

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

**Ефективна
ЕКОНОМІКА**

Дніпропетровський державний
аграрно-економічний університет



№ 5, 2016 [Назад](#) [Головна](#)

0 0 0 0 0 0 0 0

УДК 338.51:656.2

А. В. Садюк,
аспірант, Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЮ ЦІНОУТВОРЕННЯ В ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

А. V. Sadiuk,
postgraduate student, State economic-technological transport University, Kyiv

FACTORS AFFECTING THE PRICING LIBERALISATION IN POTENTIALLY COMPETITIVE OPERATION DOMAINS OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Триваюче реформування залізничного транспорту України та стратегічне прагнення України щодо інтеграції у європейське співтовариство потребує визначення факторів впливу на процес лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Аналіз наукових публікацій присвячених питанням ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту свідчить, що питання визначення факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту залишилося поза увагою. В статті запропоновано визначення факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Виконано поділ факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Визначено умови, за яких фактори впливу справляють позитивний вплив на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту.

Ongoing reforms in railway transport of Ukraine and strategic objective of Ukraine to be integrated into the European Community require definition of factors affecting the pricing liberalisation in potentially competitive operation domains of railway transport enterprises. Analysis of various scientific publications dedicated to the pricing process at the railway transport enterprise demonstrates that matters pertaining to definition of the factors affecting the pricing liberalisation in potentially competitive operation domains of railway transport enterprises are often disregarded. The paper offers definition of the factors affecting the pricing liberalisation in potentially competitive operation domains of railway transport enterprises. The factors affecting the pricing liberalisation in potentially competitive operation domains of railway transport enterprises are subdivided with simultaneous definition of the environment where such factors have favourable influence over pricing liberalisation in potentially competitive operation domains of railway transport enterprises.

Ключові слова: залізничний транспорт, природна монополія, лібералізація, лібералізація ціноутворення, фактори впливу на лібералізацію ціноутворення, адвокакування конкуренції у сфері діяльності підприємств залізничного транспорту

Keywords: railway transport; natural monopoly; liberalisation; pricing liberalisation; factors affecting the pricing liberalisation competition advocacy within the operation domain of railway transport enterprises.

Постановка проблеми. На сьогодні продовжується реформування залізничної галузі, вже відбулась зміна організаційно-правової форми господарювання залізниць та створено ПАТ «Українська залізниця», 14.12.2015 року в Верховній Раді України зареєстровано проект Закону України «Про залізничний транспорт» одним із завдань якого є усунення існуючих недоліків правового регулювання та створення конкурентного середовища на ринку перевезень. Разом з тим, лібералізація ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту полягає в послабленні державного регулювання ціноутворення та створення таких умов господарювання, які б стимулювали розвиток конкуренції, тому в зв'язку з цим видається актуальним розгляд питання щодо визначення факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Визначення факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту та посилення позитивного та мінімізація негативного їх впливу через прямий вплив на фактори внутрішнього середовища та адаптацію до факторів зовнішнього середовища сприяють створенню умов, які найкращим чином вплинуть на процеси лібералізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження та розв'язання проблем на залізничному транспорті, в тому числі й ціноутворення зробили такі відомі вчені, як Загорський К.Я., Вітте С.Ю., Крейнін А.В., Мазо Л.А., Єловий І.О., Ейтутіс Г.Д., Хусайнов Ф.Й., Колесникова Н. М., Макаренко М. В., Піттмен, Чебанова Н. В., Чорний В. В., Чупров О.І. та ін. Дослідження багатьох з них присвячені розробці тарифів на залізничні перевезення в умовах демонополізація залізничного транспорту. Проте на сьогодні залишилося поза увагою питання визначення факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Враховуючи нинішню активну фазу реформування залізничних підприємств виникає необхідність з'ясування таких факторів впливу та визначення умов, за яких такі фактори будуть позитивно впливати на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Метою статті є визначення факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Поняття фактор має багато значень та використовується у багатьох галузях знань. Від англійського «factor» — це той, який (або що) рухає, діє, створює, робить від латинського «facere» — робити. З середини 20 сторіччя цей термін починає застосовуватись в іншому, а саме, в загальному значенні рушійної сили, причини

елемента. Термін набуває значення базового економічного поняття [1].

