

2. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: инструменты и методы оценки любых активов / А. Дамодаран. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2006. – 1324 с.
3. Данько Н.И. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка: (по материалам железнодорожного транспорта) / Н.И. Данько, В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко. – Х. : Вид-во Укр. гос. акад. ж.-д. трансп., 2010. – 164 с.
4. Дикань В.Л. Эффективність вантажних залізничних перевезень та її підвищення в умовах інтеграції залізничного транспорту України у світову транспортну систему / В.Л. Дикань, І.Ю. Кушнір // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2003. – № 4. – С. 77-82.
5. Кулаев Ю.Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте: учеб.- метод. пособие / Ю.Ф. Кулаев. – К. : Транспорт України, 2001. – 182 с.
6. Орехов С.А. Диверсифицированные корпоративные объединения : проблемы статистического анализа / С.А. Орехов. – М. : ЗАО ИПЦ «Буквица», 2000. – 121 с.
7. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Институт (Центр) комплексных транспортных проблем / [Цветов Ю. М., Един А. О., Макаренко М. В. и др.] ; под ред. Ю.М. Цветова. – К. : ОАО "ИКТП-Центр", 2000. – 581 с.
8. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390 в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 року № 1106 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
9. Романов В.С. Модель экспресс оценки стоимости предприятий [Електронний ресурс] / В.С. Романов. – Режим доступу : http://www.cfin.ru/finanalysis/value/value_company.shtm.
10. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є.М. Сич, В.П. Ільчук – К. : Логос, 2002. – 256 с.

Аннотація. Исходя из создания публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования, автором предлагается осуществлять анализ дальнейшего развития железнодорожного транспорта, основываясь на показателях, отображающих финансово-экономическую составляющую результатов деятельности корпоративных предприятий.

Ключевые слова: эффективность развития, стоимость предприятия, экономический эффект, железнодорожный транспорт.

Summary. Because of formation of public joint-stock company of railway transport of the common use, by an author it is suggested to carry out the analysis of efficiency of subsequent development of railway transport, leaning against indexes which represent the finance-economical constituent of results of activity of corporate enterprises.

Keywords: efficiency of development, cost of enterprise, economic effect, railway transport.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Колесникова Н.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 338.47:[339.137.2+656.078.8]

КЛЮЧОВА РОЛЬ ЦІНОУТВОРЕННЯ В РЕАЛІЗАЦІЇ ВІДТВОРЮВАЛЬНО-ОПТИМІЗАЦІЙНОЇ ПАРАДИГМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Чорний В.В., к.е.н., проректор з науково-виробничих питань та перспектив розвитку (ДЕТУТ)

В статті обґрунтовано роль ціноутворення у реалізації відтворювально-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень та запропоновані принципи формування вантажних залізничних тарифів, застосування яких забезпечить ефективне вирішення завдань, що ставляться в межах зазначеної парадигми.

Ключові слова: залізничний транспорт, ринок вантажних перевезень, конкурентоспроможність, відтворювально-оптимізаційна парадигма, ціноутворення, принципи ціноутворення.

Постановка проблеми. Сучасний етап економічного розвитку пов'язаний з реформуванням

залізничного транспорту України, створенням умов для ринкових трансформацій і забезпеченням ефективного функціонування залізничного комплексу у високо конкурентному середовищі. Це обумовлює необхідність застосування парадигмального підходу до вирішення проблеми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень. В межах парадигмального підходу ключова роль належить парадигмі – визнані всіма наукові досягнення, що протягом визначеного часу дають науковому співтовариству модель постановки і рішення проблеми. Основним критерієм важливості парадигми виступає потенційна можливість вирішувати за її допомогою значимі проблеми.

Результати реформування залізничного транспорту країни, які відбувалися згідно затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 651-р «Концепції Державної програми реформування та розвитку залізничного транспорту України», а також зміст Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки (затвердженої постановою Кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390, в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 р. № 1106) свідчать, що функціонує у теперішній час парадигмою забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень є парадигма організаційного розвитку залізничного транспорту та трансформації форм власності. Проте між залізницями та іншими суб'єктами господарювання ринку вантажних перевезень виникли протиріччя, які неможливо вирішити за допомогою функціонуючої парадигми, що обумовило необхідність переходу до відтворювально-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень. Це вимагає дослідження ролі ціноутворення у реалізації зазначеної парадигми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблеми підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту досліджуються такими вченими сучасності, як Макаренко М.В., Цветов Ю.М., Сича Є.М., Богомолова Н.І., Бараш Ю.С., Ейтутис Г.Д., Дикань, В.Л., Якименко Н.В. та ін. [1–6]. При цьому в транспортній науці не отримало розвитку дослідження формування сучасних парадигм щодо забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень, а також ролі ціноутворення у їх реалізації. Це обумовлює необхідність проведення відповідних досліджень у виявленні ролі ціноутворення в реалізації відтворювально-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Метою статті є дослідження та

