

Summary. The existent methods of pricing, their certain advantages and failings, are considered. The developed methodical going is resulted near determination of tariffs on carrying passengers and algorithm of his realization a motor transport. The offered method allows more fully to take into account at determination of tariffs the consumer value of favour, type of market structure, prime price, level of competition.

Keywords: tariff, consumer value, prime price, method of determination.

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Шинкоренко В.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 338.512

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ВИТРАТ НА ЕКСПЛУАТАЦІЙНЕ УТРИМАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Лисенко А.О., асистент (ХНАДУ)

В статті проводиться аналіз методичних засад визначення витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування. Акцентується увага на використанні дорожніми підприємствами нормативного методу формування та визначення витрат як максимально можливого для використання при будівництві, ремонті та експлуатації автомобільних доріг. Визначаються особливості формування витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування у вигляді механізму визначення договірної ціни.

Ключові слова: витрати, дорожнє підприємство, автомобільні дороги, експлуатація, утримання, нормативи.

Постановка наукової проблеми та її значення. Важливим інструментарієм управління витратами на підприємствах дорожнього господарства є специфічні методи їх формування та визначення. Вибір того чи іншого методу визначення витрат ускладнюється через низку об'єктивних факторів, що створюють передумови для розвитку відповідного методичного апарату й зумовлюють вибір теми дослідження.

Аналіз транспортно-експлуатаційного стану дорожньої мережі України показав, що останнім часом рівень розвитку дорожньої галузі в країні залишається на досить низькому рівні й значно відстає від темпів зростання транспортних витрат народного господарства. Першочерговим завданням покращення стану українських автомобільних доріг є своєчасне та якісне виконання робіт з їх експлуатаційного утримання в межах встановлених обсягів державного фінансування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальність обраної тематики дослідження підтверджено значною кількістю наукових праць вітчизняних й зарубіжних вчених в сфері управління витратами, зокрема: Ю.В. Архипової [1], Ю.М. Великого [2], Г.А. Макухіна [3], Ю.С. Погорелова [3], В.В. Прохорової [2], І.А. Шапіро [4] та інших.

Невирішені складові загальної проблеми. Аналіз теоретичних засад управління витратами дорожньої галузі зазначив, що до теперішнього часу практично відсутня процедура вибору для конкретного дорожнього підприємства найбільш

прийнятного методу. Центральне місце серед існуючих належить нормативному методу формування та визначення витрат як максимально можливого для використання при будівництві, ремонті та експлуатації автомобільних доріг. За умов мінімальної можливості будівництва та реконструкції дорожньої мережі саме експлуатаційному утриманню відводиться важливе місце в структурі дорожньо-будівельних робіт, завдяки можливості підтримки на достатньому рівні споживчих властивостей автомобільних доріг та безпеки дорожнього руху. Отже, питання детального дослідження методики формування та визначення витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування потребують особливої уваги.

Мета статті. Метою дослідження є аналіз методичних засад визначення витрат на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування з відокремленням головних особливостей їх формування у вигляді певного механізму.

Основний матеріал дослідження. Вибір нормативного методу формування витрат в дорожньому господарстві (аналога закордонного методу стандарт-кост) зумовлено безпосереднім зв'язком економічних результатів діяльності дорожньо-будівельного підприємства з інженерними оцінками і розрахунками, прогнозними споживанням виробничих ресурсів, вивченням трудових операцій. Крім того, нормативи витрати, що базуються на результатах таких оцінок, повинні враховувати

якість використовуваної сировини та матеріалів, устаткування, рівня кваліфікації робочих тощо.

До головних переваг нормативного методу можна віднести можливість оцінки діяльності як окремих працівників і підрозділів дорожнього підприємства, так і системи управління в цілому, а також можливість прогнозування доходів підприємства у звітному періоді. Однак, поряд з наведеними перевагами існують й суттєві недоліки такого інструменту, зокрема головним з них є неможливість керівництва підприємства приймати самостійні рішення щодо зміни нормативів витрачання матеріальних ресурсів, задіяних у технологічному процесі будівництва, ремонту та експлуатації автодоріг, а також заниження замовником реальної ціни виконання дорожніх робіт за рахунок викривлення їх собівартості, сформованої на основі використання усереднених за галуззю нормативів, крім того, стандарти можна встановлювати не на всі виробничі витрати тощо. Нівелювання таких недоліків можливе лише за допомогою коригування нормативів на рівні державних органів, що регламентують діяльність дорожніх підприємств і організацій в цілому.

