

УДК 656.224

О.М. ПОЛЯКОВА, к.е.н., доцент УкрДАЗТ

РОЛЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИ РЕФОРМУВАННІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

В роботі розглянуто сутність природної монополії, проаналізовано світові особливості реорганізації залізничного транспорту і обґрунтовано доцільність державного регулювання процесів реформування залізничної галузі України.

In the article the essence of natural monopoly is considered, the global features of reorganization of a railway transport are analyzed, the expediency of state regulation of processes of reforming of railway branch of Ukraine is confirmed.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, монополія, державне регулювання

Вступ. Залізнична галузь України є унікальною системою, її діяльність у порівнянні з діяльністю інших галузей економіки, у тому числі інших видів транспорту, має суттєві особливості, оскільки залізниця є єдиним технологічним комплексом, який може експлуатуватися за такою ознакою найбільш ефективно. Слід зазначити, що крім стратегічного значення в системі економічних виробничих відносин, залізничний транспорт є основою життєзабезпечення країни. З цього приводу особливої актуальності набувають питання реформування залізничного сектору в умовах глобалізації економіки і транспортних ринків.

Постановка задачі. Зростання активності у сфері інтегрування транспортних систем, реорганізація транспортного сектору із залученням приватного капіталу, зміною форм власності викликали активізацію наукових досліджень в цій області. Так, питання реформування залізничної галузі, аспекти державного регулювання природних монополій розглядаються в наукових працях Мукмінової Т.А., Семенової О.В. [1,2]; роль залізничного транспорту в забезпеченні безпеки держави розкрито в роботі Харламової Ю.А. [3]. Разом з тим, незважаючи на значну розробленість проблем і питань, пов'язаних з функціонуванням і реформуванням залізничного транспорту, дана тема як предмет наукового дослідження залишається особливо актуальною, що обумовлено стратегічним значенням залізничного транспорту у розвитку економіки держави і забезпеченні її конкурентоспроможності і безпеки.

Метою статті є аналіз ситуації, що склалася на залізничному транспорті України в сучасних умовах господарювання, та обґрунтування доцільності державного регулювання залізничного транспорту при реформуванні галузі.

Методологія. Методологічною основою дослідження є теоретичний пошук (аналіз наукової літератури і нормативної документації й узагальнення практичного досвіду); системно-структурні методи (порівняння, систематизація) у процесі визначення стану наукової проблеми, теоретичних та прикладних аспектів дослідження, а також концептуально-порівняльний аналіз при вивченні особливостей і уточненні сутності монополії; логіко-аналітичний метод (виявлення основних тенденцій сучасного розвитку транспортного комплексу).

Результати дослідження. Характерною рисою глобалізації є поглинання національних інтересів та надання пріоритету бізнес-інтересам. Прикладом глобалізації на залізничному транспорті є уніфікація залізничного сполучення і створення транспортної мережі країн ЄС. Цей процес потребує оновлення парку рухомого складу, розробки єдиних техніко-технологічних і правових норм, а також зміни управління транспортним комплексом. Слід відзначити, що при реформуванні такої монополізованої галузі як залізничний транспорт, варто виходити з умови обмеженості: так, на думку М.Фрідмана, у даному випадку „можливий вибір лише із трьох зол - приватної нерегульованої монополії, приватної монополії, що регулюється державою, і безпосередньої господарської діяльності держави” (Friedman M. *Capitalism and Freedom*. Chicago: University of Chicago Press, 1962) [цитується за 4]. Отже, висока соціально-економічна та політична значущість природних монополій, характерна для сучасних тенденцій розвитку економіки України, зумовлює необхідність чіткого правового регулювання суспільних відносин у цій сфері.

Згідно [5], у питанні визначення природних монополій існують дві протилежні точки зору:

1) природних монополій не буває взагалі; сам термін «природна монополія» надуманий;

2) всі інфраструктурні компанії визнаються природними монополіями; їх потрібно не тільки зберігати, але і захищати від конкуренції, щоб не допустити неефективної витрати ресурсів.

У Законі України від 20 квітня 2000 року «Про природні монополії» монополії визначаються як стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що

виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) [6]. Отже, монополія і конкуренція — це дві основні типи організації економічних зв'язків у будь-якій економічній системі незалежно від її соціального устрою. Вони визначають дві фундаментальні тенденції, притаманні економіці, — тенденцію до інноваційності та тенденцію до інерційності, збереження існуючого стану. В цьому розумінні «монополія так само неминуча, як і конкуренція, і в певному розумінні так само необхідна й корисна для суспільства» [7].

Процес реформування залізниць у Європі й інших країнах характеризується різним поєднанням державної і приватної форм власності на інфраструктуру, при цьому також враховуються національні рівні розвитку економіки, стан залізниць наявність відповідних законодавчих і правових основ і т. д. Тобто, кожна держава до перетворення залізничного монопольного сектора підходить з визначеною, строго індивідуальною стратегією реформування, яка враховує наведені вище особливості. Стосовно залізничного транспорту, у країнах ЄС прийнято вважати, що інфраструктура є природною монополією, а перевезення — конкурентним сектором. Адже в цілому визнання результатів реформування залізничного транспорту успішними, є дискусійним. Так, у Швеції було проведено класичний вертикальний поділ даної галузі на інфраструктуру і залізничні перевезення, після чого була дозволена вільна конкуренція на ринку перевезень. За 10 років новим компаніям удалося відвоювати в монополії усього лише близько 10% ринку — «природність» монополії (ефект масштабу) захищає її краще всяких обмежень на вхід [5].

