

УДК 656.2:338

Ганна Сенік

**ПРОТИРІЧЧЯ ТА ПЕРЕДУМОВИ ПОБУДОВИ
ЕФЕКТИВНОГО МЕХАНІЗМУ ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ
ВІД ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Виявлені протиріччя та окреслено передумови побудови ефективного механізму формування доходів від вантажних залізничних перевезень.

Ключові слова: доход, механізм, протиріччя, передумови, вантажні перевезення

Виявлены противоречия и обозначены предпосылки построения эффективного механизма формирования доходов от грузовых железнодорожных перевозок.

Ключевые слова: доход, механизм, противоречия, предпосылки, грузовые перевозки.

The article revealed the contradictions and outline the prerequisites construction of an effective mechanism of income from freight rail transportation.

Keywords: income, mechanism, contradictions, outline, freight transportation.

Постановка проблеми. Важливими завданнями структурної реформи залізничного транспорту є підвищення ефективності господарської діяльності, досягнення фінансової прозорості та зниження сукупних транспортних витрат на залізничні перевезення. Ключовим моментом рішення даного завдання є створення в майбутньому акціонерному товаристві «Українські залізниці» ефективного системи управління фінансово-економічної діяльністю на підставі побудови нового ефективного механізму формування доходів. Зважаючи на це, побудова ефективного механізму формування доходів від вантажних залізничних перевезень є актуальною та потребує наукового вирішення.

Метою даної статті є аналіз особливостей сучасного механізму формування доходів від вантажних залізничних перевезень та виявлення протиріч, обґрунтування передумов побудови ефективного механізму формування доходів від вантажних залізничних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми, пов'язані з забезпеченням ефективного формування доходів, досліджуються вітчизняними та зарубіжними вченими [1; 4-8; 10-11]. Щодо формування доходів та удосконалення механізму перерозподілу надходжень доходу на залізничному транспорті, то цієї проблеми в своїх працях торкаються такі науковці та практики, як Н. М. Колесникова [5-6], М. В. Макаренко [7-8], Белінська М. Г. [1] та інші. Проте, малодослідженими залишаються питання побудови ефективного механізму формування доходів від вантажних перевезень в умовах монополізації галузі.

Виклад основного матеріалу. Для того, щоб розкрити сутність механізму формування доходів від вантажних перевезень, розглянемо особливості та протиріччя даного процесу на сучасному етапі функціонування залізничного транспорту.

© Сенік Г. П., 2013

Доходи – це грошові кошти, що належать залізницям, використовуються на цілі відтворення, стимулювання та задоволення потреб. Виокремлюють три стадії процесу суспільного відтворення: виробництво, розподіл та споживання [11]. Звідси, межею виникнення доходів є друга стадія відтворення, коли відбувається розподіл вартості виробленого суспільного продукту. Потенційно доходи формуються на стадії виробництва, тобто на стадії перевезення, коли з'являється нова вартість і відбувається перенесення старої. Однак реальне формування доходів відбувається лише на стадії розподілу, коли вартість реалізована, тобто формування доходів залізниць відбувається тоді, коли перевезення здійсненні від пункту А до пункту Б, після чого відбувається розподіл надходжень доходу в результаті чого і реалізується сам процес формування доходів залізниць.

У зв'язку з новою економічною логікою розвитку ситуації, в якій знаходиться залізнична галузь, постає необхідність у врахуванні протиріч стосовно формування доходів від вантажних перевезень, які є одним з головних видів діяльності транспорту, від розвитку якого залежить ефективність функціонування галузі в цілому, та задоволення потреб інших суб'єктів транспортного ринку, таких як держава та клієнтура.

Залізничний транспорт – це сукупність взаємозв'язаних між собою суб'єктів господарювання, які утворюють єдину цілісну систему. Трансформаційні процеси, які відбуваються в галузі, тобто певні зрушення в системі є необхідною умовою розв'язання протиріч, з якими вона зіштовхується. Йде мова про необхідність зміни існуючої системи, її еволюції, перехід від протиріч до нових форм їх подолання, вищу форму функціонування. Вже кілька років поспіль залізнична галузь починає процес реформування, різні концепції та програми, які спрямовані на виведення галузі на новий рівень функціонування, пристосування до ринкових умов, створення інтегрованої системи перевезень, розвиток конкурентоспроможності та інше.