В широкому розумінні застосування системи стандарт-кост на підприємствах дорожнього господарства означає розрахунок собівартості, скалькульованої попередньо, тобто «нормативної собівартості», «кошторисної собівартості». При цьому собівартість реалізованої продукції підприємства опосередковується через нормативи, встановлені директивно з розрахунку на конкретну натуральну одиницю виміру витрачання матеріальних ресурсів, одиниць труда робітників та експлуатації машин і механізмів, задіяних у дорожніх роботах, перемножені на їх визначену вартість. Дуже часто такі попередньо визначені витрати не відповідають фактичним витратам, що мали місце, а тому не являють собою реалістичні витрати за елементами прямих матеріальних, трудових й загальнопромислових витрат. Різниця між нормативною собівартістю будівельно-монтажних робіт та її фактичним значенням дозволяє виявити відхилення за окремими напрямками й розробити заходи щодо оптимізації витрат підприємства, привести їх у відповідність до галузевих стандартів і норм.

Як вже зазначалось раніше, дорожнє будівництво, в загальному випадку, є окремою спеціалізацією галузі будівництва, а отже підпорядковується основним законам і правилам, що діють в цій сфері. Основними нормативними актами, що регламентують діяльність будівельного виробництва в Україні є П(С)БОУ 9 «Запаси», П(С)БОУ 16 «Витрати», П(С)БОУ 18 «Будівельні контракти». Означені Положення встановлюють загальні принципи формування витрат будівельних підприємств і організацій при визначенні вартості будівельно-монтажних робіт (БМР). Безпосередньо

галузеві особливості будівництва враховуються у рекомендаціях та роз'ясненнях відповідних міністерств та відомств (наприклад, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Міністерства інфраструктури України, Державної служби автомобільних доріг України).

Так, особливості технології будівельного виробництва із залученням бюджетних коштів або засобів державних підприємств враховано у галузевому документі «Правила визначення вартості будівництва» (ДБН Д.1.1-1-2000) [5]. В свою чергу, методичні рекомендації щодо основних принципів та правил визначення собівартості БМР є «Методичні рекомендації з формування собівартості будівельно-монтажних робіт» [6], які набрали чинності з 1 квітня 2011 року та призначені для використання при формуванні виробничої собівартості будівельно-монтажних, ремонтно-будівельних та інших видів робіт підрядним й господарським способами.

Державне регулювання техніко-економічних норм та правил експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування здійснюється шляхом розробки та впровадження відповідних нормативних документів, що визначають кошторисно-нормативну базу дорожнього будівництва. Зокрема, до переліку нормативних документів, що регламентують відносини в сфері експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, відносяться:

- Закон України «Про автомобільні дороги»;
- Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- Закон України «Про дорожній рух»;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху»;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони»;
- ДСТУ 3587-97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану;
- ВБН Д.1.1-218-1-2001 Відомчі будівельні норми. Порядок визначення вартості будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення);
- ВБН В.3.2-218-180-2003 Відомчі будівельні норми. Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування;
- ВБН Д.2.7-218-045.1-2006 Відомчі ресурсні кошторисні норми експлуатації будівельних машин та механізмів. Експлуатаційне

утримання автомобільних доріг та мостів (із змінами);

– ВБН Г.1-218-530:2006 Відомчі будівельні норми України. Організаційно-методичні, економічні і технічні нормативи. Класифікація робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування;

– П-Г.1-218-113:2009. Технічні правила ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування України;

– СОУ 45.2-00018112-034:2008 Ресурсні кошторисні норми експлуатації будівельних машин і механізмів (із змінами);

– Проект Правил розрахунку обсягів та вартості робіт з капітального та поточного ремонтів і експлуатаційного утримання доріг загального користування державного та місцевого значення (перша редакція);

– Проект Правил планування робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг.