обґрунтування ключової ролі ціноутворення у реалізації відтворювально-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць України на ринку вантажних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Під конкурентоспроможністю залізниць на ринку вантажних перевезень розуміють спроможність забезпечити на тривалому проміжку часу функціонування стабільні фінансові результати на основі раціонального використання власних економічних ресурсів, ефективної взаємодії з вантажовласниками, власниками вантажних вагонів, іноземними залізницями щодо користування інноваціями, формування конкурентних переваг по відношенню до автотранспортних підприємств, а також відносно залізниць суміжних країн щодо транзитних вантажопотоків. Забезпечення високого рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень вимагає переходу до відтворювально-оптимізаційної парадигми, сутність якої полягає у оптимізації технолого-економічних відносин залізниць країни з залізницями країн СНД та Балтії, операторами перевезень, власниками вантажних вагонів, а також переходу від звуженого до розширеного відтворення продуктивних сил, техніко-економічних відносин, організаційно-економічних відносин, відносин економічної власності та господарського механізму залізниць.

В оптимізації технолого-економічних відносин та в переході до розширеного відтворення ключова роль належить ціноутворенню на вантажні залізничні перевезення, оскільки саме сектор вантажних перевезень на залізничному транспорті є комерційно привабливим. Це вимагає встановлення економічно обґрунтованих вантажних тарифів. При цьому економічно обґрунтованим слід вважати такий рівень тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, який: дозволяє суб'єктам господарювання компенсувати економічно обґрунтовані витрати на забезпечення перевізного процесу; забезпечує отримання прибутку, необхідного для ефективного функціонування суб'єктів господарювання в ринковому середовищі; сприяє розмежуванню природномонопольного та потенційно конкурентних секторів залізничного транспорту; обумовлює подальший розвиток конкуренції в потенційно конкурентних секторах залізничного транспорту.

Проблемам ціноутворення на залізничному транспорті приділяється велика увага багатьох вчених, серед яких М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, Н.М. Колесникова, В.М. Запара, Є.М. Сич, Н.В. Чебанова, А.В. Крейнін, Л.А. Мазо, В.М. Запара, А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, Л.С. Рогачова, А.В. Шмельов, А.А. Павлов, І.П. Ільїн [7–9]. Проте питання встановлення економічно обґрунтованих тарифів, які сприяють прискоренню відтворювальних процесів на залізничному транспорті, враховують вимоги Програми

економічних реформ на 2010 – 2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» щодо зменшення рівня зносу основних фондів залізничного транспорту з 85 % до 65 % [10] та створюють економічне підґрунтя для зростання й забезпечення високого рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, в теперішній час є недостатньо дослідженими.

Ефективному ціноутворенню щодо перевезення вантажів залізничним транспортом притаманні такі властивості, як стабільність, гнучкість, прогнозованість, забезпечення комерційної вигідності тощо. Стабільність визначається досягненням поставленої мети при будь-яких змінах зовнішнього середовища, гнучкість – здатністю адекватно реагувати на зміни кон'юнктури транспортного ринку, прогнозованість – науковим обґрунтуванням тенденцій і напрямів розвитку тарифної системи, забезпечення комерційної вигідності – створенням умов, за яких будь-яке перевезення є комерційно вигідним. Зазначені властивості ціноутворення сприяють підвищенню інвестиційної привабливості залізничного транспорту, оскільки створюються передумови для розвитку системи незалежних суб'єктів залізничного транспорту різних форм власності в сфері вантажних перевезень.

На сучасному етапі економічного розвитку надзвичайно актуальним є обґрунтування структури залізничного тарифу на перевезення вантажів та розробка концептуальних положень визначення економічно обґрунтованих тарифів на внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюються на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниць України, які відповідають меті та завданням розвитку транспортної інфраструктури Програми економічних реформ України на 2010 – 2014 роки, а також вирішенню таких задач:

підвищення інвестиційної привабливості об'єктів інфраструктури Укрзалізниці, модернізація та розвиток вагонного парку залізниць та інших власників;

уніфікація тарифів на внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюються на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниць України;

уніфікація тарифів на повернення порожніх власних вагонів;

тарифне стимулювання впровадження інновацій (прогресивних перевізних технологій, досягнень науково-технічного прогресу тощо) на залізничному транспорті;

формування рівновигідних тарифно-економічних умов для ефективної конкуренції між різними власниками рухомого складу;

стимулювання перевезень із використанням

рухомого складу, який не належить залізницям України або орендований у залізниць України;

створення економічних механізмів, спрямованих на зацікавленість учасників ринку залізничних транспортних послуг в модернізації та розвитку виробничих фондів, у тому числі залізничної інфраструктури.

