завданням для держави. Застосування іпотечного кредитування як інноваційного механізму залучення коштів та нового джерела інвестицій дасть можливість спрямувати тимчасово вільні грошові засоби в різні ланки економіки з максимальною ефективністю.

Особливу увагу необхідно приділити правовому аспекту іпотечного ринку. Законодавством врегульовані окремі аспекти іпотеки, однак багато питань залишаються невизначеними та неузгодженими, що серйозно гальмує розвиток іпотечного ринку.

Проведений аналіз суті іпотечного капіталу та його використання як джерела інвестицій дає змогу зробити висновок, що іпотечне кредитування сьогодні є перспективною формою залучення грошових коштів для ефективної роботи окремого господарюючого суб'єкта та країни загалом.

**Перспективи подальших досліджень**

Подальші дослідження слід зосередити на механізмах впливу іпотечного ринку, на макроекономічних показників та ролі іпотечного капіталу у забезпеченні економічного зростання.

*1. Закон України "Про іпотеку" // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 38. 2. Євтух О.Т. Іпотека – механізм ефективного використання ресурсів. – Л.: Волинська обласна друкарня, 2001. – 314 с. 3. Дучинська Н.І., Дучинський П.І. Іпотечне кредитування як фінансове джерело інновацій в регіоні // Науковий вісник Національного гірничого університету. – 2004. – № 8. С. 96–98. 4. Погорєльцева Н.П. Дослідження економічної природи іпотечного ринку // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – №6. – С. 66–73. 5. Іпотечне кредитування // За ред. О.С. Любуня, О.І. Киреєва, М.П. Денисенка. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 392 с.*

**УДК 656.078.8**

**О.М. Череватенко**
Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

# ЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ – ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ НА КОНКУРЕНТНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ РИНКУ

*© Череватенко О.М., 2007*

**Розглянуто питання економічної діяльності компаній – операторів перевезень на залізничному транспортному ринку України в умовах реформування залізничної галузі. Визначено позитивні тенденції діяльності операторських компаній, які сприятимуть поліпшенню ефективності роботи залізничного транспорту та виявлено негативні наслідки їх функціонування на конкурентному ринку перевезень, що свідчить про необхідність економічного обґрунтування умов допуску до залізничної інфраструктури компаній-перевізників різних форм власності.**

**The questions of economical functioning of companies-operator of transportations at the railway transport market of Ukraine in the conditions of the reforming railway transport sphere are considered. The positive tendencies of the companies-operator' activity, that will improve the railway transport's work are examined. The negative aspects of the companies-operator' functioning at the competitive railway transport market are determined, that indicative of the necessity of the economically grounded terms for the different companies-operator entrance to the railway transport infrastructure.**

**Постановка проблеми**

Взаємовигідне поєднання інтересів держави, виробників та споживачів можливе лише в умовах конкурентного транспортного ринку. Разом з тим наявність конкуренції на транспортному ринку визначається не тільки можливістю вибору варіанта перевезення, а й самою наявністю альтернативного перевізника.



Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

Як свідчить досвід інших країн, важливим чинником успішного функціонування незалежних приватних компаній-операторів перевезень є створення справедливих і економічно обґрунтованих умов допуску цих компаній до магістральної інфраструктури, врахування можливих позитивних і негативних економічних наслідків їх діяльності на національному ринку залізничних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**

Питання функціонування компаній-операторів рухомого складу розглядають публікації переважно російських науковців, що обумовлено активним реформуванням залізничного транспорту Росії та існуванням на ринку перевезень великої кількості приватних власників рухомого складу як операторських компаній, так і промислових підприємств, що здійснюють перевезення у власних вагонах.

С.А. Філатов та А.В. Єфремов розробляли нові напрямки досліджень бізнес-відносин, зокрема розглянули на прикладі російської залізничної системи співвідношення вагонного парку приватних компаній-операторів до загальної кількості вагонів залізничного транспорту, а також зробили висновки щодо значення цих компаній у вантажних перевезеннях [8]. Мартинов О.Г., аналізуючи структурну реформу на залізничному транспорті Російської Федерації, прийшов до висновку, що створення операторських компаній не призведе до зниження транспортних витрат, а отже, є недоцільним [6]. Протилежної точки зору дотримується Г.Е. Давидов, вважаючи, що залізниці повинні перетворюватись у загальнонаціональну систему шляхів сполучення, відкриту для перевезень силами будь-якого сертифікованого перевізника [3]. Наслідки поділу вагонного парку між транспортними компаніями різних форм власності досліджував Рубцов А.В [7].

**Постановка цілей**

Мета роботи – дослідження значення економічної діяльності приватних операторських компаній, а також виявлення позитивних і негативних тенденцій функціонування незалежних компаній-операторів перевезень на ринку залізничних перевезень України.