Реформування залізничного транспорту – надзвичайно необхідний та відповідальний захід державного масштабу. Пошук шляхів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, посилення конкурентних позицій є дуже актуальним, з огляду на те, що з кожним роком збільшується відсоток зношеності як рухомого складу, так і інфраструктури взагалі, збільшуються експлуатаційні витрати, при цьому доходи галузі збільшуються за рахунок підвищення дохідних ставок при одночасному зменшенні обсягів перевезень.

Розглянемо особливості сучасного механізму формування доходів від вантажних залізничних перевезень та які зміни мають відбутися з метою побудови ефективного механізму формування доходів.

1. Межі, в яких формуються доходи залізничного транспорту. Так, у зв'язку з тим, що понад 70 % вантажних та пасажирських перевезень не закінчується в межах однієї залізниці, виникає необхідність централізації надходжень доходів та подальшого розподілу їх між залізницями, що беруть участь у перевезеннях. Дана система розподілу надходжень доходів між залізницями має на меті передачу залізницям тих доходів, що їм належать за виконання перевезення відповідно до встановлених тарифів на перевезення вантажу. Надходження доходів від вантажних перевезень у місцевому сполученні зараховуються у доходи тих залізниць, які виконали ці перевезення. А розподілу між залізницями підлягають лише ті надходження доходів, отримані від перевезень в прямому сполученні. Вантажовідправники розраховуються не з кожною окремою залізницею, а з залізничним транспортом взагалі. Тому виникає завдання розподілу отриманих надходжень доходів між

залізницями, що беруть участь у перевезеннях та мають різну рентабельність. Даний порядок розподілу надходжень доходів створює зацікавленість залізниць в збільшенні доходів, в повному стягненні перевізних платежів та зниженні собівартості перевезень. Але чинний порядок має і низку недоліків. Головним з них є різка відмінність в рентабельності та навіть наявність збиткових залізниць в деяких видах діяльності при достатньому рівні рентабельності усього залізничного транспорту. Слід також брати до уваги структуру вантажопотоків та вантажообігу. Всі шість існуючих залізниць мають різну дохідність та собівартість вантажних перевезень, також слід відмітити нерівномірність (у часі, у просторі тощо) вантажних перевезень, що є досить важливим фактором впливу на процес формування доходів.

2. Ускладнена система взаєморозрахунків проявляється у наявності центрального розподільчого рахунку Укрзалізниці та поточних рахунків зі спеціальними режимами використання підприємств залізничного транспорту для збору надходжень доходів від основної діяльності залізничного транспорту та подальшого їх розподілу. Система розрахунків є важливим елементом фінансово-економічного механізму, який створює необхідні умови для підвищення ефективності операційної та фінансової діяльності залізниць. На сьогодні існуюча система розрахунків є перенасиченою. Це ускладнює ведення обліку та контроль доходів на залізницях, що справляє вагомий вплив на величину доходів. Для досягнення фінансової прозорості і контролю грошові потоки слід розділити на вхідні та вихідні. Всі надходжень доходу прямують на доходні рахунки, а витрачання коштів відбувається через витратні рахунки створених філій та поточні рахунки структурних підрозділів.

3. Процес формування доходів починається на стадії розподілу надходжень доходів. Так, на розподіл надходжень доходів потрібен час. Залізниці отримують свої доходи в кінці наступного за звітним місяці. Для покриття своїх поточних витрат, пов'язаних з перевезеннями на момент остаточного розподілу надходжень доходів залізницям дозволено у вигляді авансу в межах встановленого ліміту брати частину коштів з розрахункових рахунків. Сума, взята залізницею авансом, утримується при остаточному перерахунку доходів. При централізованому процесі формування доходів, такий підхід щодо фінансування залізниць в принципі є цілком виправданим, але є деяке уточнення: ліміти авансів доводяться до залізниць з конкретними вказівками направлення використання коштів. Дане уточнення ніяк не вписується в стандарт нових умов господарювання майбутнього акціонерного товариства.