Первинний облік витрат з експлуатаційного утримання на підприємствах дорожнього господарства здійснюється в реєстрах бухгалтерського обліку, кошторисних розрахунках згідно «Правил визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування» (ВБН В.3.2-218-180-2003 – далі Правила) [7], а також актах виконаних робіт.

Даний документ – ВБН В.3.2-218-180-2003 [7] – містить обов'язкові норми та правила щодо визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автошляхів загального користування державної форми власності, що здійснюється за рахунок коштів державного (або місцевого) бюджету України. Безпосереднє посилання в Правилах на [8] дозволяє встановлювати окремі види робіт з експлуатаційного утримання й терміни їх виконання, а також визначати їх обсяги для певних ділянок доріг на основі результатів обстеження та оцінки їх фактичного складу, зафіксованих в дефектних актах на виконання робіт.

В зазначених Правилах прямі витрати на експлуатаційне утримання розраховуються на основі відомчих ресурсних елементних кошторисних норм, затверджених Державною службою автомобільних доріг України (Укравтодором).

В даному випадку кошторисною нормою називається «...сукупність ресурсів (трудовитрат, часу роботи будівельних машин і механізмів, витрат матеріалів, виробів і конструкцій), встановлена на прийнятий вимірювач робіт і експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування та споруд, що знаходяться на них, а також конструкцій, виражена, як правило, у натуральних (фізичних) величинах або у відносній формі (у вигляді коефіцієнтів)» [7].

Саме кошторисні норми та визначення кошторисної трудомісткості (нормативної та розрахункової) є інструментом переходу до розрахунку вартісних показників оцінки виконаних робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування. Механізм визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування згідно зазначених Правил можна представити у вигляді схеми (рис. 1). В даному випадку під механізмом будемо розуміти таку сукупність послідовних кроків процесу ціноутворення на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування та засобів їх поєднання, яка є керованим ресурсом загального процесу управління витратами на дорожньому підприємстві.

Вихідною позицією при формуванні договірної ціни експлуатації автомобільних доріг є об'єктивна система кошторисних норм і правил, що розробляється науковими установами, підпорядкованими Міністерству інфраструктури України, зокрема Державним дорожнім науково-дослідним інститутом імені М.П.Шульгіна (ДерждорНДІ), який є провідною організацією з питань ціноутворення у дорожньому господарстві.

На основі переліку наведених вище нормативних документів, які є основою для складання технологічної документації, визначаються склад і кількість ресурсів (прямі витрати) при виконанні робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування. Крім того, використані при плануванні робіт з експлуатаційного утримання кошторисні норми можуть бути використаними для встановлення норм списання матеріалів і визначення тривалості робіт.

Другий етап механізму (рис. 1) містить визначення загальної кошторисної трудомісткості робіт (кількості трудових ресурсів), яка складається з суми її нормативного й розрахункового значення, а також визначення обсягів необхідних матеріально-технічних ресурсів на основі використання відомчих ресурсних елементних кошторисних норм.

В свою чергу, нормативна кошторисна трудомісткість опосередковується в прямих витратах у складі кошторисної вартості робіт на експлуатаційне утримання автодоріг за допомогою розрахунку трудовитрат зайнятих при їх виконанні працівників на підставі ресурсних елементних кошторисних норм, й трудовитрат працівників, що керують і обслуговують будівельні машини і механізми.

Розрахункова кошторисна трудомісткість виражається також в прямих витратах кошторисної вартості при перевезенні ґрунту, будівельного сміття, дорожніх матеріалів, і реалізується за допомогою трудовитрат робітників, що керують й обслуговують автотранспорт.