Під лібералізацією ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, як зазначалося у [2], будемо розуміти поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

Виходячи з визначення, лібералізація ціноутворення складається умовно з трьох взаємопов'язаних компонентів: рівень регулювання ціноутворення, розширення меж економічної свободи щодо цін, створення умов для конкуренції. Лібералізація, як і ціноутворення є процесом, звідси фактори впливу на лібералізацію ціноутворення (які по суті є факторами впливу на процес процесу) будуть мати складні зв'язки, які не завжди будуть мати лінійний та простий функціональний характер. Таким зв'язком частин (компонентів), що виступають у ролі складових цілого (об'єкту дослідження) буде притаманна складність, що породжує складну сукупність зв'язків, в межах яких причина буде одночасно виступати як наслідок, що виступає як передумова, в той же час, якщо на ціле діють певні фактори впливу, то так само фактори впливу мають діяти і на компоненти об'єкту дослідження даної роботи. Такий підхід відповідає системному підходу І. В. Блауберга та Е.Г. Юдіна [3, с. 125].

Звідси визначимо, що будемо розуміти під факторами впливу кожної компоненти лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Факторами впливу на регулювання ціноутворення будуть такі рушійні сили, істотні обставини, основні причини, що справляють визначальний вплив на зменшення регулювання ціноутворення як частина від загального та впливають на лібералізацію ціноутворення як на загальне в цілому.

Розглянувши фактори, які впливають на лібералізацію у сферах інших природних монополій [4; 5, с. 8, 49, 66, 182; 6; 7, с. 28; 8] визначимо можливість застосування частини з них у сфері транспорту. Визначаючи такі фактори, будемо здійснювати деяку агрегацію факторів, які впливають на підприємства залізничного транспорту.

До таких факторів слід віднести: фінансовий стан підприємств залізничного транспорту (ФР1); критичний рівень залізничної інфраструктури та недостатнє фінансування залізничної галузі (ФР2); політики (конкурентна, податкова, інвестиційна політика та ін.) в частині впливу на залізничну галузь (ФР3) та їх стабільності державне регулювання в сфері залізничного транспорту (ФР4) (рис. 1). Наведені фактори обґрунтовуються таким.

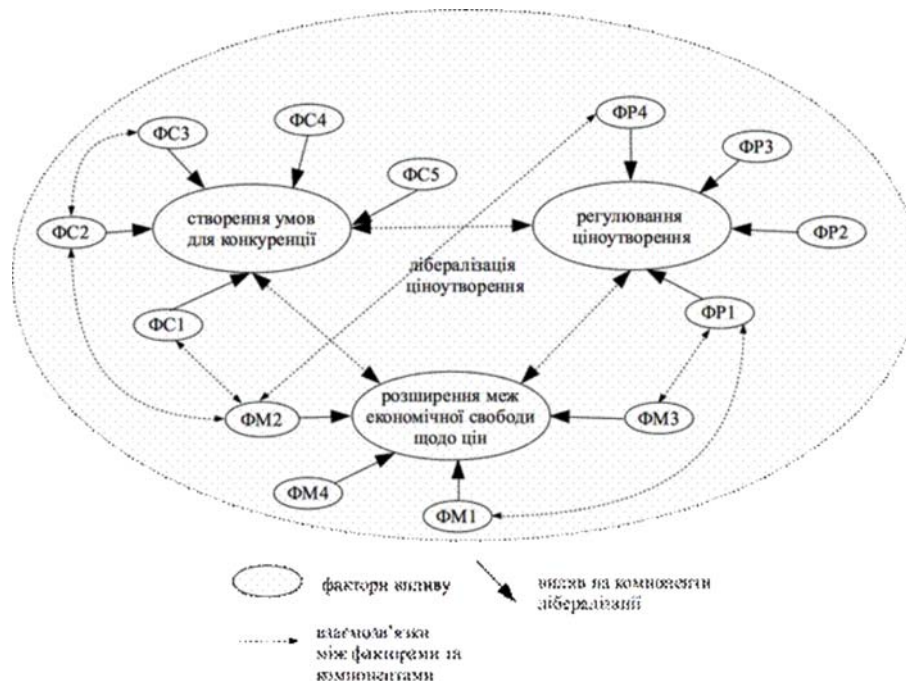


Рис. 1. Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту

Фінансовий стан підприємств залізничної галузі, що включає в себе рівень доходів та прибутків, які залежать від обсягів перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом, впливає на регулювання ціноутворення, оскільки визначає, якою мірою діяльність підприємств залізничної галузі є ефективною з точки зору управління, надання послуг, використання управлінського потенціалу, організації маркетингу та збуту, використання енергоефективних технологій, організаційної структури, екологічності виробничого потенціалу, стратегії, місії та цілей підприємств.