4. У процесі організації та здійсненні перевезень беруть участь просторово розосереджені, різнопланові ланки залізнично-транспортного комплексу. Виробничо-технологічні підрозділи, які забезпечують безперебійний процес перевезення фінансуються за затвердженим кошторисом витрат, що зменшує зацікавленість у підвищенні доходів та зменшенні витрат. Необхідність застосування мотиваційного підходу у фінансуванні структурних підрозділів в сучасних умовах проявляється ще більшою мірою. Планування витрат в нових умовах функціонування фінансово-економічної системи залізничного транспорту повинно відбуватись з можливістю внесення коректувань до планів в залежності від фактично виконаних обсягів робіт впродовж звітного періоду, а також з подальшою остаточною оцінкою реально внесеним підрозділом внеску в кінцевий фінансовий результат акціонерного товариства та з розрахунку «права» на додаткове фінансування.

5. Внаслідок централізації системи управління залізничним транспортом України наявна єдність підходів до формування доходів залізниць, яка базується на

проведенні оплати перевезень за єдиною системою тарифів залізничного транспорту. Оскільки тарифи на вантажні та пасажирські перевезення відіграють визначальну роль у формуванні доходів залізниць, а також мають неабиякий вплив на витрати споживачів транспортних послуг, проведення гнучкої та обґрунтованої тарифної політики на залізничному транспорті є особливо важливим завданням. Формування тарифної політики, як ключового елемента у механізмі формування доходів повинно проводитись з урахуванням інтересів клієнтів та інтересів самої залізничної галузі. Основними цілями в області тарифної політики та удосконалення фінансового механізму роботи галузі залишаються: відмова від перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, поступове вирівнювання експортних та імпорتنих вантажних тарифів, реформування системи надання пільг на проїзд в залізничному транспорті.

б. Наявна складна система нормативно-законодавчого забезпечення формування доходів: закони України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, накази Міністерства інфраструктури, Укрзалізниці, інструкції та положення тощо, що потребує узгодження та гармонізації, що особливо актуально в умовах реформування залізничного транспорту та створення вертикально-інтегрованої структури управління.

Проведений аналіз свідчить про наявність протиріч в діючому механізмі формування доходів від вантажних перевезень. Протиріччя – це рушійна сила економічного розвитку будь-якої системи. Рушійною силою економічного розвитку є взаємодія потреб та інтересів. Іншими словами – це взаємодія різних та протилежних сторін, властивостей, тенденцій в складі тієї чи іншої системи чи між системами, процес зіткнення протилежних прагнень та сил [9]. Граничним випадком протиріч є конфлікт. Джерелом внутрішнього розвитку є внутрішні протиріччя. «Взаємодія протилежних сторін всередині системи характеризує внутрішні протиріччя, які виражають стан системи як певної цілісності. Зовнішні протиріччя являють собою взаємодію протилежностей, що належать до різних систем» [9]. Більшу увагу слід приділити внутрішнім протиріччям, оскільки, зрештою, саме внутрішнім протиріччям належить вирішальна роль, навіть якщо вихідним поштовхом для розвитку системи слугують зовнішні протиріччя. Адже, перш ніж стати істинною рушійною силою розвитку, зовнішні протиріччя в тій чи іншій формі повинні перейти у внутрішню структуру об'єкта, що розвивається, після чого тільки й можливий розвиток як такий [9].

Побудова ефективного механізму формування доходів від вантажних перевезень повинна відбуватись під впливом діалектичного закону заперечення заперечень. Без заперечення старого неможливе народження і розвивання нового, а отже неможливий процес розвитку [2]. Тобто, реформування галузі, трансформація структури управління вимагає побудови нового, адаптованого механізму формування доходів залізничного транспорту. Це зумовлено тим, що існуючий механізм формування доходів від вантажних залізничних перевезень сформувався в умовах монопольного середовища, в якому функціонують залізниці та являє собою процес, який складається з послідовних етапів:

- встановлення діючих тарифів на перевезення;
- надання безпосередньої послуги;
- оцінка понесених витрат;
- розподіл надходжень доходів;
- отримання належних доходів.

