

## Організаційно-економічні основи сталого розвитку залізничного транспорту України

О. І. РИБИНА<sup>1</sup>

Ефективний розвиток залізничного транспорту, який складає основу транспортної системи країни, є необхідною умовою сталого функціонування всіх галузей економіки, забезпечення статусу України як великої транзитної держави, сприяє її соціальному і економічному зростанню, економічній безпеці та обороноздатності. Комплексний підхід до розвитку транспортної системи України чітко вказує на пріоритетне значення залізничного транспорту з позицій сталого розвитку. Нині вітчизняна транспортна галузь, зокрема залізничний транспорт, не завжди виявляється готовою до нових викликів зовнішнього середовища, що періодично дестабілізує ситуацію на ринку транспортних послуг. Саме тому виникає необхідність створення певного механізму економічних та організаційних відносин, що забезпечував би адекватну, своєчасну та гнучку реакцію на зміни у зовнішньому середовищі, адаптацію до них підприємств залізничної галузі. У статті наведено організаційно-економічні основи сталого розвитку залізничного транспорту, визначено складові та розкрито їх сутність.

*Ключові слова:* екологія, економіка, залізничний транспорт, критерії сталості, сталий розвиток.

УДК 338.43:656.2:502.131.1

JEL коди: Q56, L92

**Вступ.** В умовах інтеграції України в європейські структури важливо проаналізувати, які тенденції розвитку транспорту прогнозуються світовим співтовариством. Стати гідним європейським партнером можливо через прискорення соціального, економічного та екологічного розвитку транспортної галузі. Безсумнівно, існує стійкий зв'язок між зростанням економіки та розвитком транспортної системи. У поточному десятиріччі передбачається значне збільшення попиту на послуги транспорту. У той самий час при оцінці показників його діяльності сьогодні враховують не лише економічні характеристики, а й екологічні. Тому проблема еколого-збалансованого сталого розвитку транспортних послуг є однією з актуальних.

**Постановка проблеми.** Останнє десятиріччя характеризується стійким збільшенням кількості наукових праць щодо сучасного стану залізничного транспорту, його проблем та напрямів поліпшення існуючої ситуації. Зокрема, проблеми реформування залізничного транспорту та тенденції його розвитку досліджувалися М. В. Макаренко та Ю. М. Цветовим [8], розробленню соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту України присвячені праці Л. О. Позднякової, окремі аспекти розвитку залізничного транспорту досліджувалися О. Г. Дейнекою [3], визначення ролі залізничного транспорту України в забезпеченні сталого розвитку суспільства було предметом досліджень Ю. С. Бараша [1; 2]. У науковій літературі є безліч підходів до визначення поняття «сталий розвиток» [2; 3; 4], які відрізняються перш за все відсутністю єдності поглядів на роль та взаємодію економічних, екологічних та

<sup>1</sup> Рибіна Олена Іванівна, фахівець відділу аспірантури, докторантури та доаспірантської підготовки Сумського державного університету.

© О. І. Рибіна, 2013.



соціальних факторів розвитку у сучасних умовах. Немає чітко визначеного змісту і поняття «сталий розвиток залізничного транспорту».

**Метою дослідження** є визначення організаційно-економічних основ сталого розвитку залізничного транспорту України.

**Результати дослідження.** Незважаючи на різні підходи до трактування поняття сталого розвитку [1; 3; 4], всіх науковців об'єднує прагнення розробити концепцію, яка зможе подолати протиріччя, що виникли між суспільством і біосферою.

На нашу думку, сталий розвиток – це керований процес збалансованого розвитку соціально-економічних і екологічних складових, спрямованих на використання та відтворення природного середовища й досягнення відповідної якості життя людини як сьогодні, так і в майбутньому.

Якщо говорити про роль залізничного транспорту в забезпеченні сталого розвитку суспільства, то це передбачає необхідність урахування його впливу на здоров'я населення, розвиток населених пунктів, захист довкілля та раціональне використання природних ресурсів.

Зазначимо, що останніми роками на залізничному транспорті активізувалася робота зі зниження негативного впливу на довкілля та дотримання природоохоронного законодавства. Стимулювальним чинником при цьому є, зокрема, вимоги міжнародних транспортних систем, які спрямовані на зменшення рівня ресурсоспоживання та впровадження екологічно чистих видів транспорту з урахуванням міжнародних екологічних норм.

Нині природоохоронна діяльність «Укрзалізниці» здійснюється відповідно до державної стратегії України у сфері охорони довкілля і забезпечення сталого розвитку у взаємозв'язку з економічними та екологічними пріоритетами, а також у відповідності до вимог Закону України «Про охорону навколишнього середовища».