Критичний рівень залізничної інфраструктури та недостатнє фінансування залізничної галузі впливає на регулювання ціноутворення, оскільки залізнична інфраструктура є не лише ключовою потужністю для підприємств залізничного транспорту, а також потужністю, яка є складовою стратегічно важливою галузю, що призводить при незадовільному стані до підриву національної обороноздатності країни в цілому та ускладнює своєчасне реагування у випадку нових спроб агресії з боку недружніх держав.

Наступним фактором є фактор конкурентної, податкової, інвестиційної та інших політик, в тому числі відповідно до ст. 10 Господарського кодексу України, частині впливу на залізничну галузь та неузгодженість між цими політиками. Кожна з видів політики має за мету власні цілі та задачі, які можуть бути неузгодженими між собою загалом. Так, наприклад, конкурентна та промислова політики мають різні цілі, оскільки конкурентна політика спрямована на створення та підтримку конкуренції у всіх її проявах, в той час як промислова політика орієнтована на забезпечення конкурентоздатності певних галузей, секторів, підприємств шляхом надання їм пільг та державної допомоги. В силу таких протиріччя представляє інтерес застосування правила «зваженого підходу» [9]. Правило «зваженого підходу» є одним з підходів антимонопольної практики та застосовується у Європейському Союзі та США [9, 10]. Під правилом «зваженого підходу» розуміється обмеження конкуренції якщо дана практика призводить до виграву споживачів та сумарний ефект від застосування обмежень виявляється позитивним [11].

Стан державного регулювання в сфері залізничного транспорту характеризується низькою ефективністю, що призводить до розбіжності балансу інтересів споживачів та суспільства, з одного боку та суб'єктів регулювання, з іншого. Розбіжність балансу інтересів призводить до того, що при існуючій системі регулювання втрачають добробут споживачів та суб'єкти регулювання. Зменшення впливу цього фактору можливо за рахунок застосування різних підходів. Одним з підходів удосконалення методів державного регулювання, другим — поступове дерегулювання потенційно конкурентних секторів діяльності підприємств залізничного транспорту. Також можливе поєднання цих двох підходів. В будь-якому варіанті такі зміни потребують нових механізмів регулювання, що буде відповідати новим завданням регулювання.

Факторами впливу на розширення меж економічної свободи щодо цін будуть такі рушійні сили, істотні обставини, основні причини, що справляють визначальний вплив на можливість підприємств залізничного транспорту змінювати ціни в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту як частина від загального та впливають на лібералізацію ціноутворення як на загальне в цілому.

До таких факторів слід віднести: рівень сервісу послуг (ФМ1); фактор розширення меж ринку (ФМ2); права власності (ФМ3); стабільність (ФМ4) (рис. 1).

Недостатній рівень сервісу послуг (кількісні та якісні характеристики сервісу при наданні послуг з перевезення) призводить до того, що галузь в цілому неефективно використовує свій потенціал, споживачі залишаються незадоволеними, рівень споживання послуг знижується, це впливає на конкурентоспроможність послуг у порівнянні з послугами залізниць інших держав, підприємств інших видів транспорту. Також даний фактор є одним з трьох основних елементів, які впливають на рівень корупції за визначенням Г. Бродмана та Ф.Ріканатіні [12].

Фактор розширення меж ринку залежить від того, які транзакційні та виробничі витрати несуть як самі ринкові організації, так і учасники ринку на проведенні

цих змін, орієнтуючись більше на розуміння за О. Уільямсоном фірми як структури керування угодами, а не виробничою функцією. Також тут йдеться про адміністративні, правові та інші бар'єри, які необхідні для того, щоб учасники ринку мали можливість впливати та встановлювати ціни на продукцію у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств. В той же час, зняття або зміна цих бар'єрів не буде означати, що це одночасно призведе до розвитку конкуренції. Тому для того, щоб це відбувалося необхідно застосовувати адвокатування конкуренції та створювати конкурентне середовище там, де воно відсутнє. Бар'єрами входу на ринок є фактори будь-якої економічної чи регуляторної природи, що перешкоджають або уповільнюють входження суб'єктів господарювання в відповідний ринок. Зокрема, бар'єри для входу на ринок можуть виникнути внаслідок специфічної структури відповідного ринку (коли галузь вимагає незворотні вкладення, або інколи споживачі виявляють сталу лояльність до продукції певної торговельної марки) або внаслідок антиконкурентної поведінки суб'єктів господарювання, що займають ведучі позиції на ринку, або внаслідок дій органів влади, адміністративно-господарського управління та контролю. За умо безперешкодного входження на ринок, навіть якщо певний учасник цього ринку має велику ринкову частку і встановить ціну вищу за ту, яка б могла мати місце за умо конкуренції, це спричинить вступ на цей ринок нових суб'єктів господарювання, зменшення рівня ринкової концентрації та посилення конкуренції, внаслідок чого подальше встановлення ціни у неконкурентний спосіб буде неможливим.

