

8. Павлиш Е.В. Інноваційна складова регіональної конкурентоспроможності: монографія / Е.В. Павлиш; ДВНЗ «Донецький національний технічний ун-т». – Донецьк: МПП «ВІК», 2008. – 185 с.

9. Моделирование инновационных процессов и экономической динамики // Проблемы информационной экономики: Сб. науч. трудов; Под ред. Р.М. Нижегородцева. – М.: ЛЕНАНД, 2006. – Вып. VI. – 392 с.

10. Михайловська О. В. Вплив глобалізації інформаційного простору на розвиток міжнародних інноваційно-інвестиційних процесів: монографія / О.В. Михайловська. – К.: Дакор, 2009. – 424 с.

11. Малий бізнес та підприємництво в ринкових умовах господарювання: Навч. посібник / Л.І. Воротіна, В.Є. Воротін, Л.А. Мартинюк, Т.В. Черняк; за ред. проф. Л.І. Воротіної. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2001. – С. 267–268.

УДК 338.47; 338.246.025.2; 346.61

А.М. БРАЙКОВСЬКА,
аспірантка, Державний економіко-технологічний університет транспорту

Державне регулювання у сфері міжнародних змішаних вантажних перевезень

У статті розглядається специфіка державного регулювання на транспортному ринку. Особливу увагу автор приділяє правовому та тарифоутворюючому аспектам державного регулювання на ринку залізнично-морських перевезень.

Ключові слова: державне регулювання, ринок транспортних послуг, змішані вантажні перевезення.

В статье рассматривается специфика государственного регулирования на транспортном рынке. Особое внимание автор уделяет правовому и тарифоформирующему аспектам государственного регулирования на рынке железнодорожно-морских перевозок.

Ключевые слова: государственное регулирование, рынок транспортных услуг, смешанные грузовые перевозки.

The article deals with the specifics of state regulation of the transport market. Particular attention is paid to the legal and tariff rates aspects of state regulation of the market of railway and maritime transport.

Keywords: government regulation, the market for transport services, intermodal freight transport.

Постановка проблеми. Одним із факторів розвитку вітчизняного ринку міжнародних перевезень є державне регулювання. На сьогодні основною причиною негативних тенденцій на вітчизняному ринку транспортних послуг є відсутність певних протекціоністських заходів, що стимулюють експорт товарів разом з експортом транспортних та інших супутніх послуг, а також імпорту товарів із використанням послуг національних перевізників. Багато в чому це пов'язане з тим, що після ліквідації державної монополії на зовнішньоекономічну діяльність не були здійснені загальноприйняті у світовій практиці заходи щодо захисту інтересів держави й українських перевізників, стимулювання експорту й імпорту товарів на умовах їхнього транспортування (щонайменше на

паритетних засадах) українськими перевізниками. Повною мірою не сформоване сприятливе інституціональне середовище, включаючи інвестиційні, податковий і митний режими, що аналогічно діє в домінуючих на світових ринках країнах – членах Світової організації торгівлі (СОТ).

Вищезазначена ситуація обґрунтовує доцільність підвищення ролі держави в регулюванні, переважно економічними методами, діяльності транспорту і вантажовласників при міжнародних перевезеннях для забезпечення вигідних для держави транспортних умов зовнішньоторговельних контрактів, розширення участі вітчизняних перевізників й експедиторів у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів. Згідно з дослідженнями автора [1–3] оптимальне державне регулювання є необхідною умовою для розвитку змішаних вантажних перевезень (які здійснюються двома або більше видами транспорту). Створення базису для надання транспортних послуг на мультимодальних умовах (з пункту відправника вантажу до пункту призначення під управлінням єдиного оператора перевезень (або перевізника) за єдиним транспортним документом та оптимальною наскрізною ставкою), зокрема в сфері залізнично-морських перевезень, дозволить уникнути нееквівалентного обміну в системі зовнішньоторговельного обороту, в результаті якого вантажовласники України щорічно виплачують іноземним компаніям понад \$2 млрд. [3].

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Значний внесок у розробку теорії та методології державного регулювання транспортних систем зробили вітчизняні провідні науковці: Ю.С. Бараш, В.М. Гурнак, Г.Д. Ейтутіс [5], Н.М. Колесникова [7], М.В. Макаренко [8], Н.Б. Малахова, Є.М.Сич, Ю.М. Цветов, В.В. Чорний [20] та ін.

У той же час питанню державного регулювання в сфері розвитку змішаних та мультимодальних перевезень не було приділено достатньої уваги, що суперечить останнім тенденціям розвитку міжнародного ринку транспортних послуг.

Метою статті є моніторинг вітчизняного ринку залізнично-морських перевезень з точки зору державного регулювання, а саме правового та тарифоутворюючого аспектів.

Виклад основного матеріалу. Згідно з економічним словником державне регулювання – це форма цілеспрямованого впливу держави через систему економічних, правових і адміністративних методів з метою забезпечення або підтримки тих чи інших економічних процесів, створення сприятливих умов для розвитку всіх інституціональних одиниць [6]. Як свідчить світовий досвід, за умов функціонування розвинутого ринку з цивілізованою конкуренцією кращі результати досягаються завдяки впровадженню монетарної концепції державного регулювання, а в період становлення ринку – кейнсіанської. Для кейнсіанської теорії характерні такі ознаки: принцип ефективного сукупного попиту; значна частка державного сектору економіки; сприяння конкуренції; зростання оподаткування в інтересах збільшення державного попиту; організація державного планування і регулювання; дефіцитне фінансування і посилення інфляції; розширення державних соціальних програм. Ознаками монетарної концепції державного регулювання є: принципи ефективною сукупної пропозиції; часткова приватизація державної власності; стримування конкуренції; зниження податків; згортання макроекономічного планування, обмеження регулювання; зменшення дефіциту бюджету і стабілізація грошового обігу; скорочення державних соціальних програм [19].

Відповідно до сучасних вимог вітчизняного ринку транспортних послуг державне регулювання має відбуватися на основі поєднання двох концепцій – кейнсіанської та монетарної, виходячи з наявності конкретних умов для макроекономічної стабілізації та економічного зростання, характеру і гостроти соціально-економічних проблем у країні, стану ресурсно-виробничого потенціалу, можливостей щодо забезпечення передумов економічної безпеки та національного менталітету.

Серед основних методів державного регулювання економіки розрізняють:

- правові (закони ВР України, постанови та рішення Кабміну України, укази та декрети Президента України, нормативні акти органів місцевого самоврядування);
- адміністративні (ліцензії, патенти, державне підприємство, держзамовлення та держконтракти, квоти, нормативи та ліміти, державний контроль, адміністративні санкції, державні інвестиції, цільові програми);
- економічні: засоби грошово-кредитної політики (норми резервування, облікові ставки, кредитна відсоткова ставка, операції з державними цінними паперами, курси валют, резерви іноземної валюти, індексування вкладень та доходів); засоби фінансово-бюджетної політики (державні витрати, податкові пільги, податкові ставки, норми амортизації, соціальні нормативи); засоби цінової політики;
- та ін. (специфічні для кожної галузі).

Необхідність державного регулювання транспортного ринку обумовлюється низкою об'єктивних причин:

- висока капіталомісткість транспортної галузі обґрунтовує прагнення держави регулювати транспортний ринок і тарифи заради захисту національних інтересів;
- з погляду екології існує необхідність захисту навколишнього середовища;
- потреба забезпечення конкуренції заради стимулювання господарського розвитку, а також соціального захисту громадян вимагає регулювання природного монополізму окремих видів транспорту;
- прагнення рівномірного та економічно доцільного розвитку національної транспортної системи обумовлює доцільність розробки загальної транспортної інвестиційної політики;
- співробітництво на міжнародному ринку транспортних послуг часто вимагає укладання угод на рівні уряду.

Як зазначає В.В. Чорний, державне регулювання – це сукупність форм і методів цілеспрямованого впливу державних установ і організацій на розвиток суспільного способу виробництва [20]. У той же час, як пише М.В. Макаренко, державне регулювання має полягати не в централізованому управлінні та жорсткому контролі, а у раціональному впливі на розвиток галузі через економічні та правові норми (кредити, субвенції, інвестиції, податки, ліцензії, сертифікації послуг і т. ін.). Також у більшості випадків у державній власності має бути недешева інфраструктура (залізничні колії, автомагістралі, аеродроми, порти). В певних кризових умовах уряд має повний контроль роботи окремих видів транспорту (зокрема, залізниці – основного перевізника в країні). Критеріями рівня державного регулювання на транспорті мають стати ефективність і якість транспортного обслуговування споживачів при порівнянні різних форм власності на транспорті, забезпечення стимулюючої ролі транспорту в розвитку економіки та соціального життя суспільства [8].

Державне регулювання щодо створення конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень являє собою систему економічних, адміністративних та правових заходів цілеспрямованого впливу держави на створення сприятливих умов для появи нових суб'єктів господарювання і подальшої активізації конкурентної боротьби на зазначеному ринку [20]. Формування конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень регулюється згідно із Законами України: «Про транспорт», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції», «Про Антимонопольний комітет», які спрямовані на недопущення монополізації ринків.

Для розвитку конкуренції на залізничному транспорті постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року за №1390 була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки [13]. Метою програми є реформування державної монополії, яким є залізничний транспорт, у вертикально інтегровану систему господарського управління ринкового типу (за прикладом Франції, Німеччини, Італії та Росії). Надалі у програму було внесено низку змін, зокрема подовжено термін виконання до 2019 року [14], згідно з до-

кументом передбачається утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг та формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності. Метою програми є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їхньої якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг.

Вертикальна інтеграція з регульованим доступом передбачає, що базовий оператор залізниць залишається вертикально інтегрованим (хоча може мати місце часткове горизонтальне розділення). При цьому конкуруючі постачальники залізничних послуг отримують право доступу до шляхів базового оператора на регульованих умовах. Основна форма конкуренції при цьому підході – конкуренція між перевізниками, які не володіють шляхами, а також між ними та інтегрованим базовим оператором. Вертикально інтегрована система господарського управління залізничним транспортом може бути подана як поєднання корпоративного управління вертикально інтегрованими корпоративними підприємствами експлуатаційної діяльності та державного або державно-корпоративного управління інфраструктурою.

Вертикально інтегрована модель реформування з позиції держави та споживачів транспортних послуг має низку переваг: менша транспортна складова в ціні товарів і послуг, ніж при використанні вертикального поділу; краща координація перевізного процесу забезпечує більш повне задоволення перспективних потреб клієнтів; висока капіталізація компанії дозволяє залучати позикові кошти для розвитку на більш вигідних умовах; реалізація «ефекту масштабу» дозволяє зробити роботу галузі більш стійкою і знизити інфляційний внесок залізничного транспорту в інфляційні процеси в країні.

У той же час існують особливості цієї моделі, які потрібно враховувати при розробці механізму державного регулювання, а саме: необхідність наявності регулятора, що забезпечує недискримінаційний доступ до інфраструктури; у разі відсутності конкуренції в певних сегментах транспортного ринку необхідне тарифне регулювання з метою запобігання зловживання перевізником своїм монопольним становищем.

Як свідчить досвід Німеччини, саме вертикально інтегрована модель реструктуризації, але з орієнтацією на мультимодальний розвиток, забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на відкритому європейському ринку вантажних перевезень [2]. Адже основними трендами розвитку ринку транспортних послуг, зокрема вантажних перевезень, в Європі є: посилення конкуренції між операторськими компаніями як наслідок реформування та лібералізації транспортної галузі; інтеграція міжнародної транспортної системи заради підвищення ефективності пере-

везень та досягнення синергійного ефекту від налагодженої системи взаємодії; створення єдиної логістичної системи просування товарів по всіх континентах, що включає в себе великі транспортні вузли, пов'язані мультимодальними коридорами; створення регульованої конкуренції між видами транспорту та розвиток спільних, змішаних (інтермодальних, мультимодальних, комбінованих) перевезень; надання залізниці та водним видам транспорту статусу оптимальної альтернативи автомобільним перевезенням як з екологічних міркувань, так і через вже наявне і достатньо серйозне перевантаження автомобільної мережі [2]. Де під мультимодальним перевезенням ми розуміємо вантажне перевезення двома або більше видами транспорту, за одним контрактом, за одним документом та однією відповідальною стороною – оператором мультимодального перевезення (ОМП).

Розглянемо правову платформу для розвитку ринку транспортних послуг, змішаних вантажних перевезень зокрема, де ринок транспортних послуг розуміємо як систему відносин між фізичними та юридичними особами – суб'єктами різних типів, форм власності та господарювання у світовому і внутрішньому економічному просторі щодо організації та купівлі–продажу транспортних послуг на основі дії об'єктивних економічних законів та правових норм. А транспортну послугу в сфері вантажних перевезень визначаємо згідно із Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» як роботу, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором.

В Україні умови та порядок організації перевезень за участю залізниць визначаються, зокрема, Законом України «Про залізничний транспорт», який окреслює систему залізничного транспорту, форму та порядок взаємовідносин між підприємствами та організаціями залізничного транспорту й іншими учасниками залізничних перевезень, загальні положення встановлення залізничних тарифів та відповідальності залізниць; Закон України «Про транспорт» окреслює місце залізничного транспорту в транспортній системі України та загальні положення здійснення перевезень; Закон України «Про транспортно-експедиційну діяльність» окреслює порядок надання послуг з організації перевезень вантажів різними видами транспорту та оформлення всіх необхідних документів. Крім того, правову базу також складають Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Статут залізниць України, що регламентує взаємовідносини вантажовідправників та вантажоотримувачів із залізницями, і охоплює практично всі етапи процесу залізничних перевезень, а також Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

У процесі роботи з удосконалювання законодавчої й нормативно-правової бази з метою створення сприятливих умов для роботи транспорту на міжнародних перевезеннях прийняті Закони України: «Про транзит вантажів» та «Про

введення єдиного збору, що стягується в пунктах пропуску через державний кордон України», Кодекс торговельного мореплавства та інших. Однак вжиті заходи поки не призвели, на жаль, до істотного поліпшення положення на ринку міжнародних перевезень. Фактично не ростуть обсяги транзитних перевезень. Частка морського флоту України в забезпеченні перевезень вантажів зовнішньої торгівлі країни за останні 17 років скоротилася з 60 до 8%.

У травні 2012 року було прийнято Закон «Про морські порти» [4], що набирає чинності у червні 2013 року, який визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України та особливості приватизації об'єктів портової інфраструктури зокрема. До вступу в дію цього закону порти були не зацікавлені передавати операторам причали (термінали) в концесію, адже прибуток від таких відносин надходив до бюджету держави. Право ж передачі причалів на умовах спільної діяльності надають портам можливість отримувати відрахування від операторів на свою користь. Покращені умови укладання концесійних угод сприятимуть встановленню стабільного середовища для роботи операторів терміналів та їхніх клієнтів.

Як показує аналіз, недооцінювання значення розвитку конкуренції, а також допущені серйозні недоліки в податковій, митній, тарифній, інвестиційній політиці та у формуванні різних зборів та плат у морських портах в 2000–2010 роках призвели до зниження обсягу транзитних перевезень вантажів через територію України і їхньому відтоку на російсько-білоруські й прибалтійські транспортні системи. Навіть прийняття цільового Закону України «Про транзит вантажів» поки не виявилось достатнім для виправлення ситуації із транзитними потоками вантажів на краще.

Згідно з «Планом дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-експедиторських послуг, здійснення заходів щодо підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах» (затверджено у грудні 2009 року) [15], Міністерству інфраструктури України доручено розробити та затвердити Програму розвитку комбінованих перевезень в Україні до 2015 року. Зокрема, було заплановано:

- до 2010 року розробити законопроект про змішані (комбіновані) перевезення;
- розробити та вжити заходів щодо подальшого спрощення процедур здійснення митними та іншими контролюючими органами контролю за переміщенням вантажів у міжнародному сполученні в морських торговельних портах України та на прикордонних станціях;
- сприяти проведенню гнучкої тарифної політики в сфері вантажних перевезень залізницею, в 2010 році ввести із застосуванням електронного підпису електронний документообіг, пов'язаний із перевезенням вантажів залізницею;
- до 2015 року здійснити заходи щодо будівництва комплексу для переробки сорокафутових контейнерів на термі-

налі Дніпропетровськ – Ліски та створення додаткових потужностей для переробки контейнерів на терміналі Одеса – Ліски.

Також у документі [15] було наголошено, що постійної уваги потребує удосконалення нормативно-правової бази з питань врегулювання діяльності операторів, власників рухомого складу та транспортно-експедиторських організацій. Проте до теперішнього часу більша частина цих заходів не реалізована, а законопроект «Про змішані (комбіновані) перевезення» досі не опрацьований.

Зміцнення позицій України на міжнародних ринках транспортних послуг, створення на цій основі сприятливих умов для розвитку і підвищення ефективності зовнішньоекономічних зв'язків, досягнення незалежності зовнішньої торгівлі вимагають зваженої державної транспортної політики в сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Метою співробітництва між Україною і європейськими співтовариствами та їх державами-членами у сфері транспорту згідно з «Угодою про партнерство та співробітництво» є реконструкція і модернізація транспортних систем і мереж доріг в Україні, а також поглиблення і забезпечення в разі потреби сумісності транспортних систем у контексті створення більш глобальної транспортної системи. Зокрема, співробітництво орієнтоване на підготовку законодавчої та організаційної бази для розробки і імплементації політики, включаючи приватизацію транспортного сектору, а також сприяння змішаним перевезенням та їхньому розвитку [18]. Ще у 2004 році було ухвалено Закон України «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Основними напрямками адаптації транспортного законодавства України до законодавства ЄС є: розробка нормативних актів, що регулюють діяльність транспорту в Україні та відповідають директивам ЄС щодо транспорту, положенням ГАТТ, СОТ, УПС та удосконалення існуючої нормативно-правової бази України; приєднання до концепцій, протоколів та договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій; участь та вступ України у міжнародні та європейські транспортні організації, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в рамках цих організацій; підготовка та укладання двосторонніх міжурядових угод у галузі транспорту між Україною та європейськими державами [5]. Баланс витрат та зисків при інтеграції України в ЄС залежатиме від рішень, прийнятих в економічній політиці та правовій системі, а також від підготовки саме всіх сегментів економіки і транспорту зокрема. Зиски, здобуті Україною від транспортної інтеграції, будуть як прямими: збільшення можливості доступу до ринків; збільшення обсягу перевезень та експорту транспортних послуг; приток капіталу; модернізація інфраструктури; пряме постачання ресурсів з ЄС; бюджетна підтримка, так і побічними: покращений розподіл продуктивних факторів; перерозподіл пасажиро- та вантажопотоків; покращення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств; підвищення стандартів

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту; скорочення бар'єрів у справах з державами ЄС [17].

Відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки [12] політика уряду орієнтована на: інтеграцію транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС; ефективне транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків; залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України; збільшення надходжень до державного бюджету від експорту транспортних послуг.

У травні 2007 року наказом Мінтрансв'язку було затверджено Концепцію сталого національної транспортної політики розвитку всіх видів. Розробка транспортної стратегії здійснюється на підставі цієї концепції, в рамках проектів технічної допомоги ЄС: Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні»; «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу TEM-T». Адаже згідно з документом «Україна – Європейський Союз» [11] Україні гарантовано підтримку в адаптації законодавства до норм та стандартів ЄС, зокрема через надання технічної допомоги, обмін досвідом між державними службовцями (twinning) та цільові консультації і підтримку через механізм обміну інформацією про технічну допомогу (TAIEX).

У той же час згідно з висновками експертів ЄС до сьогодні «не існує міжнародної правової бази для мультимодальних транспортних послуг. Україна розробляє законодавство щодо комбінованого транспорту, яке надасть цьому сектору правовий статус, але не щодо мультимодального транспорту. Поточні проекти законодавства не відповідають міжнародним правилам, а закон розробляється залізницею з обмеженими консультаціями з МТО (мультимодальний транспортний оператор), що є проблемою. Мета такої правової бази має полягати у розвитку та просуванні сектору, а не в його контролі» [10].

Дійсно, питання розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень не відображені у Транспортній стратегії України до 2020 року (затверджена Кабінетом Міністрів України в жовтні 2010 року), а, наприклад, у Повітряному кодексі (прийнятий у травні 2010 року) взагалі не згадується. Проте варто зазначити, що останнім часом Мінфраструктури України та морськими портами вживаються заходи щодо удосконалення сервісу по обслуговуванню контейнерів. Так, згідно з [16] станом на червень 2012 року було підготовлено проект Закону «Про контейнерні перевезення в Україні», а також приведено його положення у відповідність до вимог нового Митного кодексу України, який нещодавно набрав чинності. Також підготовлені зміни до статті 6 Закону України «Про транзит вантажів», які передбачають умови впровадження системи «Траншипмент» у портах для підакцизних вантажів. Планується внесення змін до Правил оформлення вантажних перевізних документів на пере-

везення вантажів морським транспортом, що забезпечить неперервний процес обробки вантажів, у тому числі транзитних. Новий Митний кодекс України надав можливість організувати внутрішній трансшипінг (наприклад, контейнер, що було вивантажено в Одесі з іноземного судна, може доставлятися річковим судном рікою Дніпро).

Однією із заявлених цілей Державного реформування в сфері транспорту є зниження транспортної складової у вартості товарів. У сфері експорту це можливо досягти за рахунок впровадження оптимальних схем змішаних міжнародних перевезень вантажів як у межах національних кордонів, так і за їхніми межами. Це завдання вирішується за рахунок організації мультимодальних перевезень з пункту відправника вантажу до пункту призначення під управлінням єдиного оператора перевезень (або перевізника) за єдиним транспортним документом та оптимальною наскрізною ставкою. Наскрізна оптимальна ставка може встановлюватися оператором перевезень, якщо перевезення організовані згідно з раціональною логістичною схемою в конкурентному середовищі як між вітчизняними, так і зарубіжними видами транспорту.

Враховуючи, що однією з основних характеристик мультимодальних перевезень є наскрізна тарифна ставка, окремої уваги вимагає вивчення питання доцільності та оптимального балансу державного регулювання тарифів на транспортні послуги.

Складовими у формуванні наскрізної тарифної ставки при мультимодальних перевезеннях вантажів є:

- тариф на початкові, проміжні і кінцеві операції, що включає: тариф на експедивання вантажу наземними видами транспорту; тариф брокерів за митні операції в портах відправлення і призначення; митні платежі в портах відправлення і призначення; агентську винагороду за агентування судна в порту відправлення і призначення; акордні ставки за вантажно-розвантажувальні роботи в порту відправлення і призначення; тариф на експедивання вантажу в портах відправлення і призначення; тариф на зважування вантажу; тариф на зберігання вантажу; тариф на очищення вагонів, складів і суден;

- тариф на рухому складову, що включає: тариф залізничного транспорту; тариф на відфрахтування морських суден в тайм-чартер; – портові збори в портах відправлення та призначення; вартість палива за круговий рейс морського судна; власні витрати і прибутки оператора мультимодальних перевезень (ОМП).

Згідно із Законом України «Про транспорт» рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. У випадку змішаних вантажних перевезень механізм державного регулювання тарифів ускладнюється необхідністю забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту. Для забезпечення експортно-імпортних та транзитних вантажопотоків доцільно налагодити оптимальне співробітництво залізниць з портами та сформувати конкурентоспроможні складові наскрізних тарифів як

на залізничну частину перевезення, так і на перевалку вантажу у порту, які регулюються державою.

На сьогодні нормативно-правова база державного регулювання тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом заснована на таких законодавчих актах: закони України «Про ціни і ціноутворення», «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про природні монополії», «Про ратифікацію угоди про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів», Господарського кодексу України та постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.96 № 1548 та від 06.04.98 № 457 іншими законодавчими актами. Тарифи на перевезення вантажів у межах України є державно-регульованими і встановлюються Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економіки та розвитку і Міністерством фінансів. Основними факторами державної політики в сфері тарифоутворення є: політична ситуація; підтримка окремих галузей економіки; поповнення державного бюджету; інтереси окремих суб'єктів ринку.

На думку експертів, діюче тарифне регулювання не стимулює до залучення інвестицій у галузь через те, що:

- тарифи недостатньо прозорі, оскільки одні і ті ж витрати враховуються в тарифах у різному обсязі, процедура перегляду тарифів за ініціативою ліцензіата не працює, відсутні чіткі правила включення тих чи інших витрат (їх обсягу) до тарифу, тарифи враховують тільки податкові витрати;

- тарифи розраховуються на рік, а це спричиняє відсутність можливості середньо- і довгострокового планування діяльності та великі ризики при залученні інвестицій; не забезпечує прозорості механізм повернення інвестицій, адже прибуток формується за «залишковим принципом» (виходячи із затвердженого обсягу видатків) та не пов'язаний з обсягом вкладених інвестицій; повернення на вкладений капітал здійснюється тільки через амортизацію (за податковим обліком);

- тарифи не стимулюють до зниження витрат, адже встановлюються виходячи з фактичних витрат попередніх періодів, тому економія витрат не дозволяє отримати додатковий прибуток у середньостроковому періоді. Більше того, існуюча система стимулює до збільшення витрат з метою отримання в майбутньому більш високого тарифу;

- тарифи не стимулюють до підвищення якості, адже наразі відсутня система заохочення / покарання за якість послуг, а розмір тарифу не залежить від показників якості [9].

У той же час, як зазначає Н.М. Колесникова, метою державного регулювання вантажних залізничних тарифів є забезпечення балансу інтересів залізниць, користувачів та держави, а завданням – унеможливлення встановлення монополю високих тарифів на вантажні перевезення, а також забезпечення самоокупності вантажних перевезень [7].

Існують два методи цінового регулювання в залізничній галузі: обмежено-вільне ціноутворення, перевагою якого являється гнучкість реакції на зміну кон'юнктури ринку, проте недоліком – ризик зловживання з боку природних монополій (США, Канада, Австралія); державне тарифоутворен-

ня, яке характеризується контролем за цінами з боку держави та являється регулювання галузей економіки, недоліком цього методу низька гнучкість системи та необхідність значного державного апарату (ЄС, Китай, Росія).

Згідно з Директивами ЄС №2001/12/ЄС і задля унеможливлення будь-якої дискримінації в перевезеннях вантажів залізницями необхідно розділяти провізну плату на інфраструктурну, локомотивну і вагонну складові. Сьогодні на залізниці вже сформовано адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення, який дозволяє в структурі вантажного тарифу виокремити складові, які надають можливість застосовувати принципи державного регулювання суб'єктів природних монополій лише стосовно встановлення плати за користування інфраструктурою. Щодо сфери експлуатації, то цей сектор має поступово переходити до вільної конкуренції та вільного ціноутворення [20].

Як зазначається у статті 21 Закону «Про морські порти», державному регулюванню підлягають тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний). Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на інші послуги, крім вищезазначених, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

На сьогодні розробляється законопроект щодо нового тарифного регулювання при формуванні тарифів на ринках природних монополій, його впровадження дозволить забезпечити:

- для регулятора – прозорість та послідовність при реалізації тарифної політики, прогнозованість рівня тарифу на протязі регуляторного періоду і прозорість стимулювання підвищення якості послуг на ринку;

- для суб'єктів регулювання – стабільність регуляторної політики, заснованої на принципах мінімального втручання, формування «справедливого» прибутку, виходячи з поточних умов фінансових ринків, одержання стимулів для більш ефективної діяльності (скорочення витрат);

- для споживачів – запровадження механізму стимулювання підвищення параметрів якості, можливість створення додаткових потужностей за рахунок збільшених обсягів, згладжування зростання тарифів для забезпечення модернізації інфраструктури;

- для економіки країни – залучення приватних інвестицій в модернізацію інфраструктури [9].

У законопроекті необхідно врахувати й особливості тарифоутворення в сфері змішаних перевезень із метою надання можливості оператору мультимодальних перевезень (ОМП) встановлювати конкурентоспроможну наскрізну ставку. Конкурентоспроможність ОМП на ринку міжнародних перевезень експортно-імпорتنих та транзитних ванта-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

жив має забезпечуватися шляхом встановлення конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки на перевезення експортно-імпортних вантажів «від дверей до дверей». Цього можливо досягнути за рахунок знаходження оптимальних схем і маршрутів перевезень через конкурентоспроможні морські порти та ефективний вибір морських суден. Крім того, у зв'язку з реформуванням залізничного транспорту і морських портів у операторської компанії з'явиться можливість зменшувати залізничні тарифи/ставки за рахунок своєї складової і добиватися встановлення у морських портах конкурентних акордних ставок за виконання вантажно-розвантажувальних робіт та інших послуг. Актуальність вищезазначеного підтверджується ще й тим фактом, що, на думку європейських експертів [10], однією з вагомих причин зменшення обсягів контейнерних перевезень є неконкурентоспроможне тарифоутворення – українські морські порти являються одними з найдорожчих у світі. Крім високих ставок на портові збори (корабельний, зокрема), що сплачують судновласники, зростають й витрати експортерів та імпортерів на вивезення/ввезення контейнерів з/в порт та на внутрішнє транспортування. Станом на сьогодні розвиток контейнерних та мультимодальних перевезень через морські порти стримують також й загальнодержавний бюрократизм, неефективність та корумпованість при митному очищенні вантажів, виконання функцій контролю з боку чисельних державних органів.

Висновки

Метою державного регулювання в сфері вантажних змішаних перевезень має бути підтримка балансу між стратегічними інтересами держави та економічними інтересами всіх учасників ринку: суб'єктів, що надають транспортні та супутні послуги, суб'єктів, що забезпечують діяльність перевізників (інфраструктура, ремонтні підприємства тощо), та споживачів. Держава має контролювати безпеку надання транспортних послуг, впроваджувати відповідні стандарти якості, забезпечувати необхідний інвестиційний клімат для розвитку інфраструктури, а також сприяти розвитку конкуренції, поступово переходячи до вільного встановлення цін відповідно до вимог та потреб ринку. Державний контроль щодо тарифоутворення має здійснюватися лише для інфраструктурних послуг.

Відставання реформування вітчизняної транспортної галузі від інших країн СНД і Європи знижує конкурентні можливості транспорту України на світовому ринку транспортних послуг, робить неможливим використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і подальший розвиток галузі.

Підсумовуючи викладене, зазначимо, що з метою досягнення адекватних передумов для гармонійного розвитку ринку транспортних послуг, зокрема в галузі змішаних вантажних перевезень, у рамках державного регулювання мають бути:

– чітко прописані та впроваджені механізми взаємодії держави та майбутнього акціонерного товариства залізничного

транспорту (в тому числі фінансові фактори – субсидії, тарифи; технічні; соціальні зобов'язання; інвестиційна модель);

– здійснені регуляторні рішення щодо комплексного росту ефективності транспортної галузі (ціна для клієнта; інтермодальна конкурентоспроможність; достатня рентабельність та віддача на капітал);

– розроблені єдині недискримінаційні технічні та комерційні стандарти діяльності для усіх учасників ринку (стан активів; рівень безпеки; якість надання транспортних послуг);

– впроваджені міжнародні стандарти спрощення і гармонізації митних процедур у діяльності митних органів України.

У проекті закону щодо нового тарифного регулювання при формуванні тарифів на ринках природних монополій необхідно врахувати й особливості тарифоутворення в сфері змішаних перевезень з метою надання можливості оператору мультимодальних перевезень (ОМП) встановлювати конкурентоспроможну наскрізну ставку.

Список використаних джерел

1. Брайковська А.М. Бенчмаркінг в сфері організації вантажних перевезень у змішаному сполученні // Зб. наук. праць ДЕТУТ «Економіка та управління», 2013. – Вип. 21.

2. Брайковська А.М. Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні // Зб. наук. праць «Формування ринкових відносин в Україні» НДЕІ, 2013. – №1.

3. Брайковська А.М. Об'єктивна необхідність забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських перевезень // Зб. наук. праць ДЕТУТ «Економіка та управління», 2012. – Вип. 20.

4. Закон «Про морські порти» від 17.05.2012 [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

5. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

6. Економічний словник / Осовська Г.В., Юшкевич О.О., Завадський Й.С. / К.: Кондор, 2007. – 358 с.

7. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.: іл.: Бібліограф. 33 с.

8. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.: іл.: Бібліограф. 10 с.

9. Меркулов Ю. Пути и методы совершенствования нормативно-правовой базы государственного регулирования железнодорожного транспорта. Международная научно-практическая конференция «Проблемы государственного регулирования железнодорожного транспорта» 29 мая 2012 Одесса.

10. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської мережі ТЕМ-Т. РК7. Міжгалузеві питання. Мультимодальний транспорт. [Електрон. ресурс]: Corporate Solutions для ЕУ та МТЗУ, заключний звіт 7.1 – грудень 2010 р. – Режим доступу: http://ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_multi-modal_uk.pdf

11. План дій «Україна – Європейський Союз» від 12.02.2005 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_693

12. Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2006 №496 «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-p>

13. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1164.1412.1>

14. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки» (із змінами, внесеними згідно з постановами КМ №1106 (1106–2011–п) від 26.10.2011, №1146 (1146–2011–п) від 09.11.2011, №970 (970–2012–п) від 24.10.2012) [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>

15. Розпорядження КМУ від 16.12.2009 №1558–р, Київ «Про схвалення плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно–експедиторських послуг, здійснення комплексу за-

ходів з підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах». [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1558-2009-p>

16. Спірні положення законопроекту про контейнерні перевезення в Україні узгоджено, Урядовий портал, повідомлення прес-служби мінінфраструктури України від 27.06.2012. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245346755&cat_id=244277212

17. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. За ред. Марчіна Свенцікі / К.: Аналітично–дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf

18. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами–членами. Редакція від 22.11.2010 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/998_012

19. Швайка Л.А. Державне регулювання економіки: Підручник. – К.: Знання, 2008. – 462 с. – (Вища освіта XXI століття).

20. Чорний В.В. Конкуренентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [Монографія] / В.В. Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.

С.Б. СМЕРЕКА,

к.е.н., Тернопільський комерційний інститут

Необхідність реформування сфери послуг житлово–комунального господарства: зарубіжний досвід

У статті обґрунтовано необхідність залучення та використання зарубіжного досвіду для здійснення реформування і розвитку житлово–комунального господарства України та пристосовування його до чинних умов господарювання в нашій країні.

Ключові слова: реформування, житлово–комунальне господарство, житлово–комунальні послуги, зарубіжний досвід.

В статье обоснована необходимость привлечения и использования зарубежного опыта для осуществления реформирования и развития жилищно–коммунального хозяйства Украины и приспособления его к действующим условиям ведения хозяйства в нашей стране.

Ключевые слова: реформирование, жилищно–коммунальное хозяйство, жилищно–коммунальные услуги, зарубежный опыт.

The necessity of bringing in and use of foreign experience for realization of reformation and development of housing and communal services of Ukraine and adaptation of it

to the operating terms of managing in our country is substantiated in the article.

Постановка проблеми. Сьогодні одним із визначальних завдань для нашої держави є створення дієздатної сфери житлово–комунальних послуг. Житлово–комунальні послуги – це окрема сфера, що об'єднує комплекс підприємств, установ та організацій, діяльність яких спрямована на задоволення потреби мешканців населених пунктів у житлових і комунальних послугах. В Україні сфера житлово–комунального господарства (далі – ЖКГ) слабо розвинена і зумовлена наявністю широкого кола проблем, а це, своєю чергою, вимагає здійснення досліджень досвіду реформування ЖКГ у розвинених країнах.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Окремі аспекти реформування ЖКГ розглядаються в працях П. Бубенко, В. Тітяєва, О. Димченко, І. Чистякова, О. Шкурко [2], Н. Четової, Т. Юр'євої [9]. Серед науковців, які займаються вивченням зарубіжного досвіду реформування ЖКГ, – Т. Гладчук В. Логвиненко та інші.