Варто відзначити, що приватно-індивідуальна форма власності, яка мала важливу роль у розвитку західної цивілізації, багато в чому не відповідає вітчизняним умовам і сьогодні не може вважатися останнім досягненням економічної думки в практиці господарювання. Виходячи з публікацій О. В.Белого, роль державного регулювання при переході до ринкової економіки повинна посилюватися. У цьому випадку транспортна галузь виконує роль системної структури, яка забезпечує макростійкість і безпеку всього господарського механізму держави. Системна організація функціональних господарчих комплексів у єдиний господарський механізм за допомогою транспортних систем дозволяє суттєво знизити глибину кризових процесів, усунути диспропорції у структурі матеріального виробництва, перетворює сучасне ринкове господарство у відкриту саморозвинену систему [цитуються за 3].

При реформуванні залізничного транспорту варто враховувати його властивості, які, на наш погляд, підтверджують необхідність державного регулювання його діяльності: специфічний характер продукції транспорту, яку не можна ані

накопичувати, ані зберігати; велику частку витрат, не залежних від обсягів перевезень; системність функціонування залізничного транспорту (досягнення синергетичного ефекту, ефекту „масштабу виробництва”). Крім того, варто пам’ятати, що у Європі з її розвинутою мережею автодоріг і перевагою пасажиропотоку залізничний транспорт грає іншу роль і тому має зовсім іншу структуру витрат. Отже, концепції реформування залізничного транспорту України, розбудовані по західній, досить дискусійній моделі, не враховують ані історичних, ані географічних, ані економічних особливостей України. При цьому робота залізничного транспорту зарубіжних країн не дає однозначного висновку щодо суттєвої ефективності.

Цілком очевидним є і той факт, що, залишаючись під жорстким контролем, залізничний транспорт „ефективніше” поповнює бюджетну систему. Це підтверджується вітчизняним історичним досвідом формування залізничного транспорту: так, реформи імператора Олександра II щодо розбудови залізниць ґрунтувалися на переконанні про необхідність залучення приватних капіталів, використання механізму концесій. Такий підхід характеризувався виходом на міжнародний ринок групи підприємців, які на спекуляціях з державними коштами і за допомогою держави в короткий термін перетворювалися у багатіїв країни – „залізничних королів” [3].

Неможливість реформування залізничного транспорту без участі держави в управлінні його інфраструктурою підтверджує естонський досвід. Метою приватизації залізничного транспорту було не налагодження його роботи, а прагнення заробити на перепродажі старих американських локомотивів і "вичавити" з естонських залізниць усі можливі активи [8]. Це ще раз підтверджує те, що найважливіші стратегічні магістралі повинні працювати в інтересах країни, а не окремих підприємств.

Висновки. Внаслідок великої різноманітності завдань реформування залізниць світу, ключових розходжень у залізничних системах, виходячи з історичних і економіко-географічних особливостей країн, загальної моделі реформування залізничного транспорту не існує. Крім того, період реформування залізниць відносно короткий, отже не є об’єктивним для формування висновків щодо успішності тієї чи іншої реформи. Для ефективного функціонування залізничного сектору необхідно проводити кількісний економічний аналіз, а не покладатися на загальноприйняті стереотипи. Крім того, для часткового розв’язання проблем, пов’язаних з інтеграцією транспортного комплексу України у світову транспортну систему, одним з напрямків економічної політики Укрзалізниці повинна бути

спрямованість на підтримку вітчизняних промислових підприємств, які створюють конкурентоспроможну продукцію для залізничного транспорту.

Список літератури: 1. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти //Залізничний транспорт України. – 2006. - №3. – С. 10-13. 2. Семенова О. В. Государственное регулирование естественных монополий на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. – 2006. - №10. – С.57-64. 3. Харламова Ю.А. Политика либеральных рыночных реформ и железнодорожная отрасль в процессах обеспечения социально-экономической безопасности России // Бюллетень транспортной информации, 2007 - №1 – С.11-20. 4. Хусаинов Ф. И. Приватизация железнодорожного транспорта: генезис теоретической модели и ее реализация // Транспорт: наука, техника, управление. -1998. -№ 1,С.5-7. 5. Гуриев С. Мифы экономики. Заблуждения и стереотипы, которые распространяют СМИ и политики // <http://www.ozon.ru/context/detail/id/>. 6. Закон України Про природні монополії //ВВР – 2000.- №30 – Ст. 238. 7. Королькова Е. Й. Естественная монополия: регулирование и конкуренция // Экономический журнал Высшей школы экономики. — 2000. — № 2. — С. 235-273. 8. Павлов Е. Авария с приватизацией эстонской «железки» // Гудок – 2003 – 15 января. – С.4

Надійшла до редакції 24.10.2008 р.