

своєчасною щодо загроз економічним інтересам залізничного транспорту.

УДК 32:338.45

ДВОПОЛЮСНА МОДЕЛЬ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ

Ткач К.І., к.е.н., докторант (Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м.Одеса)

Сучасна економічна криза висуває нові вимоги до теоретичного обґрунтування промислової політики. Виникає необхідність пошуку альтернативної теоретичної концепції, на яку могла б спиратися активна промислова політика держави.

Останніми роками в економічній літературі відбувається поступове зрушення в напрямку переосмислення ролі економічної політики держави. Однак при цьому для обґрунтування моделі промислової політики в Україні недостатньо повно береться до уваги досвід інших країн.

Тому головним завданням є використання світового досвіду для визначення теоретичних основ концептуальної схеми промислової політики, адекватної умовам України.

У світовій практиці найактивніша промислова політика здійснюється в галузях, з одного боку, з найвищим рівнем реального усупільнення праці, а з іншого — найвищим рівнем усупільнення виробництва. У першому випадку йдеться про підтримку високотехнологічних галузей, які забезпечують НТП. У другому — навпаки, про обмеження діяльності природних монополій в інфраструктурних галузях промисловості. І в тому, і в іншому разі ми стикаємося з «провалами ринку», обумовленими зовнішніми ефектами. НДДКР мають позитивний зовнішній ефект. З іншого боку, природній монополізм виступає як особливий різновид негативних зовнішніх ефектів.

Позитивний зовнішній ефект виникає у випадку, якщо діяльність одного ек агента приносить вигоди іншим. Розвиток освіти дає приклад позитивного зовнішнього ефекту. За наявності позитивного зовнішнього ефекту економічне благо виробляється в обсязі, який є меншим, ніж оптимальний.

Зважаючи на це, ми можемо методологічно синтезувати теорію усупільнення з неокласичною теорією зовнішніх ефектів і «провалів ринку». Таке поєднання різних наукових підходів засноване на тому, що в такому разі їх висновки практично збігаються.

Реальне усупільнення праці передбачає

безпосереднє поєднання промислового виробництва з наукою, поєднання виробничих відносин з тим загальним зв'язком, який є іманентним «загальній праці» у сфері НДДКР. Якщо в основі позитивного зовнішнього ефекту НДДКР лежить реальне усупільнення праці, то, з іншого боку, в основі негативного, монополістичного зовнішнього ефекту — формальне усупільнення і підрив ринкового механізму. І в тому, і в іншому разі необхідним є державне регулювання через здійснення промислової політики, яка в одному випадку має позитивний, а в іншому — негативний, антимонопольний характер.

Отже, об'єктивні основи промислової політики визначаються рівнем і характером усупільнення виробництва і праці. Найбільша активність промислової політики має об'єктивно відповідати найвищому рівню реального усупільнення праці й усупільнення виробництва, хоча її спрямованість у таких випадках є прямо протилежною. Необхідно розрізняти позитивну і негативну промислову політику відповідно до позитивної і негативної спрямованості зовнішніх ефектів, маючи на увазі, що у своїй негативній частині промислова політика замикається з антимонопольною. Оптимальним є баланс позитивної і негативної промислової політики. У такому разі промислова політика виступає як діалектична єдність протилежностей, яка утворює джерело промислового розвитку. У такому сенсі розглянута структура промислової політики має двополюсний характер.

Загальний висновок, отже, полягає в тому, що державне регулювання і промислова політика повинні прицільно концентруватися насамперед на сферах і галузях промисловості з найбільшими зовнішніми ефектами — як позитивними, так і негативними. Однак, для використання цих теоретичних положень на практиці є необхідними спеціальні прикладні дослідження, орієнтовані на застосування отриманих висновків у процесі розробки промислової політики в Україні.

УДК 338.47:656.2

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Державна система регулювання господарської діяльності залізниць перетерпіла істотні зміни в сучасних умовах розвитку ринкових відносин.