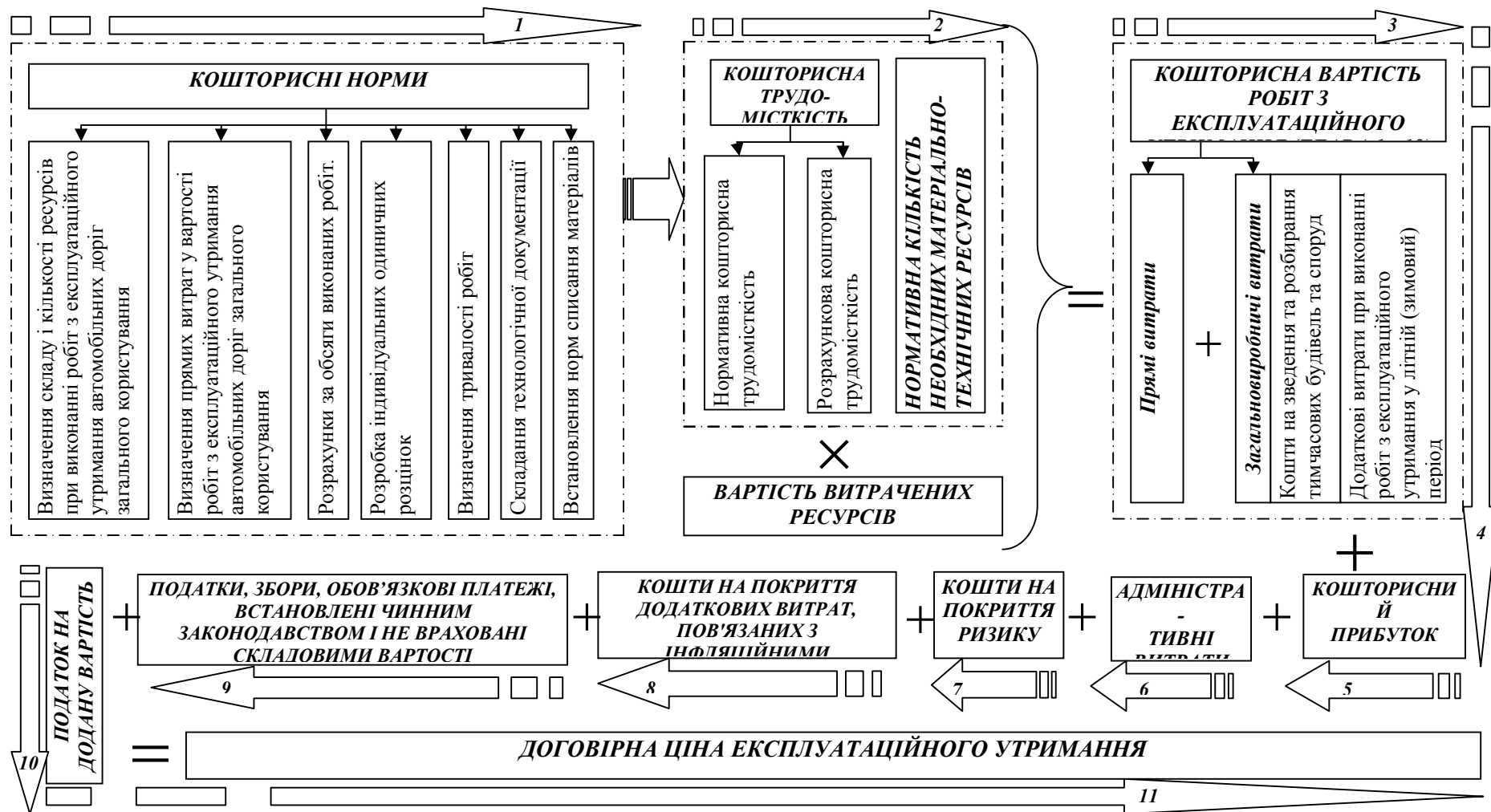


Рис.1. Схема механізму визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування

Крім того, така трудомісткість заключається у загальновиробничих витратах зведеного кошторису, де визначається на основі усереднених розрахункових показників, зокрема коштів на тимчасові будівлі і споруди й додаткових витрат на виконання робіт з експлуатаційного утримання у зимовий або літній періоди, які відповідають вимогам п. 2.13, п. 2.15 та п. 2.16 «Порядку визначення вартості будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування» (ВБН Д.1.1-218-1-2001) [9].

