

## ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ПІДПРЕМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

**Постановка проблеми.** Програма реформування на залізничному транспорті України на сьогоднішній день в стадії реалізації з можливими корективами, адже практично всі суб'єкти інших видів транспорту перейшли в нові форми власності та управління. Метою реформ: демонополізація, попередження та обмеження домінуючого становища окремих господарюючих суб'єктів на транспортному ринку. Реформування залізниці в жодній з країн Європи не відбувалося без пошуку рішень у процесі розподілу функцій між різними державними підприємствами і відомствами, організації роботи приватних перевізників та операторів, визначення тарифної політики. Попри багаторічний досвід, нагромаджений західноєвропейськими державами у залізничних реформах, універсальної формули реформування, яка б злагоджено працювала, так і не було виведено. Тому «Укрзалізниця», безумовно, доведеться докласти чимало зусиль, аби власним шляхом прийти до бажаних результатів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Важливе значення для дослідження цих питань мають наукові праці І. Аксьонова, Г. Атаманчука, О. Бакаєва, Ю. Бараша, О.Гненного, В.Диканя, О.Дейнеко, Г.Ейтутіса, В. Корженка, Б. Макаренка, Н. Нижник В. Развадовського, М. Сінгаєвської, Р. Сущенко, А. Ткаченка, В. Шепеля та ін.

**Формулювання цілей статті** - дослідження проблем розвитку підприємств в умовах реформування залізничної галузі в Україні та державного регулювання цим процесом.

**Виклад основного матеріалу досліджень.** У програмі реформування чітко й однозначно зафіксовано, що створюване на основі «Укрзалізниці» акціонерне товариство залишатиметься на 100% державним. Єдиним акціонером Державного акціонерного товариства «Укрзалізниця» буде держава. Управлятиме державним пакетом акцій у ДАТ Міністерство інфраструктури, однак не відкидається ідея державно-приватного партнерства. Аналіз світового досвіду адміністративного управління підказує, що в цілому відбуваються перетворення близькі до, так званої, "американської моделі", коли відомства діють самостійно, повністю відповідаючи за себе. У світовій практиці застосовуються і інші форми організації відомства, що здійснює державне регулювання на залізничному та інших видах транспорту. Такий досвід (Великобританії, Німеччини, Франції, Японії, Китаю та інші) був би для нас вельми цікавий.

Як зазначає автор в роботі [1, с.93], державне регулювання розвитку залізничного транспорту як складова частина будь-якого суспільства в контексті урядового сприяння має розвиватися разом з ним, зазнаючи конкретних змін, пов'язаних з потребами та цінностями сучасного стану розвитку держави, оскільки неможливо знайти глибинні науково-теоретичні засади успішного розвитку залізничного транспорту, якщо відсутня теорія розвитку, система знань, яка має:

- логічну структуру й стратегію виходу на більш реалістичні й ефективні шляхи реформування та модернізації залізничного транспорту;
- найбільш розвинену організацію наукового знання, що дає цілісне уявлення про закономірності й істотні зв'язки залізничної галузі;
- теоретичні узагальнення, які становлять основу практичного державного регулювання розвитку всіх сфер залізничного транспорту.

Тому завдання державного регулювання підприємств на залізничному транспорті полягає в наступному: гармонійний розвиток єдиної транспортної системи України, формування стабільної системи господарських відносин у залізничній галузі; забезпечення національної безпеки та безпеки перевезень; забезпечення рівноправного доступу до продукції монопольного і конкурентного секторів; сприяння формуванню

ринкових відносин на основі розвитку конкуренції; попередження, обмеження і припинення монополістичної діяльності та недобросовісної конкуренції.

Основні положення проекту Державної програми реформування залізничного транспорту на період 2007-2015 рр. є актуальними на сьогодні і потребують вирішення таких основних завдань:

- формування державної інвестиційної політики, спрямованої на забезпечення інвестиційними ресурсами процесів реформування: простого відтворення основних виробничих фондів галузі з доведенням їх до нормативного (раціонального) рівня зносу (тактична мета); розширеного відтворення основних виробничих фондів галузі на інноваційній основі (стратегічна мета);

- удосконалення системи державного регулювання та управління у зв'язку з комерціалізацією функціонування галузі залізничного транспорту;

- удосконалення економічних відносин із споживачами транспортних послуг, суміжними видами транспорту, державою, регіонами, а також внутрішньогалузевих економічних відносин;

- комерціалізація транспортної діяльності залізниць й окремих підприємств залізничної галузі як одне із джерел залучення інвестицій[2].