В останні десятиліття роботи залізничної

галузі нагромадилася велика кількість невирішених економічних проблем: низька інвестиційна привабливість галузі, високий ступінь зношування основних фондів, недосконалість і недостатня гнучкість тарифної системи, недолік традиційних джерел фінансування. Це й викликало, поряд з іншими факторами соціально-економічного й геополітичного характеру, необхідність структурної реформи залізничного транспорту України, метою якої є підвищення ефективності роботи й розвитку транспортного комплексу на основі поділу функцій державного керування й організації господарської діяльності. Однією з головних цілей реорганізації залізничного транспорту є залучення вільного капіталу на ринок транспортних послуг для здійснення масштабних інвестицій і одержання в остаточному підсумку очікуваного ефекту у вигляді підвищення якості транспортного обслуговування користувачів.

Оскільки власних джерел фінансування недостатньо для повного задоволення потреб в інвестиційних ресурсах, необхідних для відновлення й розвитку її основних виробничих фондів, доцільно знайти найбільш ефективні механізми фінансування інвестиційних проектів залізничного транспорту, у тому числі й комерційно малоефективних, тобто таких, що мають, тривалий період окупності капітальних вкладень.

У наш час пошук джерел інвестицій є однією з головних складових інвестиційної діяльності залізничного транспорту. Фінансування комерційно ефективних проектів з невеликими строками окупності не викликає серйозних проблем із залученням коштів на їхню реалізацію через досить швидке повернення вкладеного капіталу й кредитних ресурсів. Значно гостріше сьогодні стоїть проблема реалізації комерційно малоефективних проектів, що мають державне значення, які, як правило, характеризуються високою капіталомісткістю й низькою ефективністю для інвесторів. Такі проекти, у чинність своєї збитковості не можуть бути реалізовані комерційними компаніями. З іншого боку, реалізація даних проектів за умови їхньої економічної обґрунтованості, дозволить вирішити завдання по прискоренню соціально-економічного росту країни.

У зв'язку із цим, підвищується роль держави в реалізації представлених проектів. Найважливішого значення набувають різні форми державної підтримки як складової державного регулювання.

Державна підтримка може бути здійснена в різних формах, таких як: участь залізничного транспорту в проектах, що ініціюються державою з метою збільшення обсягів перевезень, пільгове кредитування, податкові преференції, зняття бюрократичних бар'єрів, державні гарантії

вкладеного капіталу, а також розробка цільових програм.

Зважаючи на це можна стверджувати, що держава має потужний інструмент сприяння реалізації великих проектів на залізничному транспорті, які спрямовані на підвищення соціально-економічної ефективності галузі й країни.

УДК 658.5:656.2(477)

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

*Токмакова И.В., к.э.н, доцент,
Костюк Ж.С., студентка (УкрГАЖТ)*

«Укрзалізниця» работает в формате, совмещающем функции органа государственного управления и хозяйствующего субъекта. Европа же лет 10-15 как отказалась от такой системы. В соседней России реформация организационной структуры железной дороги была проведена еще семь лет назад. «Укрзалізниця» остается последней на постсоветском пространстве структурой архаического, нерыночного типа. Поэтому неудивительно, что западные финансовые учреждения не хотят иметь с ней дело».

К факторам, поддерживающим уровни кредитных рейтингов железных дорог относятся: монопольное положение "Укрзалізниця"; стратегическое значение железнодорожного транспорта для экономики Украины.

Кроме того, существуют факторы, ограничивающие уровни кредитных рейтингов железных дорог, среди них: негативные тенденции в экономике Украины, влияющие на объемы грузовых перевозок; ожидаемые значительные капиталовложения; неопределенность относительно планов реформирования и стратегии развития "Укрзалізниця"; отсутствие консолидированной финансовой отчетности "Укрзалізниця"; зависимость деятельности "Укрзалізниця" от государственного регулирования.

Прекращение кредитования для «Укрзалізниця» может грозить дефолтом системы. Ведь обновление основных производственных фондов сократилось почти в десять раз. А их износ в 2009 году вырос с 38% до 78%. И ныне активная часть производственных фондов (а это непосредственно тепловозы, электровозы, тягачи) изношена на 84%.

Морально устарелое оборудование, как известно, приводит к нерациональному