формується залежно від рівня розвитку, а саме:

- всі види транспорту мають високий рівень розвитку (європейські та північноамериканські країни);
- більшість видів транспорту має високий рівень розвитку (Японія, Австралія, Нова Зеландія, південноамериканські країни);
- приділено більше уваги розвитку одного виду транспорту (Індія, Афганістан, Судан, Конго та інші країни).

Розглянемо більш детально характерні особливості світових транспортних систем та зупинимося, зокрема, на особливостях державного регулювання в них.

Особливістю північноамериканської транспортної системи, до якої належать шляхи сполучення США, Канади та Мексики, є найбільша протяжність усіх видів транспорту, це пов'язано зі значною територією та історичним розвитком виробничих сил. Державне регулювання у сфері залізничних перевезень у цих країнах спрямоване на відродження інтенсивності пасажирського руху за рахунок створення інтенсивних високошвидкісних коридорів, зниження вартості поїздок, оновлення рухомого складу та інфраструктури, запровадження інформаційних технологій тощо.

Що ж стосується європейської транспортної системи, то особливістю її функціонування є високий рівень розвитку всіх видів транспорту. Зокрема, для перевезення пасажирів та вантажів використовується переважно автомобільний транспорт, будуються швидкісні автостради, значний рівень електрифікації залізничного транспорту та активно розвивається високошвидкісне залізничне сполучення, використовується водний транспорт для вантажних перевезень і повітряний – для пасажирських. Для цієї транспортної системи характерна наявність густої мережі доріг, що зумовлено роботою, яку вони виконують для забезпечення господарських зв'язків на всій території континенту.

Серед європейських країн найбільш розвинену транспортну систему мають Німеччина, Швеція, Франція, Великобританія та інші країни, особливістю транспортних систем, зокрема у сфері залізничних перевезень, є те, що регулюються вони переважно державними регуляторами із залученням до окремих видів перевезень приватних компаній. Такий підхід призвів до того, що європейська транспортна система є однією з найбільш сучасних та безпечних у світі.

Також країни Європейського Союзу протягом останніх років розробляють та впроваджують проекти зі зміцнення транспортних зв'язків між усіма країнами-членами, зокрема проводять роботу зі створення 15 тис. км залізничних колій для пропуску високошвидкісних потягів та розроблення нових трансконтинентальних коридорів, а саме [8]:

- Скандинавсько-Середземноморський коридор, який пролягає через Балтійське море від Фінляндії до Швеції, проходячи через Німеччину, Італію та Австрію;
- Північне море – Балтійське море, який зв'яже Фінляндію з Естонією;
- Північне море – Середземне море, який проходить через Ірландію, Нідерланди, Бельгію і Люксембург та Францію;
- Балтійсько-Адріатичний коридор, що простягається від Польщі до Італії;
- Східно-Середземноморський коридор, який об'єднує морські виходи Північного, Балтійського, Чорного та Середземного морів;
- Рейн-Альпійський коридор, що об'єднує порти Північного моря, Швейцарію, Німеччину та Італію;
- Атлантичний коридор, який з'єднує Південь та Схід Європи;
- коридор Рейн – Дунай, що об'єднує країни Західної та Східної Європи;
- Середземноморський коридор, що з'єднує Південну Європу і країни Східної Європи.

Основа Східноазіатської транспортної системи становлять транспортно-дорожні комплекси Японії, Китаю, Республіки Корея, Індії, Пакистану та ін.

Особливостями функціонування японських залізниць є точність, безпека, надійність та швидкість доставки, яка становить у середньому 300 км/год., а також наявність приватних залізниць. Відмінною рисою залізничного транспорту Китаю є його швидкий техніко-технологічний розвиток. Так, за останні роки Китай вийшов на друге місце у світі за протяжністю залізниць та забезпечує майже чверть усіх світових перевезень. Також здійснюється активна розбудова швидкісного сполучення, що дає змогу курсувати потягам зі швидкістю понад 200 км/год.