Сталий розвиток залізничної галузі передбачає узгоджене функціонування його економічної, екологічної та соціальної складових [1; 4]. Практика засвідчує, що залізнична галузь не може впливати на ті фактори, які стосуються макроекономіки. Основні джерела забезпечення сталого розвитку лежать у сфері мікроекономіки, тобто всередині самої галузі. Тому важливо своєчасно і достовірно діагностувати ознаки можливого нестійкого стану підприємств залізничного транспорту та визначити шляхи вдосконалення економічного механізму забезпечення сталого розвитку в системі їх управління.

Необхідно відмітити, що сталий розвиток залізничної галузі є завданням комплексним і вимагає системних зусиль усіх гілок влади та національного господарського комплексу в цілому. Для цього необхідно вирішити певні законодавчі проблеми, підвищити інвестиційну привабливість галузі, узгодити роботу всіх учасників транспортного ринку і через системне фінансування та субсидіювання, політичну й ідеологічну підтримку забезпечити сталий розвиток залізничного транспорту. Подолання вищезгаданих проблем не тільки допоможе розвитку галузі, а й сприятиме зміцненню економіки всієї країни та підвищенню добробуту українців.

Узагальнюючи вищезазначене, надамо власне визначення поняття «сталий розвиток залізничного транспорту» з урахуванням основних ідей концепції сталого розвитку згідно з [4]:

- вирішення економічних, соціальних та екологічних проблем. Розвиток буде сталим тільки тоді, коли буде досягнута рівновага між різними факторами, що зумовлюють загальний рівень життя;
- нинішнє покоління має обов'язок перед прийдешніми поколіннями залишити достатні запаси соціальних, природних та економічних ресурсів для того, щоб вони

могли забезпечити для себе рівень добробуту, не нижчий, ніж той, що ми маємо зараз.

Отже, **сталий розвиток залізничного транспорту** – це такий його розвиток, який забезпечує стабільні, економічно ефективні, соціально спрямовані та екологічно безпечні умови надання транспортних послуг в інтересах теперішнього і майбутніх поколінь. Схематична концепція сталого розвитку залізничного транспорту зображена на рис. 1.



Рис. 1. Схематичне зображення концепції  
«Сталого розвитку залізничного транспорту» [розроблено автором]

Аналіз існуючої системи управління залізничним транспортом України [1; 3; 6] свідчить про необхідність її удосконалення та уточнення функцій підрозділів, визначення прав і обов'язків кожного керівника і співробітника.

Управління природоохоронною діяльністю на залізничному транспорті здійснюється за 4-а основними рівнями:

- центральний апарат управління Укрзалізниці;
- управління залізниць;
- дирекції залізничних перевезень;

– структурні підрозділи залізниць.

Організовує та координує роботу, спрямовану на зменшення шкідливого впливу Укрзалізниці на довкілля перший заступник генерального директора.

З метою забезпечення оперативного вирішення завдань екологічної безпеки, запобігання порушенням природоохоронного законодавства та належної координації природоохоронної діяльності у структурних підрозділах залізниці діють природоохоронні підрозділи. Так, в апараті управління залізниці – сектор екології, який включено до складу технічної служби, а також спеціалісти у службах, на яких ці обов'язки покладено за сумісництвом.

Природоохоронна діяльність на підприємствах «Укрзалізниця» здійснюється відповідно до державної стратегії України у сфері охорони навколишнього середовища і забезпечення сталого розвитку, а також Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища». Головна її мета полягає у поетапному наблизненні фактичних викидів і скидів підприємств до гранично допустимих норм, суворому дотриманні лімітів, удосконаленні технологічних процесів та переході до екологічно безпечних ресурсозберігаючих технологій.

Серед існуючих сучасних методів реалізації цієї мети важливу роль відіграють організаційно-управлінські. Насамперед виділяються законодавчо-нормативна база, планування, прогнозування, сертифікація, ліцензування тощо. Економічна складова організаційно-економічного механізму природоохоронної діяльності реалізується сьогодні за рахунок системи платежів та штрафів за забруднення навколишнього природного середовища, розміщення відходів, плати за воду і землю, а також поточних витрат на охорону довкілля та капітальний ремонт природоохоронних споруд тощо.

Ефективна реалізація системи цих заходів для забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту обумовлює необхідність удосконалення існуючого організаційно-економічного механізму управління природоохоронною діяльністю галузі.