Отже, структурна реформа залізничного транспорту вимагає зміни існуючої структури управління. Перехід до ринкових умов господарювання викликаний сучасним станом економіки країни, умовами її розвитку, результатами роботи залізничного транспорту за останні десятиріччя. Залишати поза увагою факти, що підтверджують нестабільний розвиток економіки, в тому числі залізничного транспорту, неможливо, тому що несвоєчасне розв'язання даного протиріччя гальмує процес суспільного виробництва, загострює його проблеми, зменшує результати діяльності, а також не сприяє досягненню поставленої мети, в основі яких лежать потреби та інтереси. На думку Гегеля «протиріччя як джерело розвитку дієве лише разом з його розв'язанням» [3].

Розв'язання даного протиріччя буде відбуватися, в першу чергу, у розділенні основних видів діяльності на монопольні та конкурентні. Створені нові підприємства, філії, дочірні компанії будуть працювати, дотримуючись економічних законів, що відповідатимуть умовам ринку.

Розділення монопольного сектора від конкурентного є необхідним, з появою на ринку вантажних перевезень приватних компаній-операторів, державні перевізники є неконкурентоспроможними. В першу чергу, це відсутність самостійності у встановленні тарифів на перевезення, а саме втручання державного регулювання має негативний вплив. В той час, коли приватні компанії-оператори, самостійно встановлюють ціну на перевезення, мають можливість збільшувати обсяг перевезень, при цьому залучаючи більш доходні вантажі. При такій ситуації державним перевізникам залишається перевозити лише соціально необхідні вантажі, які є низько доходними. Це зменшує фінансові можливості залізниць, які змушені компенсувати збитки від нерентабельних перевезень за рахунок рентабельних, частка яких поступово зменшується. Так, за даними 2011 р. вантажні перевезення зазнали таких змін. По-перше, в структурі перевезень частка вантажів першого класу (найменш доходні) займає найбільшу частку приблизно 70 %. Це відбулось за рахунок зниження частки вантажів третього класу (більш доходні), що складає 10 % та другого класу – 20 % [12]. По-друге, існуючий порядок формування та розподілу доходних надходжень є фінансово непрозорим, та неефективним з позицій сучасного розвитку ринкової економіки. В той час приватні компанії-оператори мають можливість напряму отримувати доходи від клієнтури, при цьому збільшуючи мотивацію для задоволення своїх потреб за рахунок зменшення витрат на перевезення, тим самим досягати поставленої мети – збільшення прибутковості та отримання економічної ефективності.

Виникають протиріччя між комерційними інтересами суб'єктів транспортного ринку та потребами економіки в соціальних перевезеннях як вантажів, так і пасажирів. Так, відповідно до дії закону конкуренції приватні перевізники мають на меті отримати найвигідніші умови виробництва та реалізації своїх послуг. Це пояснюється тим, що приватні перевізники функціонують в конкурентних та потенційно-конкурентних секторах залізничних перевезень, і з комерційної точки зору звісно намагаються надавати лише вигідні послуги за рентабельними тарифами. Розв'язання даного протиріччя можливе лише за умови досягнення такого рівня розвитку економіки, який забезпечить платоспроможність попиту клієнтів транспортних послуг та дозволить встановлювати рентабельні тарифи на всі залізничні перевезення та забезпечить комерційну вигоду для всіх суб'єктів транспортного ринку [5].

У свою чергу, розділення видів діяльності залізничного транспорту на монопольні та конкурентні дасть можливість виділити окремі баланси, вести окремі облік витрат та доходів для інфраструктурних та операторських підрозділів, з подальшим виокремлення окремих на їх базі компаній. Це дасть змогу чітко встановлювати витрати та отримувати справедливі доходи від своєї діяльності. Для постійного узгодження формування витрат і доходів передують організаційно-економічна умова, що полягає в розробці номенклатури доходів за видами економічної діяльності та вдосконалення діючої номенклатури витрат.