Наявність та величина бар'єрів є другим елементом, який впливає на рівень корупції за визначенням Г. Бродмана та Ф. Ріканатіні [12]. Доступ на ринок, і відповідно, інтенсивність конкуренції в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту, багато в чому визначається політикою ліцензування, що включає перелік ліцензій, вимог для отримання ліцензій, процедури ліцензування та можливості суміщення ліцензій. Аналогічну роль виконують норми, що регламентують сертифікацію та квотування [13, с. 32-36].

Особливого значення бар'єри набувають у концепції «змагальних ринків». Ця концепція передбачає, що постійна загроза входу на ринок буде утримувати фірм від встановлення монополярно високих цін, що, у свою чергу, дозволить уникнути як перерозподілу надлишків, так і скорочення ефективності виробництва. Визначальною характеристикою досконалого змагального ринку є вільний доступ у відповідну галузь та безвитратний вихід. Досконалий змагальний ринок при цьому не обов'язково має бути досконало конкурентним. Навіть якщо на досконалому змагальному ринку, де немає перешкод для входження та виходу, діє лише один або дв суб'єкти господарювання, вони повинні будуть діяти так, як якщо б на цьому ринку існувала значна конкуренція [14]. Відповідно до поширеної теорії ринкових бар'єрів Дж. Бейна бар'єри прийнято поділяти на структурні (економічні) та стратегічні (поведінкові). При цьому під поведінковими бар'єрами прийнято розуміти перешкоди вступу на ринок, створювані суб'єктами господарювання, які на ньому діють. В свою чергу бар'єри входу на ринок, що створюються внаслідок дій чи рішень суб'єктів владних повноважень, в практиці застосування конкурентного законодавства виділяють в окремий вид — регуляторні бар'єри [15, 16].

Фактор прав власності пов'язаний з розширенням меж ринку та означає створення таких правил, процедур, які допоможуть визначити (специфікувати) та захистити права власності учасників ринку залізничних послуг при будівництві нових колій, модернізації старих ланок колій, локомотивів, вагонного парку, пунктів диспетчеризації, сигналізації, розвантажувально-завантажувальних пунктів та ін. Крім того, рівень конкуренції зростає, якщо створюються додаткові ринки, тобто, кол до ринків безпосередньо послуг створюються ринки прав використання ключових потужностей, які можливо перепродавати, де ефективність такого розширення визначається не адміністративними бар'єрами, а ринковими механізмами. Така ситуація притаманна впровадженню «конкуренції за ринок». Також, наприклад, в фінансових ринках існують ринки похідних фінансових інструментів.

Фактор стабільності пов'язаний з стабільністю політики держави в частині впливу на діяльність підприємств залізничного транспорту, так і з можливістю прогнозувати учасниками ринку перевезень свої подальші дії. Тобто, створення таких можливостей, щоб учасники ринку перевезень знали та могли прогнозувати, я буде змінюватися транспортна складова в собівартості їхньої продукції, з яким інтервалом будуть змінюватися тарифи, неможливість безпідставного збільшення витрат власника (або власників) інфраструктури. Слід також зазначити про необхідність застосування в діяльності природного монополіста конкурсних процедур щодо закупівлі товарів та послуг для власних потреб, оскільки конкуренція в торгах буде призводити до зменшення цін продукції, можливості постачальників продукції контролювати дотримання правил конкурсних закупівель [17].

Факторами впливу на конкурентне середовище будуть такі рушійні сили, істотні обставини, основні причини, що справляють визначальний вплив на можливість зміни або створення таких умов для конкуренції в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту як частина від загального впливають на лібералізацію ціноутворення як на загальне вцілому.

До таких факторів слід віднести: адвокатування конкуренції (ФС1); розширення меж ринків та права власності (ФС2); недопущення зловживання ринковою владою (ФС3); інструменти в структурі органів влади (ФС4); макроекономічні фактори (ФС5) (рис. 1).