Враховуючи недоліки багаторівневої системи органів управління природоохоронною діяльністю, які наділені координаційними, узагальненими та опосередкованими повноваженнями, що значною мірою дублюються, необхідно перш за все провести реформування структури щодо забезпечення екологічної безпеки Укрзалізниці та створити Координаційний центр з питань екоорієнтованого розвитку (рис. 2).

Основними завданнями Координаційного центру, на наш погляд, мають бути:

- лабораторний контроль за впливом на навколишнє середовище;
- розроблення та фінансування природоохоронних заходів;
- розрахунок та сплата екологічного податку;
- контроль за перевезенням небезпечних вантажів;
- підвищення рівня знань та практичних навичок осіб, причетних до виконання природоохоронних заходів;
- організація роботи з переробки та передачі спеціалізованим підприємствам відходів;
- проведення претензійної роботи щодо неправомірного нарахування штрафних санкцій та платежів;
- проведення інвентаризації стаціонарних джерел викидів;
- проведення інвентаризації і паспортизації відходів;
- отримання ліцензій на операції у сфері поводження з відходами, збирання і заготівля окремих видів відходів як вторинної сировини (згідно з переліками, що визначаються КМУ);

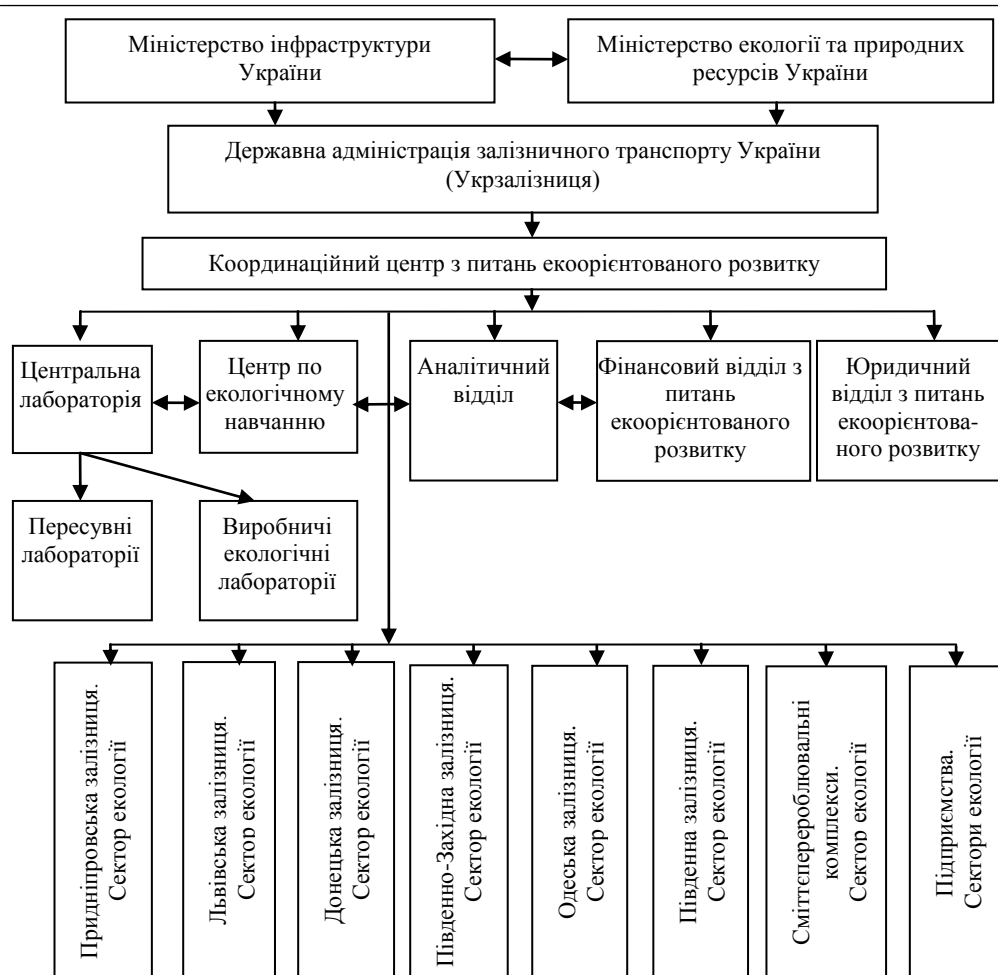


Рис. 2. Удосконалена структура управління організацією охорони навколишнього середовища Державної адміністрації залізничного транспорту України [розроблено автором]

- погодження проектів лімітів на утворення та розміщення відходів;
- отримання дозволу на викиди забруднювальних речовин;
- отримання дозволу на зберігання, транспортування, використання, захоронення та утилізацію отруйних речовин, у тому числі продуктів біотехнологій та інших біологічних агентів;
- отримання дозволу на спеціальне водокористування у разі використання водних об'єктів загальнодержавного значення;
- участь у ліквідації катастроф та аварій;
- аналіз проектів природоохоронних законодавчих та нормативних актів та надання пропозицій розробнику проекту.