Трансформаційні новації, що відбуваються з галуззю, повинні підпорядковуватись об'єктивним економічним законам: законам попиту і пропозиції, вартості, конкуренції тощо. В умовах інтенсивного розвитку ринкових відносин в країні, та за її межами неминуче формується ринок вантажних перевезень та послуг, що їх супроводжують [10]. В умовах дії закону конкуренції, розвитку приватних компаній-операторів, розпочинається конкурентна боротьба за клієнтів, за вантажі, за кращі умови реалізації своїх послуг з однією метою привласнення максимальних доходів. Державним компаніям-операторам в таких умовах з метою підвищення ефективності своєї ринкової діяльності необхідно постійно оцінювати конкурентоздатність своїх послуг.

«В умовах конкуренції необхідно систематично оптимізувати глибину вертикально виробничої інтеграції при одночасній концентрації на отримання доходів. Дана проблема може розглядатись як:

- оперативна, що направлена на оптимізацію поточних витрат;
- стратегічна, що направлена на збільшення доходів за рахунок інноваційної діяльності з метою більш повної реалізації конкурентних переваг» [10]. Дана умова надає можливість вирішити всі питання клієнта, працюючи безпосередньо, що при деяких випадках є вирішальним у конкурентній боротьбі.

Отже, єдиний перевізний процес залізничного транспорту реалізується при взаємодії суб'єктів: держава, перевізник, клієнт. Дотримання інтересів усіх учасників перевізного процесу вимагає сьогодні розподілу тарифу на вантажні перевезення на інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові та створення відповідного прейскуранта.

Ціноутворення – це один з ключових чинників механізму формування доходів залізничного транспорту. Існуючий механізм ціноутворення не забезпечує визначення та виділення плати за перевезення кожному суб'єкту. Між залізницями відбувається централізований перерозподіл доходів від перевезень, а в межах однієї залізниці – між підприємствами та структурними підрозділами. Отже, виникає протиріччя між потребою суб'єктами залізничних перевезень максимально високої плати за надавані послуги та діючим механізмом ціноутворення [5]. Побудова нової моделі тарифоутворення на залізничному транспорті повинна відбуватися з урахуванням таких факторів функціонування галузі: вплив процесу реформування, формування попиту та пропозиції та державне регулювання. Урахування даних факторів, є важливим при побудові ефективного механізму формування доходів в умовах структурних перетворень галузі.

На нашу думку, головним завданням обґрунтування нової тарифної політики полягає у чіткому визначенні системи послуг, що представляється різними структурними підрозділами залізничного транспорту, їх взаємодії та розробці методики розрахунку цін на дані послуги. Як зазначалося вище суб'єкти залізничного транспорту, що задіяні в єдиному технологічному процесі, такому як перевезення, звісно

мають на меті максимізувати свою доходність. При цьому діючий розподіл доходних надходжень викликає протиріччя між діючим механізмом формування витрат структурних підрозділів та ефективним механізмом формування доходів. Для того, щоб збільшити суму отриманих доходів, структурні підрозділи завищують свої витрати на наданні послуги, тим самим збільшуючи рівень витрат в цілому по залізничному транспорту. Для розв'язання даного протиріччя, механізм формування доходів, який прямо залежний від механізму ціноутворення, повинен сприяти та забезпечувати зменшенню витрат суб'єктами залізничного транспорту при одночасному збільшенні якості надаваних послуг.

Це в свою чергу дасть можливість удосконалити розподіл надходжень доходу, зробити даний процес прозорішим та справедливим. За рахунок удосконалення даного процесу, з'явиться можливість застосувати мотиваційний підхід до управління даними суб'єктами, який буде ґрунтуватись на зацікавленості у збільшенні доходності та досягненні оптимальної величини витрат, а саме, їх зниження. Механізм формування доходів, лише тоді буде ефективним, якщо величина доходів буде вищою порівняно з величиною понесених витрат.

Отже, можна стверджувати, що діюча система ціноутворення не відповідає об'єктивним економічним законам, таким як закон попиту і пропозиції. Система побудови нових тарифів повинна ґрунтуватись на принципі визначеності цінності залізничних послуг залежно від попиту та пропозиції [4]. «Попит на залізничні перевезення залежить від платоспроможності клієнтів, тарифів на залізничні перевезення, тарифів на аналогічні перевезення іншими видами транспорту, досягнутого рівня якості перевезення залізницями та іншими видами транспорту. Отже, кожен з суб'єктів залізничного транспорту справляє вплив на попит на залізничні перевезення» [5]. Стосовно пропозиції, аналогічна ситуація, суб'єкти залізничного транспорту мають безпосередній вплив на пропозицію своїх послуг, збільшуючи деколи необґрунтовано свої витрати, тим самим впливають на загальні витрати, що зменшує пропозицію або вимагає більш радикального рішення з боку управлінського апарату – підвищення тарифів.