Необхідність підвищення інвестиційної привабливості об'єктів залізничної інфраструктури пов'язана з величезним рівнем фізичного зносу, браку власних коштів на розширене відтворення і забезпеченні інноваційно-інвестиційного розвитку, обмеженням доходної частини Державного бюджету і у зв'язку з цим неможливістю відтворити на необхідному рівні об'єкти залізничної інфраструктури за державні кошти.

Модернізація та розвиток вагонного парку залізниць та інших власників вимагає великих обсягів капітальних вкладень, які необхідно отримати за рахунок створення комерційно вигідних умов ведення бізнесу, пов'язаного з перевезенням вантажів у власних вагонах.

Необхідність уніфікації тарифів на внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні залізничні перевезення обумовлюється прагненням України приєднатися до міжнародних інституцій та набути членства у Європейському співтоваристві. Уніфікація тарифів на повернення порожніх власних вагонів пов'язана з необхідністю створення паритетних умов використання вантажних вагонів різних форм власності з метою створення привабливих умов для інвестицій у розвиток власного парку вантажних вагонів.

Тарифне стимулювання впровадження інновацій на залізничному транспорті обумовлюється необхідністю використання досягнень науково-технічного прогресу як ключового чинника в оптимізації витрат залізниць по вантажних перевезеннях і наближення їх до рівня суспільно необхідних витрат, що є необхідним для забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Формування рівно вигідних тарифно-економічних умов для ефективної конкуренції між різними власниками рухомого складу пов'язано з необхідністю демонополізації потенційно конкурентних секторів національної економіки і формуванням конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень.

Необхідність стимулювання вантажних перевезень із використанням власного рухомого складу обумовлюється неспроможністю залізниць відтворювати інвентарний парк вантажних вагонів на необхідному рівні.

Розв'язання зазначених задач в межах відтворювально-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень вимагає розробки методології ціноутворення, спрямованої, з одного

боку, на оптимізацію транспортної складової витрат вантажовласників, а з іншого – на прискорення відтворювальних процесів в залізничній галузі та поступового зниження ступеню зносу основних засобів [11]. Пояснюється це надзвичайно великим фізичним зносом матеріально-технічної бази залізничного транспорту, який вже зараз становить загрозу для економічної безпеки як залізниць, так і транспортного комплексу країни в цілому. Саме тому ціноутворення на залізничному транспорті в теперішній час виступає як ключовий фактор у реалізації відтворювально-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспроможності національних залізниць на ринку вантажних перевезень.

Висновки. Реалізація відтворювально-оптимізаційної парадигми обумовлює необхідність формування вантажних тарифів на таких принципах:

- диференціація тарифів за транспортно-технологічними ознаками (типи вагонів, маси відправок, відстані перевезень тощо);
- забезпечення розвитку конкурентного середовища в сфері вантажних залізничних перевезень;
- сприяння створенню організаційно-економічних умов для фінансового відокремлення видів економічної діяльності;
- створення тарифних умов для забезпечення недискримінаційного доступу приватних операторів до залізничної інфраструктури;
- створення економічної основи для дерегулювання плати за послуги, що надаються в потенційно конкурентних секторах;
- забезпечення повного компенсування витрат всіх учасників процесу перевезень і отримання прибутку, який надає можливість перейти від звуженого відтворення засобів виробництва (яке характеризується прогресуючим зростанням фізичного та морального зношування основних фондів) до інтенсивного розширеного відтворення (якому притаманна інноваційність, що характеризується зменшенням фізичного зношування та морального старіння основних засобів);
- забезпечення прозорості тарифів за рахунок виокремлення інфраструктурної, локомотивної, вагонної складових, а в майбутньому – виділення й інших складових, пов'язаних з ремонтом об'єктів інфраструктури та рухомого складу;
- забезпечення збалансованості економічних інтересів всіх учасників перевізного процесу, вантажовласників та держави.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України: [монографія] / М.В. Макаренко, Ю.М.

Цветов, М.Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.

2. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М.В. Макаренко. – К.: «Фенікс», 2003. – 466 с.

3. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю.С. Бараш. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.

4. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Г.Д. Ейтутіс, О.М. Кривопішін, Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 2. – С. 31–35.