У цих країнах державне регулювання діяльності залізничного транспорту зводиться до підвищення технологічного рівня виробництва шляхом залучення інновацій у модернізацію транспортної інфраструктури майже по всій території країни, а також забезпечення безпеки руху та впровадження інформаційних технологій. Велика увага приділяється інвестуванню розвитку галузі [9]. Що ж стосується інших країн Азії, то розвиток залізничного транспорту в них характеризується дуже низьким рівнем, що передусім викликано їх низьким економічним розвитком та техніко-технологічною відсталістю. Зокрема, кожна країна має різну ширину колії або декілька залізничних мереж із різними видами колії (Таїланд, Камбоджа, Індонезія та ін.).

Щодо країн колишнього СРСР, то розвиток транспортних систем цих країн до 1990 р. відбувався досить добре, але з урахуванням внутрішніх потреб СРСР. Була відсутня міжнародна співпраця, особливо у сфері вантажних перевезень, тому після отримання країнами незалежності більшість із них стикнулася з досить значними труднощами під час входу до світової транспортної системи, це пов'язано передусім із різною шириною залізничних колій та потребою в додатковому обладнанні для переобладнання рухомого складу.

Вся система залізничних доріг колишніх республік СРСР є державною, хоча в деяких країнах проводяться програми з реструктуризації та реорганізації діючої системи функціонування залізничної галузі. Більшість країн почала активно інвестувати в міжнародне співробітництво для створення міжнародних транспортних коридорів як в європейській частині, так і в азіатській. Зокрема, будівництво нових залізниць Казахстан – Туркменістан – Іран, Азербайджан – Грузія – Туреччина, будівництво Бескидського тунелю (Україна) та ін. Це дає їм можливість заявляти про себе як транзитним залізничним країнам та бути конкурентоспроможними на світовому ринку транспортних послуг.

Таким чином, проаналізувавши світовий досвід функціонування залізничного транспорту в різних країнах і навіть континентах, потрібно зазначити, що нині розвиток залізничної галузі, яка необхідна не лише для забезпечення перевезення на комерційній основі, а й як соціальний складник розвитку країни, є необхідним для забезпечення сталого функціонування національної транспортної системи на внутрішньому та міжнародному ринках транспортних послуг. І роль державного регулювання у цій сфері є досить високою. Адже не всі види діяльності в залізничній галузі приносять прибутки, є такі складники її діяльності (стан інфраструктури, соціальні перевезення, безпека, екологічність тощо), які повинні контролювати держава та за необхідності підтримувати їхній розвиток [4].

Під час проведення реформ у галузі потрібно, щоб на рівні держави був створений дієвий механізм контролю над діяльністю всіх структурних підрозділів та складників залізничного транспорту, який би не допускав зниження рівня відповідальності за будь-які проведені зміни, сприяв би раціональному розподілу повноважень, допомагав уникати непорозумінь і суперечностей та ін.

Для забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту в нашій країні держава має здійснювати наступні кроки [2]:

- сприяти створенню єдиної транспортної системи в країні з відокремленням ролі залізничного транспорту як безпечного, надійного, екологічного і т. д. виду транспорту;
- забезпечувати національну безпеку, обороноздатність та надійність у роботі залізниць;
- створювати умови для вільної конкуренції всіх учасників перевізного процесу та надавати підтримку соціальним секторам транспортної системи;
- вкладати кошти в оновлення інфраструктури та рухомого складу, створювати сприятливий інвестиційний клімат, робити держзамовлення та бути гарантом під час заключення контрактів та договорів, особливо з іноземцями;
- здійснювати постійне оновлення законодавчої бази під потреби ринку та світових вимог;
- регулювати тарифну політику;
- сприяти розвитку залізниць у регіонах та ін.

Таким чином, складні економічні умови, в яких нині змушений функціонувати вітчизняний транспортний сектор, і залізничний транспорт у тому числі, призводять до того, що держава має бути активним учасником усіх реформацийних процесів, які відбуваються в галузі.