Головним завданням ціноутворення за умов монопольного положення залізниць є максимізація доходів від перевезень. При цьому чинним законодавством дозволяється застосовувати лише витратний метод ціноутворення. Так, за допомогою коефіцієнтів тарифи встановлюється по вантажних перевезеннях для різних класів вантажів. Після надання послуг у перевезеннях проводиться оцінка понесених витрат, за допомогою якої розраховується середньомережна собівартість, що є основою побудови тарифів, та слугує базою щодо нарахування належних доходів залізницям. Адже існуючий механізм формування доходів передбачає розподіл надходжень доходу згідно кошторису витрат. Після чого залізниці отримують доходи за виконані роботи та надані послуги.

Отже, механізм формування доходів від вантажних перевезень потребує змін, перезародження, розвитку, пошуку більш досконалого підходу, який би відповідав умовам, що диктує ринок, бізнес, а також досягнення гармонійного розвитку відносин між усіма суб'єктами перевізного процесу.

Побудові ефективного механізму формування доходів від вантажних перевезень сприяє низка передумов, основними з яких є:

1. Економічні передумови побудови ефективного механізму формування доходів від вантажних перевезень визначаються, по-перше, зниженням конкурентних позицій залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, по-друге,

неспроможністю надавати якісні транспортні послуги, і як результат повністю задовольняти попит. У цілому це призводить до зниження усіх фінансово-економічних та технічних показників роботи галузі.

2. Структурно-організаційні передумови визначаються розподілом здійснюваних залізницями процесу перевезення вантажів на два взаємозв'язаних процеси: здійснення перевезень та надання послуг інфраструктури. На ринку залізничних перевезень будуть функціонувати три суб'єкти: перевізник, власник інфраструктури та клієнт.

3. Правові передумови пов'язані з сильним впливом з боку держави на процес ціноутворення на залізничні перевезення. З огляду на трансформаційні процеси в галузі, державне регулювання у сфері ціноутворення розповсюджується лише на послуги монопольного сектора залізничного транспорту (інфраструктура), а в конкурентних секторах (вантажні перевезення) – запроваджується ринкове ціноутворення під дією закону попиту і пропозиції.

4. Соціальні передумови пов'язані з необхідністю вирішення соціальних потреб держави та клієнтури. Задоволення попиту на вантажні перевезення в повному обсязі та підвищення їх якості.

5. Технологічні передумови визначаються критичним станом рухомого складу, який не відповідає зростаючим вимогам до якості перевезень. Для їх оновлення треба в декілька разів більше доходів, ніж на сьогодні отримують залізниці.

6. Інформаційно-управлінські передумови пов'язані з тим, що поява нових суб'єктів на транспортному ринку залізничних перевезень спричинить появу великої кількості взаємозв'язаних операцій, які будуть вимагати безперервного обміну інформацією. Дана інформація буде потребувати своєчасної обробки та систематизації для прийняття управлінських рішень. Запобігання втрати інформації, для нарахування справедливих доходів є впровадження єдиного центру збору та обробки інформації щодо надходження доходів, їх постійний контролінг, що надасть можливість чітко прослідкувати та вираховувати належні кожному суб'єкту доходи.

Таким чином, існує низка передумов щодо побудови ефективного механізму формування доходів від вантажних перевезень. Характерною особливістю механізму формування доходів є його динамічність, постійне удосконалення, тісний взаємозв'язок з господарським механізмом. І залежності від змін, що відбуваються з господарським механізмом, система механізму формування доходів, яка складається з елементів, інструментів та методів може та повинна змінюватись. Якщо один з елементів механізму формування доходів погано працює, це впливає та блокує роботу інших елементів механізму, в тому числі і господарського. Тому виникає необхідність у перегляді діючого механізму формування доходів від вантажних залізничних перевезень, що пов'язаний з іншими складовими господарського механізму функціонування галузі, з його перетвореннями в цілому та у їх взаємодії в конкретних ситуаціях з урахуванням поєднання інтересів суспільства, галузі, окремих працюючих.