Для виконання завдань Координаційного центру з питань екоорієнтованого розвитку необхідно:

- створити розгалужену мережу спеціальних науково-дослідних та експериментальних екологічних лабораторій, аналітичний центр, центр з екологічного навчання, юридичний та фінансовий відділи з питань екоорієнтованого розвитку;
- відокремити сміттєпереробні комплекси від залізниць та підпорядкувати цьому центру;
- у секторах екології на залізницях посади інспекторів замінити на провідних фахівців з напрямків: атмосферне повітря, надра, відходи;
- ввести штатні одиниці екологів на великих підприємствах залізничного транспорту.

Центральна лабораторія разом із пересувними екологічними лабораторіями забезпечить контроль рівня впливу на навколишнє середовище, проведення інвентаризації стаціонарних джерел викидів, інвентаризації та паспортизації відходів, підготовку документів для отримання дозволів, погодження проектів лімітів на утворення та розміщення відходів.

Аналіз пред'явлених залізничному транспорту штрафних екологічних санкцій та платежів екологічного податку свідчить про неузгодженість існуючих законодавчих та нормативних актів. Це призводить до значної кількості позовів щодо законності і обґрунтованості їх нарахування. Вирішення цих питань має бути в компетенції юридичного відділу Координаційного центру.

Відсутність в Укрзалізничному органі, що коригує екологічну політику на підставі аналізу впливу на навколишнє середовище, порушень та платежів екологічного податку, привела до відсутності єдиної екологічної політики залізничного транспорту. Для виконання цього завдання необхідно створити при Координаційному центрі аналітичний відділ. Аналітичний відділ на основі інформації центральної лабораторії, приписів державної екологічної інспекції та розмірів екологічного податку буде надавати пропозиції щодо коригування екологічної політики (бере участь у розробленні проекту стратегічного плану розвитку Укрзалізничної). При громадському обговоренні проектів природоохоронних законів, постанов та нормативних актів аналізує вплив проекту на діяльність залізничного транспорту та направляє пропозиції до розробника проекту.

Згідно з аналізом зауважень, виявлених державною екологічною інспекцією у 2012 р. при перевірках відокремлених підрозділів Укрзалізничної, більшість порушень виникає у зв'язку з низьким рівнем знань природоохоронних нормативних актів. Вирішенню цього питання сприятиме Центр по екологічному навчанню, створений у структурі Координаційного центру.

Існуюча ситуація потребує розроблення та впровадження Екологічної стратегії Укрзалізничної, яка б враховувала як зміни у довкіллі та у суспільстві, так і реформи у залізничному транспорті.

**Висновки і перспективи подальших наукових розробок.** За останнє десятиліття залізничний транспорт зазнав змін у плані як економічної реструктуризації, так і вирішення екологічних і соціальних проблем. Можливість реалізувати свій потенціал у поєднанні з увагою до потреб клієнта закладена у комплексі нових технологій, управлінських та експлуатаційних методів. У зв'язку з цим подальший розвиток залізничного транспорту повинен базуватися на принципах сталості. Це вимагатиме вдосконалення структури управління галуззю шляхом переходу його в більш гнучку,

мобільну форму функціонування, що сприятиме системній відповідності новим умовам господарювання.

**Література**

1. *Бараш, Ю. С.* Управління залізничним транспортом країни : монографія / Ю. С. Бараш. – Д. : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 252 с.
2. *Бараш, Ю. С.* Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні / Ю. С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 5. – С. 49–53.
3. *Дейнека, О. Г.* Теоретичні підходи до державної стратегії розвитку залізничного транспорту / О. Г. Дейнека, О. О. Міщенко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2008. – Вип. 24. – С. 214–216.
4. *Повестка дня на XXI век* [Електронний ресурс]. – Режим доступу к ресурсу : <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/agenda21/index.htm>.
5. *Реймерс, Н. Ф.* Экология (теория, законы, правила, принципы и гипотезы) / Н. Ф. Реймерс. – М. : Россия Молодая, 1994. – 367 с.
6. *Сич, Є. М.* Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність : монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К. : Аспект-Поліграф, 2004. – 245 с.
7. *Хлобистов, Є. В.* Екологічна безпека у складі національної безпеки держави [Електронний ресурс] / Є. В. Хлобистов. – Режим доступу до ресурсу : [http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=prnb2&issue=2004\\_1](http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=prnb2&issue=2004_1).
8. *Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми* / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов, О. В. Левченко та ін. – К. : ДЕТУТ, 2008. – 277 с.