Наступним кроком при формуванні договірної ціни на експлуатаційне утримання («Етап 3» розробленого механізму) є розрахунок кошторисної вартості робіт, що міститься у відповідній кошторисній документації (локальних кошторисах та відомості ресурсів до них; зведеному кошторисному розрахунку вартості робіт; кошторисних розрахунках на окремі види витрат).

Згідно Правил [7], кошторисна вартість робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування складається з прямих й загальновиробничих витрат за окремими главами: Глава 1. Підготовка території; Глава 2. Земляне полотно; Глава 3. Штучні споруди; Глава 4. Дорожній одяг; Глава 5. Експлуатаційне утримання; Глава 6. Пересічення та примикання; Глава 7. Облаштування та обстановка дороги; Глава 8. Тимчасові будівлі і споруди; Глава 9. Інші роботи і витрати; Глава 10. Утримання служби замовника і авторський нагляд; Глава 11. Підготовка експлуатаційних кадрів; Глава 12. Проектні та вишукувальні роботи.

Обов'язкова присутність кожної з наведених глав (експлуатаційних витрат) є умовною, при цьому відсутня за дефектним актом частина виключається з кошторису без зміни номерів наступних.

Кошторисна вартість робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг розраховується за локальними кошторисами шляхом підсумовування прямих витрат (результату множення кошторисної трудомісткості робіт та кількості необхідних матеріально-технічних ресурсів на відповідну вартість – поточну ціну – витрачених ресурсів) та загальновиробничих витрат (коштів на зведення та розбирання титульних і не титульних тимчасових будівель і споруд, додаткових витрат на виконання робіт з експлуатаційного утримання у літній / зимовий період та ін.), що визначаються на підставі обґрунтованої їх величини і структури, характерної для дорожнього підприємства за попередній звітний період (рік) згідно бухгалтерської звітності та його завантаженості в межах показників, передбачених чинним

законодавством в сфері кошторисного ціноутворення.

Граничні усереднені показники для визначення на стадії складання кошторисів та при взаєморозрахунках загальновиробничих, адміністративних витрат і прибутку, що враховують трудовитрати на 1000 грн. прямих витрат, приведені в обов'язковому Додатку №2 ВБН В.3.2-218-180-2003 [7].

Після визначення кошторисної вартості у зведеному кошторисі за результатами витрат Глав 1 – 12, згідно Правил [7], враховуються:

- кошторисний прибуток («Етап 5»), який визначається за усередненим показником Додатка №2 й враховує трудовитрати на 1000 грн. прямих витрат;

- кошти на покриття адміністративних витрат («Етап 6»), що розраховуються в гривнях аналогічно за Додатком №2 в розрахунок на одну людину-годину загальної кошторисної трудомісткості й не враховують витрати на збут та інші операційні витрати дорожнього підприємства, які не відносяться до експлуатаційного утримання;

- кошти на покриття ризику всіх учасників робіт («Етап 7») – це кошти, які призначені для відшкодування зростання вартості робіт, що виникають й уточнюються в процесі їх виконання, а також для компенсації зростання вартості робіт в наслідок зміни держстандартів в галузі дорожнього будівництва, та які визначаються у розмірі 3,6% від підсумку за Главами 1 – 12 зведеного кошторисного розрахунку;

- кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами («Етап 8») визначаються шляхом експертної оцінки, виходячи з термінів проекту, прогнозного рівня інфляції та відповідних показників щодо змінення вартості трудових та матеріально-технічних ресурсів у будівництві, які надаватимуться Держбудом та Укравтодором щоквартально [9];

- податки, збори, обов'язкові платежі, встановлені чинним законодавством і не враховані складовими вартості робіт («Етап 9»).

Формування податку на додану вартість («Етап 10») у зведеному кошторисному розрахунку документально проводиться окремим рядком й визначається у розмірі фіксованої відсоткової ставки згідно діючого законодавства України.

