Є.М. Сич, О.І. Панченко
Київський інститут
залізничного транспорту
Україна

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СПІВРОБІТНИЦТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНОМ

Залізниця є найважливішим стабілізуючим елементом економічної системи, ефективна діяльність якого повинна позитивно впливати на розвиток економіки. Цей елемент надійно забезпечує зв'язки між регіонами держави, але більш актуальним стає питання розвитку та підвищення взаємодії залізничної галузі з територіями, налагодження взаємовигідних партнерських зв'язків та відносин в транспортному обслуговуванні окремого регіону. Основна мета взаємодії – забезпечення надійного обслуговування споживачів регіону при сприянні регіональних державних адміністрацій в рішенні проблем залізниці. Тому формування раціонального підходу до взаємодії та співробітництва між залізничним транспортом і місцевими органами влади має наукове та практичне значення для розвтку економіки країни.

В умовах фінансових обмежень, мероприємства по підвищенню рівня обслуговування споживачів послуг залізничного транспорту переважно пов'язані з інтенсифікацією використання вже існуючої інфраструктури, пошуком шляхів додаткового фінансування. Для освоєння ринкових важелів господарювання і ліквідування збитків від соціально значущих для регіону послуг, які надаються залізничним транспортом, необхідне укріплення взаємодії з місцевими державними адміністраціями. Орієнтація на установлення конструктивного співробітництва між залізницею і регіоном сприятиме вирішенню цих питань. Потенціал такого співробітництва повністю не вичерпаний – існують значні резерви його подальшого удосконалення.

Проведення послідовної регіональної політики, налагодження стосунків з регіональними державними адміністраціями в областях повинно, в першу чергу, сприяти фінансовому оздоровленню залізниці, що дозволить значно покращити її фінансовий стан.

Реальний процес фінансування транспорту обумовлений галузевою специфікою і роллю в розвитку економіки регіону. Організація залізничних перевезень пов'язана зі значними капітальними вкладаннями, які характеризуються тривалим терміном окупності. Для залізничного транспорту характерний найбільш низький ступень фінансування поточних і капітальних витрат з внутрішніх джерел, тому можливо користуватись залученими коштами. Не виключається використання в якості джерела накопичення і коштів місцевих бюджетів. Слід зазначити, що в країнах далекого зарубіжжя ця

галузь знаходиться на постійній державній дотації; розповсюджена також практика не тільки бюджетного, а і приватного інвестування.

На інвестиційні процеси в галузі залізничного транспорту прямий і непрямий вплив може чинити регіон. Прямий – витрачання бюджетних коштів, а непрямий – проведення податкової, цінової політики збоку регіональної влади. Регіони повинні активно приймати участь у фінансуванні реконструкції об'єктів залізничного господарства, виділяти кошти на капітальний ремонт, вирішувати питання тарифного регулювання проїзду пасажирів в приміських сполученнях та покривати збитки від приміських пасажирських перевезень. Такий підхід сприятиме поступовому виключенню перехресного субсидування збитковості пасажирських перевезень і зниженню тарифного навантаження на вантажовідправників.

Зарубіжний досвід свідчить також, що регіоналізація може розглядатися як один з шляхів передання на місцевий рівень витрат пов'язаних з фінансуванням будівництва та утримання залізничної інфраструктури і технічних засобів. Це значно підвищує інвестиційну привабливість залізничного транспорту.

Розвиток співробітництва між регіоном і залізницею може відбуватися в слідуючих напрямках:

- дольова участь у фінансуванні різноманітних проектів;
- прямі дотації у розвиток залізничного транспорту в регіоні;
- придбання рухомого складу для регіональних пасажирських сполучень в рахунок компенсації збитків від приміських пасажирських перевезень;
- зменшення або звільнення залізниці від місцевих податків;
- стимулювання виробництва транспортних засобів і запасних частин на підприємствах регіону.

Реалізувати ці напрямки можливо при налагодженні тісних і взаємовигідних стосунків. Однією з форм взаємовідносин між залізницею і держадміністрацією області є "Генеральна угода". На сьогодні такі угоди носять разовий, формальний характер без зазначення коштів покриття збитків та інших форм співробітництва. В подальшому партнерські угоди повинні відігравати конструктивну роль і бути основою налагодження як ритмічної роботи дороги так і оживлення економіки регіону.

Для визначення та узгодження рішень поточних проблем і фінансових взаємовідносин необхідно проводити в держадміністрації області наради, або "круглі столи" представників залізниці та промислових підприємств регіону. Це буде сприяти удосконаленню взаємовигідного співробітництва, підвищенню стійкості функціонування залізничного транспорту і економіки регіону в цілому.

В силу особливостей географічного положення (прикордонних умов розвитку регіону), виникає необхідність оперативного прийняття рішень. З цією метою може бути створена сумісна робоча група у складі керівників і спеціалістів дороги та таможенного управління за допомогою держадміністрації області.

Поглиблення взаємовигідних партнерських відносин між залізницею та окремою територією може сприяти створенню різнобічних варіантів співробітництва. Тому необхідно проведення наукових досліджень по обгрунтуванню та розвитку правових, економічних, фінансових та організаційних аспектів діяльності.