

закордонні вчені-економісти у галузі теорії та практики. Проте зазначена проблема до тепер не охоплює усієї глибини складних з економічної точки зору та суперечливих процесів, що виступають соціальними наслідками ринкової трансформації вітчизняної економіки. Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання, стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України, що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень.

Зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі (до 84,4%), що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60% покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян.

Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень залізничного транспорту. Побудовано 6 моделей впровадження високошвидкісного руху. Отримано оптимальний варіант мережі, яка має максимальну відстань і охоплює міста, які мають населеність більш мільйона. На підставі оптимальної моделі розраховано необхідний інвестиційний пакет, який включає в себе будівництво верхньої будови колії і

необхідний рухомий склад. Зі всіх можливих варіантів обрано ті, які необхідні для більш детального розгляду. Проведені розрахунки підкреслюють економічну доцільність впровадження високошвидкісного руху.

Таким чином, виконано дослідження та запропоновані пропозиції, які мають забезпечити підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень в умовах реформування галузі.

УДК 625.015:613.1

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ

Котик В.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

З метою впорядкування існуючої практики тарифного регулювання на першому етапі реформ проводиться ряд заходів, що включають уточнення функцій і розподілення відповідальності державних органів, які здійснюють тарифне регулювання й розроблення відповідної нормативно-правової бази, а також передачу питань тарифного регулювання незалежному органу регулювання й регламентацію процесів тарифного регулювання. До числа останніх відносяться лібералізація тарифів на залізничні перевезення в конкурентних і тимчасово монопольних секторах; індексація тарифів для підтримки стабільних фінансових результатів діяльності залізничної галузі в умовах зміни макроекономічних показників; моніторинг і контроль ринку залізничних перевезень.

Важливим фактором здійснення реформування та реструктуризації є Тарифна політика держави. Тарифи на перевезення повинні покривати всі економічно обґрунтовані експлуатаційні витрати; забезпечувати сумарні доходи господарюючих суб'єктів, достатні для формування відповідної норми рентабельності, прибутків; бути єдиними для всіх користувачів і визначатися на підставі затверджених прейскурантів.

Тариф на вантажні перевезення повинен формуватися на основі оптимальної комбінації двох підходів - витратного, згідно з яким тариф повинен ґрунтуватися на собівартості транспортної послуги, і маркетингового, згідно з яким тариф формується з обліком плато-забезпеченості вантажу.

Тарифне регулювання на ринках з різними типами конкуренції повинно включати державне втручання. Державне регулювання тарифів має постійно здійснюватися в природно-монопольному секторі й поступово

зменшуватися в тимчасово монопольному (у потенційно конкурентному) секторі.

Тарифи за користування послугами інфраструктури слід установлювати диференційовано з урахуванням платозабезпеченості різних класів вантажів. Це створить умови для перевезення вантажів з високою часткою транспортної складової без залучень державної компенсаційної підтримки.

Тарифи за користування рухомим складом не повинні диференціюватися за класами вантажів. Необхідно почати лібералізацію тарифного регулювання в секторах з потенційно можливою внутрішньогалузевою, міжгалузевую, міжтранспортною і міжнародною конкуренцією.

До сектора внутрішньогалузевої конкуренції можуть бути віднесені залізничні перевезення підвищеної якості. До сектора міжгалузеві конкуренції - перевезення вантажів, ефект від продуктивного використання яких може бути заміщений продукцією інших галузей промисловості. До сектора міжтранспортної конкуренції - вантажні й пасажирські перевезення при наявності альтернативної транспортної інфраструктури. До сектора міжнародної конкуренції - транзитні вантажні перевезення й пасажирські та вантажні перевезення в прямім міжнароднім сполученні.

У конкурентних секторах ринку залізничних перевезень здійснюється послідовне дорегулювання ціноутворень й перехід на вільні (контрактні) ціни.

Тарифна система повинна бути звільнена від виконання функцій з перерозподілу фінансових ресурсів і підтримки галузей і регіонів. Тарифні пільги стратегічним, соціально значущим і малозабезпеченим споживачам транспортних послуг треба послідовно замінити їхньою адресною підтримкою.

Необхідно передбачити державну підтримку соціально значущих перевезень, мобілізаційного потенціалу залізничного транспорту, будівництва об'єктів загальнодержавного й регіонального значення.

Основною метою індексації тарифів є підтримка стабільності фінансових результатів залізничної галузі при зміні макроекономічних параметрів. Тільки постійний позитивний фінансовий результат може забезпечити в умовах інфляції стійкість і розширене виробництво в залізничній галузі.

Залізнична галузь складається із двох секторів: монопольного й конкурентного. Послуги магістральної залізничної мережі має надавати єдина система управління парком вантажних вагонів (ЕСУ ПГВ). Конкурентний сектор повинен складатися з різних організацій, що забезпечують ремонт колій, вагонів, локомотивів, а також інших організацій, що

забезпечують перевізний процес. У середовищі перебувають перевізники вантажів і пасажирів, оператори вагонів (контейнерів). Значну частку на ринку займають організації, що володіють під'їзними коліями. Наявні на транспортному ринку організації, які надають транспортно-експедиторські послуги, а також організації, які мають у своєму складі підрозділи, що обслуговують власний рухомий склад і під'їзні колії.

УДК 338.47.008.8:656.2

ВИЗНАЧЕННЯ ФУНКЦІЙ ДЕРЖАВИ ТА ПРИВАТНИХ СТРУКТУР ПРИ ВИКОРИСТАННІ СУЧАСНИХ ПІДХОДІВ ДО КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Маркова І.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В умовах адаптації залізничного транспорту до умов ринкового середовища особливої актуальності набувають підходи до комерціалізації залізничної галузі з використанням державно – приватного партнерства (ДПП) як основи для забезпечення подальшого розвитку ринку вантажних та пасажирських перевезень. Це обумовлює визначення функцій, що будуть виконувати держава та бізнес – структури.

Інфраструктурні об'єкти повинні завжди контролюватися державою та знаходиться у її власності. У рамках державно – приватного партнерства державі будуть належати наступні функції: рішення системних проблем розвитку об'єктів інфраструктури; державна підтримка інвестиційних проектів (позики, гарантії, преференції, пільги, інструменти фінансування); державний контроль, регулювання правової та адміністративної діяльності і т. д.

При залученні приватних інвестицій для подальшого розвитку пасажирських перевезень держава гарантуватиме забезпечення соціально значимих пасажирських перевезень, контроль та регулювання діяльності операторів перевезень, дотримання суспільних інтересів, моніторинг, прийняття систематичних та форс - мажорних ризиків, фінансова підтримка нерентабельних проектів.

Приватні структури наділятимуться такими функціями: розробка, проектування та інвестування проектів, експлуатація пасажирського рухомого складу, надання широкого спектру послуг пасажирам, прийняття ризиків (в основному проектних, можливо і форс - мажорних).