

ДОСЛІДЖЕННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ МЕХАНІЗМІВ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ ЗА КОРДОНОМ

Досліджується господарський механізм управління залізничним транспортом в найбільш розвинутих країнах світу.

Исследуется хозяйственный механизм управления железнодорожным транспортом в наиболее развитых странах мира.

The economic mechanism of railway transport management in the most developed countries of the world is investigated.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими завданнями

Основне завдання залізничного транспорту – забезпечення господарських зв'язків у країні. Транспорт, доставляючи товари від пунктів виробництва до пунктів їхнього споживання, тим самим виконує важливу функцію в суспільному відтворенні матеріальних благ – сприяє їхньому обміну й споживанню. Жодне виробництво без переміщення знарядь праці, предметів праці, працівників і готової продукції неможливе.

Залізничний транспорт має цілий ряд особливостей, що відрізняють його від інших галузей господарства, що накладає свій відбиток на механізм управління.

Залізничний транспорт є високофондоємною галуззю, структура основних фондів погано піддається ліквідності, інвестиції в створення й розвиток залізничного господарства мають тривалі строк окупності. Внаслідок несприятливих особливостей, у багатьох країнах світу підтримку залізничному транспорту надає держава, форми цієї підтримки й величини вкладень у різних країнах далеко неоднакові.

Ефективність функціонування залізничного транспорту багато в чому залежить від господарського механізму управління. Такий механізм повинен успішно вирішувати постійно виникаючі завдання й реалізовувати розроблені програми по адаптації системи управління до мінливих внутрішніх і зовнішніх умов транспортування вантажів і пасажирів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор, виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується дана стаття

Перш, ніж переходити до розгляду форм і методів державного регулювання, хотілося б відзначити, що саме питання про його необхідність у розглянутих країнах аналізувати не варто. Воно вже давно вирішено на користь доці-

льності державного регулювання як інструмента узгодження інтересів різних виробників, фірм, промислових груп і нації в цілому. Причому саме національним інтересам віддається перевага. Тому питання, власне кажучи, зводиться до визначення масштабів і ступеня твердості державного регулювання. А це, у свою чергу, визначається існуючими традиціями й соціально-політичними особливостями конкретної держави й конкретного моменту часу.

Транспорт у більшому ступені, ніж інші галузі господарства промислово розвинених країн, підданий управлінню, контролю й регулюванню з боку уряду, місцевих органів влади, а також підприємницьких об'єднань.

Форми й методи державного регулювання, включаючи й систему фінансування, тісно пов'язані з формами власності на інфраструктуру й підприємства транспорту.

Частка державної власності в різних її формах істотно коливається як по розглянутих країнах, так й усередині окремо взятої країни по періодах її розвитку. Тому одночасно можна спостерігати протилежні тенденції: в одних країнах збільшується частка державного сектора на транспорті (тобто йде націоналізація), в інших ця частка знижується (тобто йде приватизація). Хотілося б підкреслити, що це не впливає на саму ідею державного регулювання, а приводить тільки до зміни її форм і методів.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Метою статті є дослідження господарських механізмів управління транспортом. Починаючи з післявоєнного періоду й до початку вісімдесятих років, у більшості країн спостерігалася тенденція розширення державної власності на транспорті. Цей процес багато в чому був викликаний другою світовою війною, коли на перше місце висунулася військово-стратегічна роль транспорту й необхідність централізова-

ного управління ним з боку держави. Наслідком такого підходу з'явилося створення потужного державного сектора на всіх видах транспорту і єдиних державних органів управління ним.

Із середини вісімдесятих років спостерігається процес денационалізації транспорту, тобто передачі транспортних підприємств у приватні руки. З 1 квітня 1987 р. у Японії набув чинності закон про денационалізації залізниць. Певні кроки в цьому напрямку зроблені й у Франції, Великобританії й Німеччині.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Проаналізуємо методи регулювання транспортної діяльності в різних країнах і тенденції

їхнього розвитку. Все різноманіття методів, використовуваних державою для регулювання діяльності транспорту, можна звести до двох більших груп: прямих і непрямих (табл. 1).

Використовувані методи державного регулювання на транспорті досить різноманітні як за своєю спрямованістю, так і за змістом. Зупинимося на практиці використання зазначених методів у розглянутих країнах.

Правильний підхід до методів державного регулювання є в комплексному їх використанні зі створенням діючих механізмів їх реалізації. На різних етапах розвитку національної економіки та її конкретних галузей можуть розширюватися сфери й масштаби застосування окремих груп методів, що не означає відмови від використання інших груп.

Таблиця 1

Методи регулювання транспортної діяльності в аналізованих країнах

Країни	Держава		Регіональні й місцеві органи влади	
	Капітальні витрати, %	Експлуатаційні витрати, %	Капітальні витрати, %	Експлуатаційні витрати, %
Бельгія	100	100	0	0
Нідерланди	100	100	0	0
США	75	16	25	84
Італія	70	87	30	13
Австрія	50	0	50	100
ФРН	45	12	55	88
Франція	10	0	90	100
Швеція	9	5	91	95
Великобританія	5	0	95	100
Швейцарія	1	1	99	99
Канада	1	0	99	100
Данія	0	0	100	100

Прямі методи державного регулювання транспорту пов'язані, у першу чергу, з установленням загальних умов діяльності підприємств транспорту поза залежністю від форми власності, а також субсидування коштів на розвиток і функціонування транспорту.