Від рівня адвокатування конкуренції як складової конкурентної політики залежить ефективність та взагалі можливість розвитку конкуренції в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Фактор недопущення зловживання ринковою владою означає збільшення ринкової прозорості та визнається зараз дуже діючим засобом забезпечення безперервного ринкового розвитку, що сприяє посиленню конкуренції, вдосконаленню ринкової структури та підвищенню ефективності ринків. Загальнодоступні та легкодоступні тарифи дозволяють виявити зловживання ринковою владою. Також з цим фактором пов'язане таке явище як асиметрія інформації, тобто створення можливості для природного монополіста штучно завищувати свої витрати, що призводить до підвищення регульованої ціни до такого рівня, який приносить монополіст завищену ренту (надприбуток).

Крім того важливим є роздільний бухгалтерський облік та розкриття структури витрат природного монополіста [17].

Інструменти в структурі органів влади як фактор впливу на конкурентне середовище пов'язаний з тим, що часто орган регулювання не володіє достатньою кваліфікацією для вирішення поточних задач регулювання, тому необхідне створення галузевого незалежного регулятора, на який би були покладені повноваження контролю за тарифним регулюванням, вирішення конфліктів між учасниками ринку, створення умов та правил взаємодії на ринку залізничних послуг та ін. Част проблемою є покладання на конкурентне відомство задач по здійсненню конкурентної політики, але в межах лише антимонопольного законодавства. Тобто має місце недостатність інструментів для вирішення поставлених задач, що також призводить до помилок нормативно-правового застосування та збільшення витрат на так регулювання. Ефективність правової системи (інструментів в структурі органів влади) є третім елементом, який впливає на рівень корупції за визначенням Бродмана та Ф. Ріканатіні [12].

Макроекономічні фактори, які є характерними для будь-яких підприємств та галузей — рівень валового національного продукту (ВВП) або валового внутрішнього продукту (ВВП), ціни на енергоресурси, відсоткова ставка та курс національної валюти. Як зазначається у [18] збільшення рівня ВВП країн, як відносяться до країн з перехідною економікою, корелює з лібералізацією сфери послуг. ВВП відображає вартість всіх кінцевих товарів та послуг, що вироблені за рік всіх галузях економіки на території держави для споживання. Відсоткова ставка показує, яку суму у відсотковому виразі платить отримувач кредиту за користування ним у розрахунок за певний період часу (місяць, квартал, рік) або іншими словами — це ціна грошей, як засобу збереження. Від рівня відсоткової ставки залежить доступність кредитних ресурсів, які можуть надаватися залізничним підприємствам. Також в 2014 році Європейський Банк Реконструкції та розвитку (ЄБРР) підписав 26 угод транспортному секторі на загальну суму інвестицій в 1,3 млрд євро. З цієї суми 480 млн євро були надані на проекти підвищення енергоефективності та пом'якшення наслідків зміни клімату в рамках ініціативи в області сталого ресурсокористування. В Україну ЄБРР інвестував 1,2 млн. євро за 2014 рік, що склало найбільшу суму інвестицій у групі країн: Вірменія, Азербайджан, Білорусь, Грузія, Молдова [19, с. 4]. Також в Україні ЄБРР надав кредит на суму 60 млн. дол. США приватній стивідорній компанії «Brooklyn-Kiev LLC» на фінансування будівництва нового зернового перевантажувального терміналу в порту Одеса [19, с. 26]. Загальномакроекономічні фактори загально впливають на стан промисловості та об'єм продукції, яку вона випускає, основний вклад в структуру вантажообігу складає саме продукція промисловості. Падіння ВВП, збільшення цін на енергоресурси, підвищення відсоткової ставки та курсу національної валюти, підвищення рівня інфляції призводить до падіння об'ємів виробленої промислової продукції, а це в свою чергу — до зменшення вантажообігу та падіння доходів від перевезень. Від рівня доходів від цієї діяльності залежать всі інші показники підприємств залізничного транспорту тощо.

Тобто сумарно на компоненти лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств впливають такі фактори: фінансовий стан підприємств; рівень залізничної інфраструктури; конкурента та інші політики; стабільність; державне регулювання; рівень сервісу послуг; розширення меж ринку; права власності; адвокатування конкуренції; недопущення зловживання ринковою владою; інструменти в структурі органів влади; макроекономічні фактори.

Як зазначається у Г.В. Савицької в «Теорії аналізу господарської діяльності» фактори в аналізі господарської діяльності будь-якого підприємства в залежності від класифікаційної ознаки можна класифікувати на різні групи [9, с.50].