Слід також врахувати, що в роботі [3,с.56-58] автор проводить систематизацію принципів державного управління, на цій основі, визначає такі принципи: суспільно-політичні (відображають та розкривають соціальну природу державногоуправління);структурні(синтезовані через дослідження функціональної та організаційної структур державного управління); принципи державно-управлінської діяльності (розкривають відносини та взаємозв'язки методів, форм, стадій та інших елементів діяльності державних органів при здійсненні ними відповідних управлінських функцій).

Основною задачею державного регулювання ринку транспортних послуг на думку автора [4, с. 25] , повинно стати підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу України, об'єднання конкурентних переваг окремих видів транспорту, особливо тих, що задіяні в міжнародних перевезеннях, через упровадження програм міжвідомчої інтеграції транспортних підприємств з метою забезпечення конкурентоспроможності українського транспорту у створенні міжнародних транспортних коридорів і залучення до них транзитних вантажопотоків. В подальшому при реформуванні залізничного транспорту, необхідно сприяти: зростання конкуренції у вантажних перевезеннях; скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за допомогою створеного на першому етапі реформування механізму підтримки пасажирських перевезень; впорядкування і гармонізацію функцій державних та місцевих органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання у галузі транспорту. Це дасть змогу забезпечити розробку та реалізацію системи фінансового забезпечення проектів з урахуванням можливого використання різних джерел інвестицій, визначення ролі і форм участі держави та приватних інвесторів у реалізації проектів швидкісних і високошвидкісних залізничних магістралей та реалізацію проектів створення сучасної інфраструктури. У господарстві електрифікації та електропостачання залізничної галузі активно апробуються і впроваджуються інновації, які забезпечуватимуть пасажиром безпечні та комфортні подорожі, а в перспективі суттєво прискорять рух поїздів на електрифікованих ділянках. Також на залізниці надходить нова унікальна техніка та прилади для господарства електропостачання.

Слід звернути увагу на вдосконалення логістичних послуг на залізничних міжнародних перевезеннях. Зовнішньоторговельні зв'язки здійснюються усіма видами транспорту, при цьому на частку залізничного припадає значна частина зовнішньоторговельного обороту. Якщо за кордоном, особливо в США, подібна схема взаємодії між видами транспорту є нормою, то в Україні, зважаючи на відсутність державної підтримки, вона ще не отримала належного поширення . Зарубіжні логістичні

центри мають державно-приватні структури, в які вкладають кошти міністерства транспорту, муніципалітети, різні асоціації, іноземні та місцеві інвестори, фінансові інститути. У цих центрах сконцентровані всі види діяльності, що стосуються транспортування вантажів і логістики з метою оптимізації та розподілу транспортних потоків. Створення ефективних транспортних ланцюгів можливо на національному та міжнародному рівнях. Логістичні центри інтегрують різні види транспортування вантажів, транспортні та логістичні компанії і здійснюють узгодження функцій між учасниками транспортування - перевізниками, експедиторами, агентами, портовими службами, тобто вони мають властивості мультимодальних і багатофункціональності і відкриті для державних і приватних компаній. Відповідальність розподіляється між усіма учасниками перевізного процесу.