З огляду на вище викладене, під ефективним механізмом формування доходів слід розуміти процес поетапний та цілеспрямований, який забезпечується за допомогою ринкових форм, методів та під дією об'єктивних економічних законів, внаслідок гармонійних взаємовідносин між усіма суб'єктами транспортного ринку. Процес побудови ефективного механізму формування доходів наведені на рис. 1.

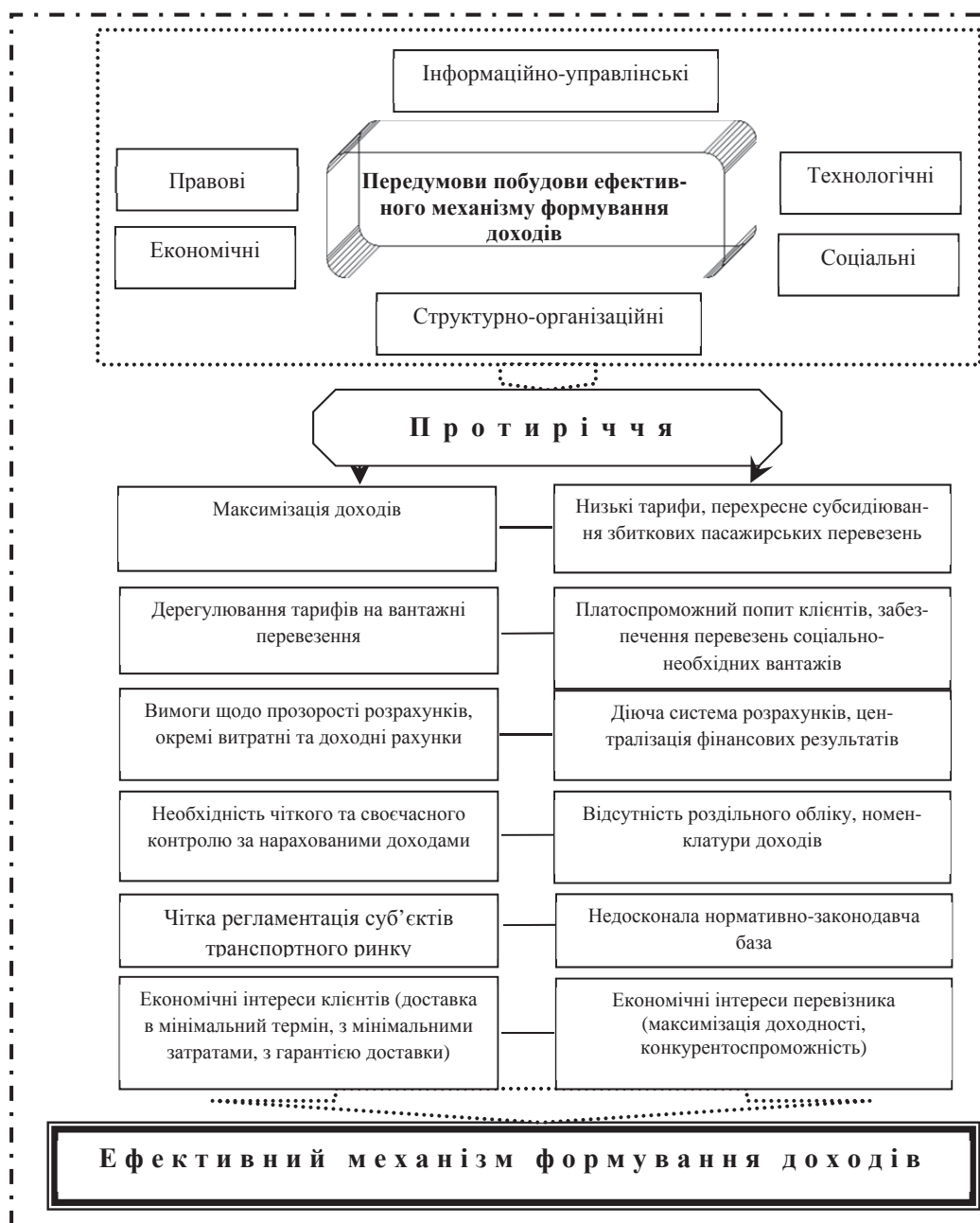


Рис. 1. Побудова ефективного механізму формування доходів

Механізм формування доходів залежить передусім від дії протиріч, що пронизує процес формування доходів. Механізм формування доходів можна визначити як послідовний та поетапний процес подолання протиріч як зовнішніх, так і внутрішніх факторів, що їх визначають, а також їх взаємодія, що в кінцевому результаті призводить до формування системи економічних відносин, в основі яких лежать потреби та інтереси протилежних зацікавлених суб'єктів. Це означає, що

розвиток механізму формування доходів відбувається внаслідок господарської діяльності суб'єктів транспортного ринку, функціонування та зростання їхніх потреб та інтересів.

Висновки. У результаті проведених досліджень встановлено необхідність побудови ефективного механізму формування доходів від вантажних перевезень в умовах демонополізації галузі. Цьому сприяють визначені передумови та тенденції розвитку сучасного ринку вантажних перевезень. Місце мають як позитивні, так і негативні тенденції, останні в свою чергу призвели до загострення протиріч між суб'єктами залізничних перевезень. Позитивні ж тенденції дають можливість до нарощування обсягів перевезень, що в свою чергу є одним з основних факторів впливу на доходність залізниць. У сукупності це вимагає проведення подальших досліджень з метою визначення методів, принципів, важелів, форм та інструментів ефективного механізму формування доходів від вантажних залізничних перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Белінська М. Г. Сучасний підхід до формування доходів від основної діяльності залізничного транспорту / М. Г. Белінська // Збірник наук. праць за матеріалами міжнар.наук.-практ конф., 11-12 квітня 2013 р. – К.: ДЕДУТ, 2013. – С. 48-50.