Негативний вплив транспорту на екологію є загальновідомим, і в останнє десятиліття саме ця сторона транспортної діяльності піддається усе більш твердому державному регулюванню.

Широко використовуваним методом державного регулювання є ліцензування транспортної діяльності. Основною метою цього методу є недопущення виникнення на транспортному

ринку руйнівної конкуренції, за якої на одних сегментах ринку утвориться багато підприємств, що провадять однотипну продукцію й мають подібну структуру витрат. Конкурентна боротьба між ними приводить до взаємного розорення, у чому держава не зацікавлена.

До непрямих методів регулювання відносяться: кредитна й податкова політика в сфері транспорту, митна політика, установлення рентних платежів й інші заходи.

Що ж стосується управління державною власністю, то при всьому різноманітті прийомів і методів, можна виділити два підходи: у випадку, якщо державне підприємство діє як авто-

номне комерційне підприємство, то держава, в особі федеральних, регіональних або муніципальних органів влади, регулює його діяльність в основному в питаннях стратегії розвитку. Ефективність поточної діяльності досягається багато в чому за рахунок зваженої кадрової політики й системи піклувальних рад, у які входять державні чиновники різного рівня. Такий підхід є типовим для управління великими аеропортами, річковими й морськими портами, державними фірмами-перевізниками.

Але існує й інший підхід до управління й використання державної власності, що дуже нагадує практику Радянського Союзу, коли доходи транспортного підприємства надходять у відповідний бюджет і з нього ж фінансується його діяльність. Насамперед, це підприємства міського громадського транспорту.

Найбільш відпрацьованими й широко представленими в літературі є економічні методи державного регулювання громадського транспорту в силу соціальної значимості й виняткової ролі в облаштуванні територій і міського середовища. І тут на першому місці стоїть порядок фінансування.

У більшості країн суб'єкти фінансової участі (держава, регіон або муніципальні органи влади) визначаються законом. Рівень втручання влади залежить від значення транспортної системи – національне, регіональне або місцеве. Фінансування здійснюється за рахунок державного або місцевого бюджетів, у вигляді державних (регіональних) кредитів, або за рахунок введення цільового прямого або непрямого оподаткування (наприклад, податок на паливо).

В Австралії, Бельгії, Канаді, Швейцарії, Італії, Фінляндії, Ірландії та ряді інших країн держава відіграє вирішальну роль у фінансуванні громадського транспорту.

Так, в Італії в 1982 р. створений національний фонд транспорту, що здійснює кредитування підприємств громадського транспорту. Правила й процедури фінансування й дотування визначаються державою. Кожні три роки Міністерство транспорту встановлює для різних регіонів відсоток експлуатаційних витрат, які повинні бути покриті за рахунок тарифів, тобто оплачені пасажирями. Цей відсоток залежить від чисельності й структури населення, що обслуговує території й географії зони. Наприклад, для

великих міських агломерацій він змінюється від 27 % (Неаполь) до 34 % (Рим).

У Швейцарії законодавчо встановлені зобов'язання федерального уряду й кантонів відносно фінансування громадського транспорту.

Федеральні залізниці, що здійснюють регіональні пасажирські перевезення, фінансує тільки держава. Відповідно до федерального закону від 1985 р. по громадському транспорті, концесійні підприємства, що експлуатують громадський транспорт, фінансуються спільно конференцією й кантонами. Фінансування підприємств, що здійснюють експлуатацію місцевого транспорту, є компетенцією тільки кантонів і міст.

У Канаді доходи від пасажирських перевезень покривають тільки 40 % експлуатаційних витрат, інша частина витрат компенсується субсидіями провінційної й муніципальної влади. Уряд провінції розробляє програму фінансової допомоги по капіталовкладеннях й експлуатаційних витратах. Місцеві громади відповідають за фіксований рівень тарифів, визначають експлуатаційний бюджет. Деякі провінції для покриття експлуатаційних витрат представляють субсидії міським транспортним підприємствам з розрахунку на душу населення, інші – на основі співвідношення доходів і витрат, треті – оплачують фіксовану частину витрат.

Тим часом, у таких країнах, як Австрія, ФРН, Фінляндія, Норвегія безпосереднє втручання держави у фінансування громадського транспорту не носить настільки регулярного характеру. Наприклад, у Фінляндії держава допомагає підтримувати транспорт тільки тим регіонам, жила зона яких сильно розкидана.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку

Вивчення досвіду закордонних країн показує, що єдиного підходу до цієї проблеми немає й там. Для того, щоб акцентувати увагу на характерних рисах господарського механізму, необхідним є більш детальний розгляд прийнятих систем управління залізничним транспортом у теперішній час.

Надійшла до редколегії 23.04.2009.

Прийнята до друку 10.06.2009.