Не можна не звернути увагу на те, що стратегією розвитку залізничного транспорту в Російській Федерації до 2030 року визначена важлива роль розвитку високошвидкісного залізничного транспорту. У цьому зв'язку ВАТ "РЖД" виступило ініціатором створення технологічної платформи "Високошвидкісний інтелектуальний залізничний транспорт"[5]. Організація швидкісного і високошвидкісного залізничного руху додасть додатковий імпульс науково-технічному розвитку і вдосконаленню технологій практично у всіх суміжних галузях від машинобудування до інтелектуальних обчислювальних систем, забезпечуючи подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни, в першу чергу, за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових зразків техніки світового рівня. Слід врахувати цей досвід і звернути наступні пріоритети, які є актуальні в Україні: створення газотурбінних локомотивів потужністю до 10000 кВт; розробка нових транспортних систем на основі магнітної левітації; розробка інтелектуальних логістичних систем управління перевізним процесом для високошвидкісного залізничного транспорту в ув'язці з іншими транспортними системами, в тому числі для забезпечення енергоефективного керування рухом; створення «інтелектуального» потягу з вбудованою системою автоведення і самодіагностики; супутникові технології для навігаційної підтримки та моніторингу стану залізничної інфраструктури високошвидкісного залізничного транспорту; створення спеціалізованих високоефективних машин і устаткування для будівництва, утримання та ремонту об'єктів інфраструктури, що забезпечують швидкісний рух, створення нових високоміцних і зносостійких екологічно чистих матеріалів для об'єктів інфраструктури (нанотехнології).

Функція управління підприємством повинна бути адекватна умовам проведення реформ, тому стає неможливим використовувати одні і ті ж інструменти управління. Потрібно синтезувати оновлення існуючих систем управління, швидко реагуючи на зміни ринкового середовища. Постає питання про пошук критеріїв, за якими можливе було б шукати нову функцію управління. Одним з таких критеріїв може стати комплексна фінансово-економічна оцінка господарського ризику. Виявлення та оцінка факторів господарського ризику дозволяє визначити напрями, на яких необхідно зосередити управлінські ресурси підприємства, і навпаки напрями, з яких можна вивільнити частину ресурсів.

Слід також запровадити організацію на підприємствах залізничного транспорту дворівневої підсистеми управління, з виділенням рівнів підприємства і підрозділів (служб), що найбільш повно відповідає завданням ефективного управління, на основі якої виконано синтез функціональної, структурної та комунікаційної моделей підсистеми. При цьому для рівня підприємства відведені функції розробки методики, інструментів підсистеми та оцінки ефективності її роботи, а для рівня підрозділу - контроль на всіх етапах роботи за досягненням заданих показників стану факторів та облік витрачених при цьому ресурсів. Таким чином, взаємодія двох рівнів підсистеми дозволяє вирішувати загальну задачу з управління на підприємствах залізничного транспорту;

**Висновки.** Державне регулювання розвитку єдиної транспортної системи буде визначати пріоритети капітальних вкладень у ті види транспорту, які забезпечать найменші витрати користувачам, не допускаючи диспропорції у розвитку транспортного комплексу України. Інша проблема полягає в підключенні держави до вирішення завдання наступного етапу реформування підприємств залізничної галузі - до створення умов для формування регіональних приміських компаній і підтримки розвитку соціально-значущого, але збиткового приміського залізничного транспорту. Покриття витрат на його підтримку, надходять з бюджетів місцевих органів влади не в повному обсязі, а "Укрзалізниця" змушена нести значні витрати, внаслідок чого з'їдаючи потенційний прибуток, що не забезпечує оновлення основних фондів. Цілком очевидно, що регіони потребують додаткових коштів, які повинні бути спрямовані на соціальні проблеми. Можливо, тут необхідно перерозподілити параметри бюджетів, переналаштувати податкову систему або вжити інших заходів, зокрема для залучення інновацій застосувати регресивну модель оподаткування. Поки цільові кошти не будуть закладені в бюджети регіонів, збиткові приміські перевезення будуть дотуватися регіонами за залишковим принципом.

#### **Анотація**

Розглядаються проблеми державного регулювання розвитку підприємств залізничного транспорту в Україні. Пропонуються концептуальні підходи до розробки основних напрямів розвитку підприємств залізничного транспорту: перерозподілити параметри бюджетів, переналаштувати податкову систему, для залучення інновацій застосувати регресивну модель оподаткування.

**Ключові слова:** розвиток підприємств залізничного транспорту, державне регулювання, інновації, реформування залізничної галузі.

#### **Аннотация**

Рассматриваются проблемы государственного регулирования развития предприятий железнодорожного транспорта в Украине. Предлагаются концептуальные подходы к разработке основных направлений развития предприятий железнодорожного транспорта: перераспределить параметры бюджетов, перенастроить налоговую систему, для привлечения инноваций применить регрессивную модель налогообложения.