Так по відношенню до об'єкту дослідження фактори класифікуються на внутрішні та зовнішні, тобто на залежні та незалежні від діяльності даного підприємства [20, с.52]. Аналогічні критерії класифікації використовують у своїй роботі Дж. Б. Еванс, Ст. Берман [21, с. 886].

Оскільки наведені фактори пов'язані з діяльністю підприємства, а діяльність, так само як і лібералізація є процесом (від латинського «processus» — течія, хід просування), то приведену ознаку можливо застосовувати і до факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту.

Так, за ознакою відношення до об'єкту дослідження до зовнішніх факторів, що впливають на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств можна віднести: інструменти в структурі органів влади, прозорість, адвокатування конкуренції, макроекономічні фактори розширення меж ринку, права власності, стабільність, конкурентна та інші види політики, державне регулювання. Крім того, стабільність та визначеність політики

важливим щодо впливу на ціноутворення за думкою Дж. Б. Еванса, Б. Бермана [21, с. 886].

До внутрішніх факторів впливу на лібералізацію ціноутворення на послуги залізничних підприємств можна віднести наступні: адвокатування конкуренції, рівень сервісу послуг, фінансовий стан підприємств, рівень інфраструктури, прозорість.

Поділ факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту представлено на рис. 2.

За визначенням Г. Бродмана та Ф. Ріканатіні низький рівень сервісу послуг, ефективність інструментів в структурі органів влади, розмір бар'єрів входу/виходу на ринок найбільше впливають на рівень корупції. В тих країнах та у тих галузях, де добре розвинена система ринкових інститутів, тобто наявні чіткі та зрозумілі правила функціонує система ваг та противаг, а також ефективне конкурентне середовище, то в таких країнах скорочуються можливості для зловживання владою, отримання надприбутків та зменшуються стимули для корупції.



Рис. 2. Поділ факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту

Якщо розглядати фактори впливу детальніше, то можна відмітити, що поганий стан залізничної інфраструктури є підставою для проведення змін у сфері залізничного транспорту. З цієї точки зору існуючий рівень інфраструктури є рушійною силою для зміни її рівня, якщо кінцевою метою таких змін буде покращення рівня інфраструктури, то в цьому аспекті такі зміни мають позитивний характер впливу на лібералізацію ціноутворення.

В той же час існуючий рівень інфраструктури є поганими умовами для початку проведення змін, оскільки якщо б стан інфраструктури був кращим, ніж н сьогодні, то і лібералізація, як процес, мала б кращі початкові умови для здійснення перетворень.

Якщо існуючий стан інфраструктури був би задовільним, то виникало б питання у доцільності здійснення змін, що можуть вплинути на стан інфраструктури. І такому випадку доцільність проведення змін полягає в тому, що при задовільному стані інфраструктури залізничного транспорту існують інші речі, які необхідні змінювати та покращувати. Однією з таких речей, що потребує розвитку є конкуренція, адже розвиток конкуренції в тих сегментах (компонентах) залізничного транспорту, де це можливо, є позитивним впливом на лібералізацію ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. У табл. 1 підсумуємо, в чому полягає позитивний вплив факторів та за яких умов фактори позитивно впливають на лібералізацію ціноутворення потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Таблиця 1.

Позитивний вплив факторів впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності залізничного транспорту

Фактори впливу на лібералізацію ціноутворення	Умови, за яких фактори справляють позитивний вплив
Фінансовий стан підприємств	Ефективний менеджмент на підприємствах, використання сучасних, енергоефективних та екологічних технологій, збільшення прибутків підприємств, збільшення обсягу послуг, що надаються
Рівень залізничної інфраструктури	Нормальне фінансування інфраструктури та рухомого складу, збільшення інвестицій та інновацій
Конкурентна та інші політики	Наявність чітких програмних документів щодо виду політики, їх узгодженість з іншими політиками щодо залізничного транспорту, застосування «зваженого підходу»
Стабільність	Стабільність видів політик, застосування прозорих та відкритих конкурсних процедур
Державне регулювання	Підвищення добробуту суспільства, динамічне зміщення сфер регулювання, дерегуляція потенційно конкурентних секторів діяльності підприємств залізничного транспорту, застосування сучасних методів регулювання
Рівень сервісу послуг	Підвищення рівня сервісу послуг
Розширення меж ринку	Зменшення та ліквідація бар'єрів входу/виходу на ринок, розширення меж ринку новими послугами
Права власності	Специфікація та захист прав власності, створення ринку похідних прав та послуг
Адвокатування конкуренції	Створення, підтримка, пропаганда та заохочення конкуренції. Створення правил для існування конкуренції
Недопущення зловживання ринковою владою	Збільшення ринкової прозорості, прості та зрозумілі тарифи, контрольованість, розділення та розкриття структури витрат по кожному виду послуг та у кожній сфері діяльності, зменшення асиметрії інформації

Інструменти в структурі органів влади	Створення галузевого незалежного регулятора, ефективне вирішення суперечностей між учасниками ринку, зменшення витрат на регулювання
Макроекономічні фактори	Підвищення рівня ВВП та ВНП, стабільність цін на енергоресурси, стабільність відсоткової ставки та курсу національної валюти, зниження рівня інфляції

Висновки. Обґрунтовані фактори впливу на лібералізацію ціноутворення в потенційно конкурентних секторах функціонування підприємств залізничного транспорту в сукупності будуть формувати певні умови, в яких протікають зазначені процеси лібералізації. Посилення позитивного та мінімізація негативного впливу факторів через прямий вплив на фактори внутрішнього середовища та адаптацію до факторів зовнішнього середовища сприяє створенню умов, які найкращим чином вплинуть на такі процеси.

Література.

1. Економічний словник [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://dictionary-economics.ru/word/%D0%A4%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80>.
2. Колесникова Н., Садюк А. Сутність та зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту / Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». — К. : 2015. — Вип. 34. — С. 121-130.
3. Блауберг И.В., Юдин Э.Г. Становление и сущность системного подхода. — М. : Издательство «Наука», 1973. — 135 с.
4. Наслідки процесу лібералізації повітряного транспорту [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.icao.int/Meetings/a38/Document/WP/wp184_ru.pdf.
5. Уроки, извлеченные из либерализации рынков электроэнергии. — ОЭСР/МЭА, 2005. — С. 274.
6. Лозова А.М. Адвокатирование конкуренции в современных условиях: направления и перспективы (монография) / А.М. Лозова, В.В. Клименко — К. : Центр учебной литературы, 2014 — 160 с.
7. Посилкіна О.В., Світлична К.С. Економічна діагностика. — Х.: Вид-во НФаУ, 2014. — 333 с.
8. Саєнко М.Г. Стратегія підприємства: Підручник. — Тернопіль: «Економічна думка», 2006. — 390 с.
9. Розанова Н.М. Политика поддержки конкуренции и промышленная политика / Экономический вестник РГУ. — Том 4, № 1. — 2006. — С. 32-47.
10. Easterbrook F. The Limits of Antitrust // Texas Law Review. — 1984. — Vol. 63. No 1.
11. Шаститко А.Е. Конкуренция и антимонопольная политика в неавстрийской теории / Экономическая политика. — 2008. — № 2. — С. 107-126.
12. Broadman H.G., Recanatini F. Corruption and Policy: Back to the Roots / Policy Reform. — 2002. — Vol. 5. — С. 37-49.
13. Азов Г.Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика. — М. : Центр экономики и маркетинга, 1996. — 208 с.
14. Baumol W.J., Contestable Markets and Theory of Industry Structure / W.J. Baumol, J. Panzar, R. Willig. — NY., 1982.
15. UK Competition Commission. Market Investigation References. Competition Guidelines. — June 2003. — London. — PP. 24-25.
16. Закон України «Про захист економічної конкуренції». Коментар на основі порівняльного аналізу з правилами конкуренції Європейського Союзу. — К. Альфа Прайм, 2006. — 442 с. — С. 223.
17. Авдасева С. Экономический анализ конструкции «группа лиц» в контексте антимонопольного регулирования. Развитие конкуренции в отраслях естественномонопольным компонентом : основания, варианты, ограничения / С. Авдасева, А. Шаститко. — М. : РЕЦЭП, 2005. — 149 с.
18. Влияние либерализации сферы услуг на производительность отрасли, экспорт и развитие: эмпирические исследования в странах с переходной экономикой Под ред. Дэвида Г. Тарра. — М. : Издательство «Весь Мир», 2012. — 212 с.
19. Годовой отчет ЕБРР за 2014 год. — ЕБРР, 2014. — 64 с.
20. Савицкая Г.В. Теория анализа хозяйственной деятельности: Учебное пособие. — М. : Инфра-М, 2007. — 288 с.
21. Берман, Б., Эванс, Дж. Р. Розничная торговля: стратегический подход, 8-е издание. : Пер. с англ. — М. : Издательский дом «Вильямс», 2003. — 1184 с.

References.

