

інструментів вирівнювання фінансових умов діяльності органів місцевого самоврядування дозволяє створити передумови для реалізації соціальної справедливості у забезпеченні доступу громадян до бюджетних послуг, сформуванню стимулів до оптимізації видаткової частини місцевих бюджетів.

Література

1. Про схвалення Концепції реформування місцевих бюджетів: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.05.2007 р. № 308: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/308-2007-%D1%80>.

2 Chugunov I., Makohon V., Krykun T. Budget strategy in the conditions of economic globalization. *Problems and Perspectives in Management*, 2019. 17(3), 101-110. doi:10.21511/ppm.17(3).2019.08

ПОЗДНЯКОВА Любов, д.е.н., професор, завідувач кафедри економіки, бізнесу та управління персоналом на транспорті,
Український державний університет залізничного транспорту
КОТИК Валентина, к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту і адміністрування,
Український державний університет залізничного транспорту
КОТИК Віталій, к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту і адміністрування,
Український державний університет залізничного транспорту

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ПО СКОРОЧЕННЮ ВИТРАТ ТА ЗНИЖЕННЮ СОБІВАРТОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ

В сучасних умовах функціонування окремі об'єкти залізничного транспорту оцінюються з різних позицій – монопольного, часово-монопольного та конкурентного секторів економіки. Інфраструктура в програмі реформування галузі повністю віднесена до монопольного сектору. В умовах реформування галузі планування експлуатаційних витрат залізниць та компаній-операторів має ґрунтуватися на загальних принципах.

Такий підхід дозволить вирішувати загально галузеві завдання по скороченню витрат, зниженню собівартості, збільшенню обсягу перевезень та підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Організаційну структуру залізничного транспорту планується класифікувати по основних видах діяльності: вантажні перевезення, утримання та експлуатація інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, пасажирські перевезення в дальньому та приміському сполученні, ремонт рухомого складу та інші види діяльності [1].

Необхідність такої класифікації зумовлена різницею не тільки між технічними засобами, основними фондами, що використовуються в цих видах діяльності, але й формами власності на об'єкти залізничного транспорту. Такий розподіл дозволить більш точно керувати ними.

У зв'язку з цим виникає проблема організації моніторингу роздільного обліку витрат інфраструктури в умовах реального часу та оцінка впливу різних факторів на її витрати. По кожному виду діяльності необхідно сформувати окремий бухгалтерський баланс. При цьому методика окремого обліку доходів, витрат та результатів фінансово-господарської діяльності має визначатися органами державного регулювання.

Реформування галузі передбачає збільшення інвестицій на придбання основних фондів. На залізничному транспорті строк окупності об'єктів інфраструктури значний, а фондівіддача низька, але їх вклад в кінцевий результат великий.

Це необхідно враховувати при оцінці капітальних вкладень в інфраструктуру. При цьому економічна ефективність інвестицій у розвиток транспортних засобів інфраструктури має проводитись із врахуванням оцінки якості транспортного обслуговування народного господарства.

Важливим фактором, що визначає величину експлуатаційних витрат залізниць є обсяг перевезень. Для оцінки впливу обсягу перевезень на витрати інфраструктури та вирішення багатьох інших техніко-економічних завдань необхідно визначити величину залежних від обсягу перевезень та умовно-постійних витрат інфраструктури залізничного транспорту.

Аналіз літературних джерел показав, що в західних країнах система визначення ставок за користування інфраструктурою залізничного транспорту досить складна і різноманітна [2].

Наприклад, у Франції застосовується змінна шкала, при якій оплата змінюється в залежності від вантажообігу брутто, та фіксований збір за обсяг перевезень.

У Німеччині ставки розраховуються в залежності від якості колії, комерційного значення маршруту та категорії поїзда із врахуванням частоти їх курсування та кількості виділених ниток графіка.

У Норвегії довгострокові граничні витрати покриваються за рахунок внесків пропорційно виконаному вантажообігу.

У Швеції застосовується три рівня оплати: постійна річна ставка за кожний локомотив та одиницю рухомого складу, змінна частина оплати, що визначається пропорційно вантажообігу брутто, надбавка за диспетчерську та маневрову (сортувальну) роботу, енергію, паливо.

Новою проблемою є економічне обґрунтування рівня плати за користування інфраструктурою залізниць. При цьому необхідно враховувати фактори, що впливають на залежні та умовно-залежні витрати – вид, обсяг та густоту перевезень, знос основних фондів, категорію колії, безпеку руху, збереженість вантажу, якість транспортного обслуговування та ін.

Економічне обґрунтування рівня плати вимагає додаткових досліджень по визначенню залежності умовно-постійних витрат інфраструктури від різних вимірників та показників роботи окремих галузевих господарств залізниць та удосконалення методів їх розрахунку.

На підставі проведеного аналізу та методів розрахунку плати за користування інфраструктурою залізниць узагальнюється сукупність уявлень

про все економічне середовище, включаючи витрати підприємства, наявні ресурси, які є в його розпорядженні. На цьому етапі завдяки визначеному уявленню про економічне середовище (внутрішнє і зовнішнє) виявляються його основні характеристики, з врахуванням господарських інтересів підприємства, а також визначаються існуючі обмеження стосовно функціонування об'єктів інфраструктури.

Сценарії мають бути змістовними, тобто показувати, яким чином внутрішні суперечності економічного середовища та процеси, що відбуваються в ньому, впливають на формування тих чи інших (позитивних або негативних) тенденцій розвитку підприємства оператора перевізника та оточуючого середовища, наскільки можуть змінюватися кількісні та якісні характеристики діяльності підприємства і результати його функціонування під впливом внутрішніх і зовнішніх чинників плати за користування інфраструктурою залізниць.

З усього переліченого слід мати стратегічну інформацію про те, які конкретні зміни повинні відбутися в середовищі підприємства, щоб воно було спроможним протистояти впливу негативних умов, чинників і загроз, що виникають. Також сценарії мають бути достовірними, тобто висновки повинні бути науково і математично обґрунтованими, побудованими на достовірній стратегічній інформації. Крім цього сценарії мають бути альтернативними, тобто у вигляді системи сценаріїв, що різняться між собою переліком припущень і взаємодією чинників, досліджених в сценарії. З оглядом на останнє, розрізняють песимістичний, оптимістичний та найбільш ймовірний.

Література

1. Deineka O.G., Dykan V.L., Pozdnyakova L.O. Enterprise strategy and strategic management. Kharkiv: LLC «Olant», 2012. 416 p.
2. Deyneka O.G., Krykhtina Y.O. Fundamentals of transport management. Kharkiv: UkrDUZT, 2015. 104 p.

ПОЛЯК-СВЕРГУН Мар'яна, к.е.н., старший викладач кафедри фундаментальних та спеціальних дисциплін, Чортківський навчально-науковий інститут підприємництва і бізнесу, Західноукраїнський національний університет

СОЦІАЛЬНО-ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ ЕКОНОМІЧНОЇ ТРАНСОРМАЦІЇ

Сучасний світ переживає складний період радикальних трансформацій, неоднозначних за своїми наслідками, зачіпають основи економічних систем різного рівня, що проявляються в зниженні їх системної стійкості і супроводжуються кризовими явищами. Загострення протиріч, хаотичність економічної динаміки і наростання хвилі глобальних криз на рубежі тисячоліть обумовлені заходами, індустріального економічного ладу в на національному та регіональному рівні, вичерпанням наявного потенціалу зростання, нездатністю