**Ключевые слова:** развитие предприятий железнодорожного транспорта, государственное регулирование, инновации, реформирование железнодорожной отрасли.

#### **Summary**

The problems of state regulation of rail transport in Ukraine. Proposed conceptual approaches to the development of the main directions of development of railway: reallocate budgets settings, reconfigure the tax system to drive innovation applied regression model of taxation.

**Key words:** development of railway undertakings, government regulation, innovation, reform of the rail sector.

#### **Список використаної літератури:**

1.Сущенко Р. Розвиток залізничного транспорту в Україні: проблеми державного регулювання //Державне управління та місцеве самоврядування (Збірник наукових праць)-Дніпропетровський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України-Вип. 1 (12) 2012, с.87-94.

2.Олійник Г. Ю. Організаційно-економічний механізм управління реструктуризацією підприємств залізничного транспорту//Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" Режим доступу:<http://www.economy.nauka.com.ua>.

3. Нижник Н.Р. Системний підхід до організації державного управління / Навч посіб./ Н. Р. Нижник, О.А. Машков.-К.: УАДУ, 1998, 320с.

4. Єдін О. Транспортна політика в Україні / О. Єдін, Ю. Цветов, Л. Соколов // Економіка України. – 2002. – № 1. – С. 24–34.

5. Технологическая платформа "Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт". Режим доступу: <http://rzd.ru/static/public/ru/>.

УДК: 378.14 -057-212

Пономарьова М.С.

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ НАВЧАННЯ ТА ПІДГОТОВКИ МЕНЕДЖЕРІВ

**Постановка проблеми.** Одним з визначальних елементів конкурентоспроможності економіки є якість освітньої системи, яка забезпечує розвиток інтелектуального потенціалу суспільства [1]. Організація сучасної професійної підготовки фахівців має помітний дисонанс з потребами ринку, що виявляється в процесі підготовки менеджерів. Водночас система професійної підготовки менеджерів повинна випереджати суспільно-економічний розвиток країни і потреби ринку [2].

**Аналіз останніх досліджень.** Сучасний ринок праці, як внутрішній, так і міжнародний, ставить свої вимоги до рівня підготовки менеджерського персоналу. Розвиток вітчизняної освітньої системи повинен відповідати вимогам Болонського процесу, що забезпечить кореляцію між вимогами ринку праці, попитом і рівнем знань спеціалістів [1].

У зв'язку з трансформаціями в суспільстві з'явилися нові методичні критерії відбору й оцінки менеджерів, які спростували критерії ідеологічні, з'явився суспільний запит на нову методичну підготовку менеджерів [2]. Питання навчання та підготовки менеджерів розглядали такі вітчизняні і зарубіжні вчені, як: Л.М. Гурч, Л. Володарська-Зола, З.М. Гоменюк, Е.П. Шейко, В.С. Пономаренко [1-8] та ін. Проте питання про навчання і пошук шляхів удосконалення методів підготовки є досить актуальними в умовах сучасного господарювання, що стало метою цього дослідження.

**Метою статті** є аналіз проблем і перспектив навчання та підготовки менеджерів, оцінка досвіду деяких зарубіжних країн світу і визначення напрямів для поліпшення професійної підготовки спеціалістів менеджерів аграрного профілю.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Актуальною проблемою сучасного менеджменту є активізація людських ресурсів для досягнення успіху організації. Нова сучасна модель, що відображає збільшувану інтеграцію економічних і соціальних процесів, ставить перед менеджером також і соціальні завдання – забезпечення зайнятості, гуманізацію умов праці, розширення участі в управлінні [3].

Сучасний менеджер - це управлінець, який має певні комунікативні здібності, наділений владою, спроможний створити колектив, керувати ним, спрямувати його розвиток і сформуванню організаційну культуру організації.

Ідеальний образ сучасного менеджера передбачає наявність у людини відповідних якостей і вмінь. Якості менеджера - це сукупність характеристик, зумовлених такими чинниками, як генотип людини, вплив соціуму, освіта, досвід [8].

В Україні забезпечено правове регулювання питань функціонування системи освіти, всіх її рівнів і підсистем, діяльності навчальних закладів різних типів і форм власності, організації різних форм навчання.