Завершальним етапом механізму визначення договірної ціни на експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування є розрахунок договірної ціни експлуатаційного утримання («Етап 11»), яка зазначається у договорі підяду й визначається як «кошторис вартості підрядних робіт, за яку підрядна організація, визначена виконавцем робіт, згодна виконати об'єкт замовлення» [10].

Висновки. Таким чином, розглянувши процес формування витрат з експлуатаційного утримання на підприємствах дорожнього господарства, можна зробити висновок, що:

– по-перше, основою визначення таких витрат є нормативно-розрахункова кошторисна трудомісткість робіт, що враховує трудовитрати робітників, зайнятих на роботах з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування і на керуванні та обслуговуванні будівельних машин і механізмів, а також при перевезенні ґрунту, сміття і дорожніх матеріалів (кам'яних матеріалів, піску, сумішей та інше), робітників, зайнятих на керуванні та обслуговуванні автотранспортних засобів;

– по-друге, на практиці групування експлуатаційних витрат дорожніми підприємствами здійснюється лише за елементами та статтями калькулювання, що має обмежений характер використання узагальненої класифікації витрат будівельного підприємства, включеної до Методичних рекомендацій з формування собівартості будівельно-монтажних робіт, затверджених Міністерством регіонального розвитку та будівництва;

– по-третє, нормативне регулювання процесу формування та визначення експлуатаційних витрат дорожнього підприємства має низку суттєвих переваг й недоліків, зокрема групування витрат за економічними елементами та статтями калькулювання має уніфікований характер, що значно спрощує процедуру кошторисного ціноутворення й обліку прямих й непрямих (загальновиробничих) витрат, з одного боку, з іншого боку – такий підхід директивно нав'язує підприємствам галузі єдині усереднені відомчі ресурсні кошторисні норми, не зважаючи на ринкову кон'юнктуру, що складається на регіональному ринку будівельних послуг;

– в-четвертих, управління витратами на підприємствах дорожнього господарства, в тому числі й витратами на експлуатаційне утримання, формально зводиться до реалізації методу стандарт-кост, який обмежує пошук резервів зниження витрат на всіх етапах виробничого процесу та в усіх виробничих підрозділах підприємства.

Детальний аналіз літературних джерел, а також вивчення практичного досвіду функціонування вітчизняних дорожніх підприємств і організацій показав, що ряд питань з управління витратами, в тому числі й витратами на експлуатаційне утримання автомобільних доріг, досліджено недостатньо повно, особливо відносно застосування провідних методів управління витратами, що відрізняються від загально вживаної на дорожніх підприємствах України системи стандарт-кост. Зокрема потребують більш детального дослідження методи управління

витратами, які стосуються визначення витрат за їх основними функціями та цільовими настановами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Архипова Ю.В. Формування і відображення в обліку витрат будівельної організації / Ю.В. Архипова // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. – 2011. – № 8 [162]. – Ч.1. – С. 21 – 26.

2. Великий Ю.М. Управління витратами підприємства: монограф. / Великий Ю.М., Прохорова В.В., Сабліна Н.В. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2009. – 192 с.

3. Управління затратами підприємства: [монограф.] / Г.В. Козаченко, Ю.С. Погорелов, Л.Ю. Хлап'юнов, Г.А. Макухін. – К.: Лібра, 2007. – 320 с.

4. Шапіро І.А. Характеристика основних підходів до формування систем управління витратами промислових підприємств / І.А. Шапіро // Європейський вектор економічного розвитку. – 2011. – № 1 (10). – С. 263 – 270.

5. Правила визначення вартості будівництва: ДБН Д.1.1 – 1 – 2000. – [Чинний від 2005-04-01] // Ціноутворення в будівництві, 2009. – № 4. – С. 29 – 221.

6. Наказ Міністерство регіонального розвитку та будівництва №573 від 31 грудня 2010 р. «Про затвердження нової редакції Методичних рекомендацій з формування собівартості будівельно-монтажних робіт» // Податки та бухгалтерський облік. – 2011. – № 60 «Будівельна бухгалтерія». – С. 6 – 37.

7. Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування: ВБН В.3.2-218-180-2003. – Офіц. вид. – К.: УДВТП «Укрдортехнологія», 2003. – 26 с. – (Відомчі будівельні норми України).

8. Класифікація робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування: ВБН Г.1-218-530:2006. – Офіц. вид. – К.: Укравтодор, 2006. – 10 с. (Відомчі будівельні норми України. Організаційно-методичні, економічні і технічні нормативи).

9. Порядок визначення вартості будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення): ВБН Д.1.1-218-1-2001. – Офіц. вид. – К.: УДВТП «Укрдортехнологія», 2004. – 23 с. – (Відомчі будівельні норми України).

10. Методика розрахунку загальновиробничих та адміністративних витрат при складанні кошторисної документації (проект) / [розроб.: В.М. Нагайчук, А.О. Безуглий, Ю.М. Бібик]. – К.: ДерждорНДІ, 2011. – 45 с.

Анотація. В статті проводиться аналіз методических основ определения издержек на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования. Акцентируется внимание на использовании дорожными предприятиями нормативного метода формирования и определения издержек как максимально возможного для использования при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог. Определяются особенности формирования расходов на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования в виде механизма определения договорной цены.

Ключевые слова: затраты, дорожное предприятие, автомобильные дороги, эксплуатация, содержание, нормативы.

Summary. The article is devoted to the analysis of methodical basis for determining the cost of the operational maintenance of motorways of the general use. Focuses on the use of road enterprises of the normative method of formation and determination of costs as much as possible for use in the construction, repair and exploitation of motorways. Are determined by the peculiarities of formation of costs for operational maintenance of motorways of the general use in the form of the mechanism of definition of the contract price.

Keywords: cost, enterprise road, roads, operation, maintenance, standards.

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Горелов Д.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткина Ю.М.*

УДК 334.012.42:656.2

ОБҐРУНТУВАННЯ ВИБОРУ СКЛАДОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Маркова І.В., к.е.н., доцент,
Волохов В.А., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У статті обґрунтовано вибір складових організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту України, заснованого на державно-приватному партнерстві.

Ключові слова: реформування, комерціалізація залізничного транспорту, організаційно-економічний механізм, державно-приватне партнерство.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Реформування залізничного транспорту на сьогодні стало об'єктивною необхідністю для збільшення конкурентоспроможності та нарощування його потенційних можливостей. Основною задачею сучасної реформи, що проводиться на залізничному транспорті є ефективність функціонування галузі як цілісної інфраструктурної системи. З урахуванням всіх особливостей залізничного транспорту необхідно оцінити подальші заходи щодо реалізації кінцевого етапу програми реформування і при необхідності внести відповідні коригування.

З огляду на необхідність комплексного розвитку залізничного транспорту державі за допомогою різних методів регулювання слід стимулювати не стільки виняткове використання інфраструктури, скільки її відновлення і розвиток. Окрім цього, сьогоднішня ситуація істотно ускладнюється впливом світової фінансово-економічної кризи, що зачепила багато сфер суспільного життя. В зв'язку з цим вироблення альтернативних моделей управління і розвитку залізничної галузі є одним з пріоритетних завдань.

Складовою частиною подальшого реформування повинна стати комерціалізація, яка спричинює зміну взаємовідносин підприємств залізничного транспорту з державою та усередині залізничної галузі з можливою трансформацією форм власності та пристосування цих підприємств до роботи в ринкових умовах шляхом широкого використання комерційних відносин, сприяє розширенню самостійності у прийнятті управлінських рішень і відповідальності за результати роботи.

Подальший розвиток ринкових відносин на залізничному транспорті можливий за умови впровадження конкуренції. Конкуренція буде мати місце коли на ринку будуть функціонувати компанії, які самостійно будуть приймати рішення про перелік надаваних послуг, самостійно визначатимуть ціни на свої послуги (в рамках діючого законодавства) та використовуватимуть отриманий прибуток на розробку та впровадження власних інвестиційних програм.

Доцільність і необхідність комерціалізації може бути обґрунтована, в остаточному підсумку, однією найважливішою категорією – ефективністю її здійснення.