*Отримано 23.04.2013 р.*

**Организационно-экономические основы  
устойчивого развития железнодорожного транспорта Украины**

**ЕЛЕНА ИВАНОВНА РЫБИНА\***

*\*специалист отдела аспирантуры, докторантуры и доаспирантской подготовки  
Сумского государственного университета,  
ул. Р.-Корсакова, 2, г. Сумы, 40007, Украина,  
тел.: 00-380-542-335345, e-mail: helen\_rybina@mail.ru*

Эффективное развитие железнодорожного транспорта, который составляет основу транспортной системы страны, является необходимым условием устойчивого функционирования всех отраслей экономики, обеспечения статуса Украины как крупной транзитной страны, способствует социальному и экономическому росту, экономической безопасности и обороноспособности. Комплексный подход к развитию транспортной системы Украины четко указывает на приоритетное значение железнодорожного транспорта с позиций устойчивого развития. Сейчас транспортная отрасль, в том числе железнодорожный транспорт, не всегда оказывается готовой к новым вызовам окружающей среды, чем периодически дестабилизирует ситуацию на рынке транспортных услуг. Именно поэтому возникает необходимость создания определенного механизма экономических и организационных отношений, обеспечивающего адекватную своевременную и гибкую реакцию на изменения во внешней среде, адаптацию к ним предприятий железнодорожной отрасли. В статье приведены организационно-экономические основы устойчивого развития железнодорожного транспорта, определены составляющие и раскрыта их сущность.

*Ключевые слова:* экология, экономика, железнодорожный транспорт, критерии устойчивости, устойчивое развитие.

**Organizational and Economic Basis for Sustainable Development  
of Railway Transport of Ukraine**

**OLENA I. RYBINA\***

\* *Specialist of the department of doctorate, post-graduate studies and post-graduates training,  
Sumy State University,  
R.-Korsakova Street, 2, Sumy, 40007, Ukraine,  
phone: 00-380-542-335345, e-mail: helen\_rybina@mail.ru*

*Manuscript received 23 April 2013.*

Efficient development of the railway transport, which is the basis of country transport system, is a prerequisite for sustainable functioning of all sectors of the economy, for ensuring Ukraine's status as a major transit country, contributing to its social and economic development, economic security and defense capacity. An integrated approach to the development of the transport system of Ukraine clearly indicates the priority of the railway from the standpoint of sustainable development. Currently, the domestic transport sector, including railway transport is not always ready for new challenges of the environment, that periodically destabilize the situation in the transport services market. That is why there is a need to establish a mechanism for economic and organizational relations that would provide adequate, timely and flexible response to changes in the environment, railway industry companies' adaptation to them. The article describes the organizational and economic basics for sustainable development, defines its components and reveals their identity.

*Keywords:* ecology, economy, rail transport, sustainability criteria and sustainable development.

*JEL Codes:* Q56, L92

*Figures:* 2; *References:* 8

*Language of the article:* Ukrainian

*References*

1. Barash, Y. S. (2006), *Management of state Rail transport*, Dnipropetrovskyy natsionalnyy universytet zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazaryana. (In Ukrainian)
2. Barash, Y. S. (2006), "Types of new organizational structures to manage rail in Ukraine," *Zaliznychnyy transport Ukrayiny*, 5, 49–53. (In Ukrainian)
3. Deyneka, O. G. and Mishchenko O. O. (2008), "Theoretical approaches to national strategy development for railway transport," *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazaryana*, 24, 214–216. (In Ukrainian)
4. *Daily Agenda for XXI century*, <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/agenda21/index.htm> (In Russian)
5. Reimers, N. F. (1994), *Ecology (Theory, Laws, rules, Principles and hypotheses)*, Moscow, Rossyia Molodaya. (In Russian)
6. Sych, E. M. (2004), *Passenger rail transport: development and performance*, Kyiv, Aspect-Poligraph. (In Ukrainian)
7. Khlobystov, E. V. *Environmental Security in the aspect of the national security*, [http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=prnb2&issue=2004\\_1](http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=prnb2&issue=2004_1). (In Ukrainian)
8. Tsvyvetov, Yu. M., Makarenko M. V., Tsvyvetov M. Yu., Levchenko O. V. and others (2008), *Railway transport in Ukraine and Russia: development trends and problems*, Kyiv, DETUT. (In Ukrainian)