**Виклад основного матеріалу**

В умовах поступового реформування залізничного транспорту України триває процес розділення природно-монопольного і конкурентного секторів діяльності залізничного транспорту. Формування конкурентного транспортного ринку в сфері залізничних перевезень неможливе без створення і розвитку операторських компаній-перевізників різних форм власності.

Функціонування приватних операторських компаній характеризується як позитивними, так і негативними економічними і соціальними наслідками.

З економічної точки зору діяльність компаній-операторів сприятиме поліпшенню ефективності роботи залізничного транспорту. Наприклад, допоможе залізниці покращати позиціонування на ринку перевезень, забезпечити прибутковість, достатню для утримання і розвитку інфраструктури, залучити різні форми інвестицій до сфери залізничного транспорту, зокрема, завдяки впровадженню різних видів державно-приватного партнерства.

Позитивним моментом впровадження незалежних компаній операторів є також те, що конкуренція є гнучкішим засобом впливу на мотивацію діяльності, ніж державне регулювання. Необхідно зазначити, що конкуренція як форма впливу на господарські відносини з метою їх регулювання є ефективною лише у визначених сферах і за умов розвинених ринкових відносин. Конкуренція між компаніями-перевізниками як державними, так і недержавними, є механізмом для максимізації користі споживачів транспортних послуг. Завдяки тому, що в її основу покладено суперництво та свободу на транспортному ринку, вона вимагає від суперників організовувати свою діяльність максимально ефективно та пропонувати якісніші послуги у більшій кількості за нижчими цінами.

Саме такий підхід закладено у законодавчу базу. Відповідно до господарського кодексу України держава підтримує конкуренцію як змагання між суб'єктами господарювання, що забезпечує завдяки їх власним досягненням здобуття ними певних економічних переваг, внаслідок чого споживачі та суб'єкти господарювання отримують можливість вибору необхідного товару і при цьому окремі суб'єкти господарювання не визначають умов реалізації товару на ринку [1]. Аналогічне визначення містить закон України "Про захист економічної конкуренції" від 11.01.2001 р. [2]. Отже, розвиток конкуренції між компаніями-операторами перевезень реалізуватиме правові положення щодо захисту економічної конкуренції.



Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

Економічною перевагою діяльності приватних компаній-перевізників порівняно з державною залізницею є їх свобода при встановленні тарифних ставок для клієнтури [5]. Крім того, малі компанії-оператори мають певні пільги з податків та з соціальних відрахувань. Малим відповідно до чинного законодавства є підприємство, в якому середньооблікова чисельність працюючих за звітний рік не перевищує п'ятдесяти осіб, а обсяг валового доходу від реалізації продукції, робіт, послуг за цей період не перевищує суми, еквівалентної п'ятистам тисячам євро [1].

Вважається, що приватні компанії-оператори рухомого складу зможуть покращати ситуацію в сфері пасажирських перевезень. Приватні операторські компанії можуть позитивно себе проявити в маркетингу, підвищенні комфортності, завдяки гнучкій тарифній політиці, привабливому розкладу руху, раціональнішому використанню власного рухомого складу. Важливим напрямком діяльності для приватних компаній може бути скорочення кількості поїздів в обороті на основі збільшення маршрутних швидкостей руху пасажирських поїздів. Компанії-перевізники також можуть підвищувати прибутковість пасажирських перевезень за рахунок розвитку додаткових послуг, зокрема непрофільних: як то готельні, послуги таксі, видовищні заходи, туристичне обслуговування тощо.

Необхідною умовою функціонування операторських компаній-перевізників на ринку залізничних перевезень є їх конкурентоспроможність. Досягнення цілей із забезпечення конкурентоспроможності може формуватися за рахунок:

– інтеграції зусиль перевізника з підвищення якості транспортної продукції і доведення витрат до функціонально-необхідного рівня на усіх етапах перевізного процесу;

– цілеспрямованого використання потенційних можливостей компанії під час пристосування транспортної продукції до вимог ринку;

– орієнтація на нові технології, цілеспрямований розвиток і удосконалення системи сервісного обслуговування.

Створення умов для конкуренції в тих секторах ринку, де це технологічно можливо, є економічно ефективним і безсумнівно доцільним. Проте потрібно реально оцінювати її потенціал. Для конкуренції між компаніями-операторами притаманні й певні недоліки, які обов'язково потрібно враховувати з метою запобігання негативним економічним, соціальним та політичним наслідкам:

1. Компанії-оператори як конкуренти будь-якими засобами намагатимуться зменшити собівартість перевезень. Від цього може постраждати безпека руху, масовий споживач буде ризикувати, але обере низькі тарифи.

2. Небезпека гальмування інноваційних процесів на транспорті, оскільки розвиток науково-технічного прогресу практично завжди здійснюється не завдяки фінансуванню приватними структурами, а через державні субсидії, що надаються, як правило, державним підприємствам. Наприклад, в Росії практично усі витрати пов'язані з науково-технічним забезпеченням процесу формування рухомого складу нового покоління і підвищенням якості продукції вагонобудування несе ВАТ "РЖ Д" [4].