5. Сич Є.М. Економічні «умови-принципи» прискорення залізничних перевезень: сутність і зміст / Є.М. Сич, Н.І. Богомолова // Зб. наук. пр. ДЕДУТ, серія «Економіка і управління», 2009. – Вип. 14. – С. 79 – 87.

6. Якименко Н.В. Методологічні аспекти конкурентоспроможності залізничного транспорту / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28 – С. 104–109.

7. Крейнин А.В., Мазо Л.А. О принципах управления транспортными тарифами в условиях становления рыночного хозяйственного механизма / А.В. Крейнин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. – 1992. – №1. – С. 6–12.

8. Рогачева Л.С., Мазо Л.А., Шмелев А.В. Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами / Л.С. Рогачева, Л.А. Мазо, А.В. Шмелев // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – №10 (88). – С. 5– 8

9. Колесникова Н.М. Сучасні підходи до встановлення вантажних залізничних тарифів / Н.М. Колесникова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. пр. – Харків: УкрДАЗТ, 2003. – №4. – С. 98–103.

10. **Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава. Програма економічних реформ на 2010 – 2014 роки.** [Електронний ресурс] . - Режим доступу: http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FIN_AL_2.pdf - Назва з екрану.

11. Чорний В.В. Відтворювально-оптимізаційна парадигма ціноутворення як ключовий фактор забезпечення конкурентоспроможності залізниць / В.В. Чорний, Н.М. Колесникова, Н.І. Богомолова // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18, Частина 2. – С. 26 – 32.

Анотація. В статті обоснована роль цінообразовання в реалізації відновительно-оптимізаційної парадигми забезпечення конкурентоспособності залізничних перевезень на ринку вантажних перевезень і запропоновані принципи формування вантажних залізничних тарифів, використання яких забезпечить ефективне рішення завдань, поставлених в рамках вказаної парадигми.

Ключеві слова: залізничний транспорт, ринок вантажних перевезень, конкурентоспособність, відновительно-оптимізаційна парадигма, цінообразовання, принципи цінообразовання.

Summary. In the article the role of pricing in realization of restoration and optimization paradigm of providing of competitiveness of railways is reasonable at the market of freight transportations and principles of forming of freight railway tariffs, the use of that will provide the effective decision of the tasks put within the framework of the indicated paradigm, are offered

Keywords: railway transport, market of freight transportations, competitiveness, restoration and optimization paradigm, pricing, principles of pricing.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 338.5: 656.078

СИСТЕМНО-СТРУКТУРНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті сформовано теоретико-методичні основи формування інституційного середовища залізничного транспорту, у тому числі уточнено склад його інституцій, інститутів та розкрито зв'язок інституційних змін з економічними зростанням залізничного транспорту

Ключові слова: інституційне середовище, економічне зростання, інституція, інститут, механізм

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. В наш час відчувається гостра необхідність кардинальної зміни державної політики України в сфері забезпечення конкурентоспроможності перевезень залізничним транспортом; необхідність формування сприятливого інвестиційного клімату для забезпечення фінансових надходжень в транспортний сектор економіки тощо. Основними завданнями державного управління транспортом є: забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення в перевезеннях; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координація роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. При цьому можна виділити пріоритетні напрями реалізації транспортної політики: зростання мобільності чинників виробництва (людей, товарів, капіталів, розвитку підприємництва); модернізація транспортної мережі на основі швидкісного руху

між національними транспортними вузлами і впровадження сучасних технологій транспортної роботи; інтеграція національної транспортної системи в європейську; реструктуризація транспортних організацій; державне регулювання структури ринку транспортних послуг.

Безумовно, перехід системи залізничного транспорту на новий якісний рівень зажадає значних інвестицій в розвиток. При цьому велику увагу слід приділити забезпеченню модернізації застарілих моделей, розробці і запуску в серійне виробництво принципово нового і конкурентоздатного рухомого складу. Для вирішення цього питання необхідна державна підтримка машинобудівної галузі економіки. Серед пріоритетних напрямків державної політики: збереження оптимальних обсягів виробництва і підвищення конкурентоспроможності машинобудівної галузі; підтримка інноваційно активних підприємств; сприяння здійсненню ефективної взаємодії промисловості з усіма структурами національної інноваційної системи; розширення обсягів державного замовлення на проведення НДДКР та промислове освоєння технологій і продукції тощо.

Отже, економічне зростання залізничного транспорту обумовлюється діяльністю інститутів, які є ключем до розуміння взаємовідносин між усіма суб'єктами соціально-економічної системи (якою є залізничний транспорт), та інституційними змінами, які визначають напрямок її розвитку. При цьому