До основних проблем, з якими держава стикається у процесі регулювання діяльності залізничного транспорту, належать [3]:

- нерентабельність пасажирських, особливо приміських перевезень, та компенсація за надання даного виду послуг;
- відсутність коштів на оновлення пасажирського рухомого складу;
- значне зношення вантажного парку та інфраструктури;
- несанкціоноване втручання в роботу залізничного транспорту;
- зниження рівня тарифів на вантажні перевезення для провідних галузей національної економіки;
- створення умов для повернення України до числа провідних європейських транзитних держав;
- поліпшення системи регулювання тарифної політики;
- поліпшення рівня конкурентоспроможності галузі, як у внутрішньому сполученні, так і в міжнародному;
- перехід на світові стандарти та норми забезпечення перевізного процесу залізничним транспортом тощо.

Підсумовуючи все зазначене вище, потрібно зауважити, що майже всі державні програми щодо розвитку національної дорожньо-транспортної системи так і не були виконані повністю. Здебільшого її розвиток відбувався за інерцією, без дотримання якихось чітких цілей та досить повільними темпами. Так, на залізничному транспорті навіть під час проведення реформування та створення приватного акціонерного товариства «Українська залізниця» на регіональному рівні зміни відбуваються досить повільно, оскільки відсутня чітка програма розвитку виробничо-технологічної бази в галузі, що призводить до втрати перевізних можливостей, руйнування інфраструктури, старіння рухомого складу, відтоку кадрів та ін.

На рівні держави відсутнє чітке стратегічне бачення розвитку конкурентних переваг у галузі, що призводить до втрати конкурентних позицій національної дорожньо-транспортної системи, що призводить до ризику втрати в найближчій перспективі можливості забезпечувати на місцевому та світовому рівнях потреби населення та виробництва у перевезеннях [10].

Для усунення можливих ризиків, які вже виникають на вітчизняних дорогах, необхідно здійснювати низку структурних організаційно-економічних, техніко-технологічних та інституційних змін, ефективно впровадження яких сприятиме формуванню в нашій країні конкурентоспроможного ринку транспортних послуг

за рахунок надання якісних послуг із перевезення, збереження довкілля, підвищення рівня транзитності та інших чинників.

**Висновки з проведеного дослідження.** Підводячи підсумки, ватро зазначити, що для забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту в тих економічних та політичних умовах, які сьогодні склалися в нашій країні, державі потрібно проводити дієву політику щодо підтримки розвитку галузі, в основі якої має бути покладено особливості розвитку залізничного транспорту найближчих сусідів, із котрими планується здійснювати тісну співпрацю у сфері пасажирських та вантажних перевезень.

1. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI. Відомості Верховної Ради України. 2012. № 49. Ст. 553 (назва із змінами, внесеними згідно із Законом № 2210-VIII від 16.11.2017). URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.
2. Дикань В.Л., Островець Г.Є. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євро інтеграційному просторі. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 62. С. 11–19.
3. Гудкова В.П., Тютюн Ю.О. Структурно-функціональний аналіз державного регулювання розвитку залізничного транспорту. Залізничний транспорт. Серія «Економіка і управління». 2015. Вип. 33. С. 70–77.
4. Овчиннікова В.О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні. Економіка та суспільство. 2017. № 12. С. 129–135. URL: <http://economyandsociety.in.ua>.
5. Ейтутіс Г., Никифоров О., Бойко О. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації. Економіст. 2012. № 8. С. 64–69.
6. Матвієнко В.В. Механізм державного управління розвитком залізничної галузі в Україні: дис. ... канд. наук. з держ. упр.: 25.00.02; Донецький державний університет управління. Маріуполь, 2017. 256 с.
7. Мохова Ю.Л. Стратегія розвитку державного регулювання залізничної галузі в Україні. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2016. № 3(7). С. 90–95.
8. Офіційний сайт Європейської Комісії. URL: [http://ec.europa.eu/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/index_en.htm).
9. Ефимова Л.В. Об опыте регулирования железнодорожной отрасли Китая в целях обеспечения устойчивого экономического развития страны Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». 2013. № 3. С. 32–35.
10. Каличева Н.Є. Методологічні аспекти підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту за рахунок управління конкурентними позиціями. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». 2017. Вип. 27. Ч. 1. С. 139–142.

E-mail: [kalycheva\\_natash@ukr.net](mailto:kalycheva_natash@ukr.net)