2. Гегель Г. В.Ф. Сочинения в 14 томах. Т. 6. Наука логики. – М.: Государственное социально-экономическое издательство, 1939. – 459 с.
3. Гегель Г.В.Ф. Энциклопедия философских наук. Т. 1. Наука логики. – М., «Мысль», 1974. – 452 с.
4. Габбасов М. Б. Схема формирования тарифов на услуги участников железнодорожного перевозочного процесса / М.Б. Габбасов, Л.Б. Мейрамбекова // <http://www.eitt.kz/stories/KazNIZHT/skhema%20formirovaniya%20tarifov.pdf>
5. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
6. Колесникова Н. М. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління / Н. М. Колесникова, І.Г. Бакаєва, В. В. Чорний // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип. 19. – 2012. – С. 54-57.
7. Макаренко М. В. Концепция совершенствования методов распределения доходов железных дорог от перевозок грузов в прямом сообщении / М. В. Макаренко // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч.тр. ИКТП-Центра. – Вып. 2. – 1996. – С. 142-153.
8. Макаренко М. В. Методические подходы к учету различных факторов при распределении доходов от грузовых перевозок / М. В. Макаренко, Н.Е. Гончаров, Н.С. Соколовская // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч.тр. ИКТП-Центра. – Вып. 4. – 1997. – С. 103-117.
9. Спиркин А. Г. Основы философии: Учеб. пособие для вузов. – М.: Политиздат, 1988. – 592 с.
10. Терешина Н. П. Конкурентоспособность железнодорожного транспорта: оценка имущественного и финансового потенциала / Н. П. Терешина, Л. В. Шкурина. – М.: УМК МПС России, 2002. – 128 с.
11. Терешина Н. П. Экономика железнодорожного транспорта / Н. П. Терешина, В.Г. Галабурда, И. В. Белов и др.– М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.
12. Транспорт і зв'язок України // Статистичний Збірник за 2011 рік. / Державна служба статистики України; За ред. Н.С. Власенко. – К.: Вид. ТОВ «Август Трейд», 2012. – 272 с.