3. Умови конкуренції не зводяться до наявності кількох і виникнення нових операторських підприємств, зокрема приватних. Як показує світовий досвід, більшість працюючих компаній-операторів орієнтовані на транспортне обслуговування своїх "материнських" вантажоутворювальних підприємств. Їх діяльність практично не націлена на надання транспортних послуг в широкому розумінні.

4. Компанії-оператори та інші власники рухомого складу на ринку транспортних послуг працюють вибірково з метою отримання максимального прибутку. Вони переважно здійснюють перевезення вантажів на економічно вигідних напрямках, і головне навантаження з виконання менш рентабельних перевезень перекладено на рухомий склад залізниці.

5. Бізнес-залізниці – це соціально відповідальний бізнес, оскільки по усіх напрямках діяльності закладено соціальну складову. Це є нові робочі місця, податкові відрахування в бюджети, що в результаті перерозподілу трансформуються в програми соціальної підтримки населення, розвитку малого та середнього бізнесу, це є організація пасажирського приміського і міжрегіонального сполучення. Приватні компанії-перевізники не повною мірою усвідомлюють і забезпечують дотримання соціальної відповідальності.

Отже, перелічені недоліки свідчать про те, що конкуренція на ринку залізничних транспортних послуг – це не просто допуск нових компаній-операторів рухомого складу різних форм власності до державної інфраструктури, а жорсткий механізм орієнтації транспортного виробництва на потреби ринку з підвищення якості та зниження собівартості товарів та послуг.



Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

**Висновки**

Проведене дослідження причин необхідності створення і функціонування компаній – операторів транспортних перевезень різних форм власності, переваг їх впровадження та недоліків діяльності свідчить про необхідність зваженого, економічно обґрунтованого підходу під час допуску їх до транспортних комунікацій залізничної сфери.

**Перспективи подальших досліджень**

Для створення операторських компаній залізничних перевезень в умовах України та забезпечення їх успішної діяльності з урахуванням інтересів держави та споживачів транспортних послуг необхідно терміново визначити умови допуску компаній-операторів до залізничної транспортної інфраструктури, забезпечити умови для конкуренції у секторі залізничних перевезень, встановити економічно ефективні та виправдані тарифи. Увесь комплекс економічних заходів щодо розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень потребує відповідного правового забезпечення. Необхідним є розроблення та прийняття низки нормативно-правових актів різної юридичної сили для регулювання діяльності компаній-операторів перевезень різних форм власності.

*1. Господарський кодекс України. – Харків: "Одісей", 2003. – с. 248. 2. Закон України "Про захист економічної конкуренції" від 11.01.2001 р. – №2210-ІІІ // Відомості Верховної Ради. – 2001. – №12. – С. 64. 3. Давыдов Г.Е. Программа реформ: нужны реальные цели // Бюллетень транспортной информации. – 2001. – №5. – С.27–35. 4. Ласпидус Б.М. Организация работы железнодорожного транспорта в условиях участия в перевозочном процессе частных компаний-операторов // Экономика железных дорог. – 2005. – №10. – С.9–13. 5. Мазо Л.А. Развитие эффективной конкуренции на рынке перевозок // Экономика железных дорог. – 2005. – №10. – С. 14–25. 6. Мартынов А.Г. Структурная реформа федерального железнодорожного транспорта (Комментарии к Постановлению Правительства РФ) // Бюллетень транспортной информации. – 1999. – №4. – С.2–4. 7. Рубцов А.В. Реформирование железных дорог требует обдуманного похода // Транспорт России. – 1998, 6 февраля. 8. Филатов С.А., Єфремов А.В. Новые направления исследования бизнесс-отношений // Экономика железных дорог. – 2004. – №7. – С. 101–104.*

**УДК 330.341**

**Черкасова Т.І.**
Одеський національний політехнічний університет

# ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОГО ВІДТВОРЕННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

*© Черкасова Т.І., 2007*

**Уточнено місце і роль інноваційного потенціалу для забезпечення інноваційного розвитку підприємства. Розглянуто складові інноваційного потенціалу та проаналізовано різні шляхи їх розвитку. Визначено, що проблеми інноваційного відтворення потенціалу підприємств повинні вирішуватися комплексно.**

**The place and a role of innovative potential for maintenance of innovative development of the enterprise is specified. The constituents of innovative potential are considered and the analysis of different ways of their development is given. It is certain, that problems of innovative reproduction of potential of the enterprises should be solved in a complex.**

**Постановка проблеми**

На початку XXI століття світова економічна система активно формує нову парадигму економічного розвитку, що значно зменшує роль матеріально-ресурсних компонентів суспільного виробництва і підвищує роль інтелектуальної складової ресурсів підприємства. У нових економічних умовах цілеспрямоване формування інноваційного потенціалу фірми і його ефективне



Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua