

Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління

Колесникова Н. М., ДЕДУТ, м. Київ, Корольова Н. М., УкрДАЗТ, м. Харків

Реформування залізничного транспорту з метою створення сучасної ринково орієнтованої організаційно-правової та економічної моделі управління, конкурентного середовища в потенційно конкурентних секторах, підвищення ефективності функціонування залізниць та інших суб'єктів ринку залізничних перевезень вимагає удосконалення формування доходів від перевезень.

Існуючий порядок формування та розподілу доходів від перевезень на залізницях України сформувався, в основному, за часів кризового стану залізничної галузі, коли існувала об'єктивна необхідність в застосуванні заходів, спрямованих на недопущення зростання собівартості перевезень. В той час всі пасажирські та велика частина вантажних перевезень були планово-збитковими, а фінансова підтримка залізничної галузі з боку держави не надавалася, що спричинило необхідність спростити взаєморозрахунки між лінійними підприємствами, перетворити лінійні підприємства на структурні підрозділи та запровадити фінансування структурних підрозділів за кошторисом витрат, а залізниць – за лімітами фінансування, які визначалися Укрзалізницею. Протягом певного періоду часу такий підхід до формування та розподілу доходів від перевезень дозволяв більш ефективно використовувати кошти на залізницях і сприяв виходу залізничної галузі з кризового стану.

На сьогодні існуючий порядок формування та розподілу доходів від залізничних перевезень у внутрішньодержавному сполученні забезпечує отримання прибутку (тобто привласнення частини створюваного економічного ефекту) лише операторам перевезень, власникам вантажних вагонів та незалежним компаніям-перевізникам, оскільки вони отримують плату за надавані послуги безпосередньо від вантажовласників. Інші учасники перевізного процесу (залізниці, дирекції залізничних перевезень, структурні підрозділи тощо), які створюють транспортну продукцію та пов'язаний з нею економічний ефект через існуючий порядок фінансування позбавлені можливості прямо привласнювати належну їм частину створюваного економічного ефекту, оскільки він перерозподіляється централізовано. Це створює незацікавленість залізниць, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів у зменшенні власних витрат, оскільки таке зменшення не приведе до зростання привласненого доходу, тому не існує об'єктивної мотивації щодо застосування заходів, спрямованих на підвищення продуктивності праці, зменшення енерго- та матеріалоємності і т. ін.

Отже, при існуючому порядку фінансування учасників перевізного процесу відсутні об'єктивні умови, за яких виробники транспортної продукції прагнуть до інноваційно-інвестиційного відтворення, яке надає можливість підвищувати якість виготовленої продукції при одночасному зменшенні її собівартості. Інакше кажучи, має місце неадекватність виробничих відносин рівню й характеру продуктивних сил, оскільки в процесі проведення реформ на залізничному транспорті відбувається спроба побудувати виробничі відносини згідно з вимогами ринку, а розвиток продуктивних сил залишається на низькому рівні. Виникає суперечність між існуючим порядком формування та розподілу доходів від залізничних перевезень і умовами ефективного господарювання в ринковому середовищі, усунення якої потребує забезпечення привласнення учасниками перевізного процесу справедливої частини отриманого економічного ефекту, що надасть можливість забезпечувати відтворювальні процеси і підвищувати конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Оскільки діючий механізм формування доходів від залізничних перевезень перетворюється на свою протилежність, гальмує подальший розвиток залізничного транспорту, то в ході реформування залізничної галузі з метою перетворення її на ринково орієнтовану відповідно до закону заперечення заперечення він має бути замінений на більш

досконалий. Відповідно до вимог об'єктивних законів ринкової економіки механізм формування доходів від перевезень повинен надавати можливість розділити фінансові потоки за видами діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури тощо), що буде сприяти підвищенню інвестиційної привабливості комерційно вигідних видів економічної діяльності.

В теперішніх умовах господарювання механізм формування доходів в залізничній галузі вимагає забезпечення використання позитивних тенденцій в дії таких об'єктивних економічних законів, як конкуренції, попиту та пропозиції, вартості тощо. Це спричинює необхідність використання адаптивно-гармонізаційного ціноутворення на залізничні перевезення, яке забезпечує отримання кожним учасником перевезення справедливої плати за надавані послуги. При цьому економічною основою адаптивно-гармонізаційного ціноутворення має бути економічно обґрунтована собівартість перевезень, яка максимально наближена до суспільно необхідних витрат на перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом країни, а у структурі собівартості мають виокремлюватися частини, що відповідають видам економічної діяльності.

Застосування адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничні перевезення сприяє створенню механізму формування доходів суб'єктів залізничного транспорту, відповідно до якого кошти від перевезень безпосередньо перераховуються кожному учаснику перевезення, оскільки в тарифі за кожною операцією перевізного процесу (початковою, кінцевою, рухомою тощо) в теперішній час відокремлюється інфраструктурна, локомотивна, вагонна частини по вантажних перевезеннях та інфраструктурна, вагонна, локомотивна і вокзальна (з виокремленням плацкарти і квитка) по пасажирських перевезеннях. Однак зазначених складових недостатньо для забезпечення розділення фінансових потоків за видами діяльності, тому потребує удосконалення структура собівартості перевезень. Це зробить грошові потоки від залізничних перевезень прозорими та позбавить галузь необхідності застосовувати штучний розподіл доходів від перевезення між його учасниками. Слід зауважити, що кожна складова залізничного тарифу має визначатися на основі економічно виправданих витрат, еластичності попиту, можливості здійснення нормального відтворення з урахуванням необхідності забезпечення пропорційного розвитку.

Оскільки адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення забезпечує тарифні умови паритетного функціонування учасників перевезень, то відповідає вимогам законів конкуренції, попиту та пропозиції, вартості тощо, завдяки чому створюються умови для еволюції відносин економічної власності та інноваційно-інвестиційного відтворення на залізничному транспорті.

Зважаючи на викладене, можна стверджувати, що перетворення залізничного транспорту на ринково орієнтовану галузь, покликане необхідністю адаптації залізниць до функціонування в ринковому середовищі в умовах посилення конкуренції на ринку транспортних послуг, вимагає застосування адаптивно-гармонізаційного ціноутворення, яке сприяє створенню відповідного механізму формування доходів від перевезень. Використання такого механізму дозволить забезпечити фінансове розмежування природномонопольного та потенційно конкурентного секторів залізниць з поступовим розвитком конкуренції в сфері експлуатації, отримання учасниками перевезень доходів, достатніх для компенсування витрат та забезпечення нормального відтворення, розподілення доходів і витрат за видами діяльності, передбаченими Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту України.