1. Ekonomichnyj slovnyk (2016), "Faktor ", available at: <http://dictionary-economics.ru/word/%D0%A4%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80>. (Accessed May 2016)
2. Kolesnykova, N. and Sadiuk, A. (2015) "Sutnist' ta zmist liberalizatsii tsinoutvorennia u potentsijno konkurentnykh sektorakh diial'nosti pidpriemstv zaliznychnoh transportu", Zbirnyk naukovykh prats' DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnia», vol. 34, pp.121-130.
3. Blauberh, Y.V. and Yudin, E.H. (1973) "Stanovlenye y suschnost' systemnoho podkhoda" [The formation and essence of system approach], Yzdatel'stvo «Nauka», Moscow, USSR.
4. "Naslidky protsesu liberalizatsii povitrianoho transportu" (2013), available at: http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/WP/wp184_ru.pdf. (Accessed 4 May 2016).
5. Shtrydbek, U et al. (2005), "Uroky, yzvlachenne yz lyberalizatsyy ryнкov elektroenerhy", OESR/MEA, Russia.
6. Lozovaia, A. M. and Klymenko, V.V. (2014), "Advokatyrovanye konkurentsyy v sovremennykh uslovyakh: napravleniya y perspektivy (monohrafyia)" [Competitio advocacy in the modern context: napravleniya and prospects (monograph)], Tsentr uchebnoy literatury, Kyiv, Ukraine.
7. Posylkina, O.V. and Svitlychna, K.S. (2014), "Ekonomichna diahnostyka" [Economic diagnostics], Vyd-vo NFaU, Kharkiv, Ukraine.
8. Saienko, M. H. (2006), "Stratehiia pidpriemstva" [Enterprise strategy], Ekonomichna dumka, Ternopil, Ukraine.
9. Rozanova, N.M. (2006), "Polytyka podderzhky konkurentsyy y promyshlennaia polytyka", Ekonomycheskyy vestnyk RHU, vol. 4, no. 1, pp. 32-47.
10. Easterbrook, F. (1984), "The Limits of Antitrust", Texas Law Review, vol. 63. no 1., pp. 2 et s.
11. Shastytko, A.E. (2008), "Konkurentsyya y antymonopol'naia polytyka v neoavstrijskoj teoryi", Ekonomycheskaia polytyka, no. 2, pp. 107-126.
12. Broadman, H.G. and Recanatini F. (2002) "Corruption and Policy: Back to the Roots", Policy Reform, vol. 5, pp. 37-49.
13. Azoov, H.L. (1996), "Konkurentsyya: analiz, stratehiya y praktyka" [Competition: analysis, strategy and practice], Tsentr ekonomyky y marketynha, Moscow, Russia.
14. Baumol, W.J., Panzar, J. and Willig, R. (1982), "Contestable Markets and Theory of Industry Structure", NY.
15. UK Competition Commission (2003), "Market Investigation References. Competition Guidelines, London, pp. 24-25.
16. Zakon Ukrainy «Pro zakhyst ekonomichnoi konkurentsii». Komentar na osnovi porivnial'nogo analizu z pravylamy konkurentsii Yevropejs'koho Soiuzu (2006), Al'fa Prajn Kyiv, Ukraine, p. 223.
17. Avdasheva, S. and Shastytko, A. (2005) "Ekonomycheskyy analiz konstruksyy «hruppa lyts» v kontekste antymonopol'nogo rehulyrovanya. Razvytye konkurentsyy otrasliakh s estestvennomonopol'nym komponentom : osnovanya, varyanty, ohranycheniya", RETsEP, Moscow, Russia.
18. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank (2012), "Vliyanye lyberalizatsyy sfery usluh na proyzvoditel'nost' otrasly, eksport y razvytye empyrycheskye yssledovanya v stranakh s perekhodnoj ekonomykoj" [The impact of services liberalization on industry productivity, exports and development: empirical studies i transition economies] (Pod red. Devyda H. Tarra), Yzdatel'stvo «Ves' Myr», Moscow, Russia.
19. IBRD (2014), "Hodovoy otchet EBRR za 2014 hod", EBRR.
20. Savytskaia, H.V. (2007), "Teoriya analiza khoziajstvennoj deiatel'nosti: Uchebnoe posobyie" [The theory of analysis of economic activity: tutorial], Ynfra-M, Moscow Russia.
21. Berman, B. and Evans, Dzh. R. (2003) "Roznychnaia torhoviia: stratehycheskyy podkhod" [Retail management: a strategic approach], 8th ed, Yzdatel'skyy dom «Vyl'iam» Moscow.

Стаття надійшла до редакції 20.05.2016.