

зменшуватися в тимчасово монопольному (у потенційно конкурентному) секторі.

Тарифи за користування послугами інфраструктури слід установлювати диференційовано з урахуванням платозабезпеченості різних класів вантажів. Це створить умови для перевезення вантажів з високою часткою транспортної складової без залучень державної компенсаційної підтримки.

Тарифи за користування рухомим складом не повинні диференціюватися за класами вантажів. Необхідно почати лібералізацію тарифного регулювання в секторах з потенційно можливою внутрішньогалузевою, міжгалузевую, міжтранспортною і міжнародною конкуренцією.

До сектора внутрішньогалузевої конкуренції можуть бути віднесені залізничні перевезення підвищеної якості. До сектора міжгалузеві конкуренції - перевезення вантажів, ефект від продуктивного використання яких може бути заміщений продукцією інших галузей промисловості. До сектора міжтранспортної конкуренції - вантажні й пасажирські перевезення при наявності альтернативної транспортної інфраструктури. До сектора міжнародної конкуренції - транзитні вантажні перевезення й пасажирські та вантажні перевезення в прямім міжнароднім сполученні.

У конкурентних секторах ринку залізничних перевезень здійснюється послідовне дорегулювання ціноутворень й перехід на вільні (контрактні) ціни.

Тарифна система повинна бути звільнена від виконання функцій з перерозподілу фінансових ресурсів і підтримки галузей і регіонів. Тарифні пільги стратегічним, соціально значущим і малозабезпеченим споживачам транспортних послуг треба послідовно замінити їхньою адресною підтримкою.

Необхідно передбачити державну підтримку соціально значущих перевезень, мобілізаційного потенціалу залізничного транспорту, будівництва об'єктів загальнодержавного й регіонального значення.

Основною метою індексації тарифів є підтримка стабільності фінансових результатів залізничної галузі при зміні макроекономічних параметрів. Тільки постійний позитивний фінансовий результат може забезпечити в умовах інфляції стійкість і розширене виробництво в залізничній галузі.

Залізнична галузь складається із двох секторів: монопольного й конкурентного. Послуги магістральної залізничної мережі має надавати єдина система управління парком вантажних вагонів (ЕСУ ПГВ). Конкурентний сектор повинен складатися з різних організацій, що забезпечують ремонт колій, вагонів, локомотивів, а також інших організацій, що

забезпечують перевізний процес. У середовищі перебувають перевізники вантажів і пасажирів, оператори вагонів (контейнерів). Значну частку на ринку займають організації, що володіють під'їзними коліями. Наявні на транспортному ринку організації, які надають транспортно-експедиторські послуги, а також організації, які мають у своєму складі підрозділи, що обслуговують власний рухомий склад і під'їзні колії.

УДК 338.47.008.8:656.2

ВИЗНАЧЕННЯ ФУНКЦІЙ ДЕРЖАВИ ТА ПРИВАТНИХ СТРУКТУР ПРИ ВИКОРИСТАННІ СУЧАСНИХ ПІДХОДІВ ДО КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Маркова І.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В умовах адаптації залізничного транспорту до умов ринкового середовища особливої актуальності набувають підходи до комерціалізації залізничної галузі з використанням державно – приватного партнерства (ДПП) як основи для забезпечення подальшого розвитку ринку вантажних та пасажирських перевезень. Це обумовлює визначення функцій, що будуть виконувати держава та бізнес – структури.

Інфраструктурні об'єкти повинні завжди контролюватися державою та знаходиться у її власності. У рамках державно – приватного партнерства державі будуть належати наступні функції: рішення системних проблем розвитку об'єктів інфраструктури; державна підтримка інвестиційних проектів (позики, гарантії, преференції, пільги, інструменти фінансування); державний контроль, регулювання правової та адміністративної діяльності і т. д.

При залученні приватних інвестицій для подальшого розвитку пасажирських перевезень держава гарантуватиме забезпечення соціально значимих пасажирських перевезень, контроль та регулювання діяльності операторів перевезень, дотримання суспільних інтересів, моніторинг, прийняття систематичних та форс - мажорних ризиків, фінансова підтримка нерентабельних проектів.

Приватні структури наділятимуться такими функціями: розробка, проектування та інвестування проектів, експлуатація пасажирського рухомого складу, надання широкого спектру послуг пасажирам, прийняття ризиків (в основному проектних, можливо і форс - мажорних).

При забезпеченні збиткових видів пасажирських перевезень, де ключова роль буде належати державі, вона буде власником та займатися виконанням своїх основних функцій – контролем, регулюванням дотриманням суспільних інтересів тощо. За допомогою приватних структур можуть бути профінансовані рентабельні проекти у сфері пасажирських перевезень, за що приватними інвесторами будуть отримані дивіденди, нерентабельні проекти можуть здійснюватись за участю держави, тобто за допомогою залучення коштів як з державного або місцевого бюджетів, так і за допомогою приватних інвестицій.

Стосовно прибуткових вантажних перевезень можна відмітити, що тут ключову роль повинні відігравати приватні структури, за винятком виконання державних замовлень та здійснення перевезень стратегічних вантажів.

У секторі вантажних перевезень держава буде надавати правову підтримку приватним вантажним перевізникам, фінансову підтримку високозатратних проектів, гарантування безперервності вантажних перевезень, контроль та регулювання діяльності приватних структур, прийняття ризиків.

За бізнес - структурами залишаться розробка, проектування та інвестування проектів, володіння вагонами та його експлуатація, надання широкого спектру послуг вантажовласникам, прийняття ризиків.

Розподіл функцій сприятиме ефективному співробітництву держави та бізнесу і направлено на підвищення якості роботи залізничних підприємств.

УДК 656.072

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Моцна І.В., аспірант (УкрДАЗТ)

На цей час, незважаючи на інтенсивний розвиток ринкових відносин, залізничний транспорт залишається однією з найбільш регульованих галузей економіки будь-якої держави. Проте як загальносвітову тенденцію можна відзначити "відхід" держави від господарської (експлуатаційної) сфери, в т.ч. від поточного планування і управління виробничо-господарською і фінансовою діяльністю залізниць. В основному це обумовлено екзогенними чинниками, які спостерігаються у сфері промислового виробництва, диктуються міждержавною інтеграцією і посиленням

значущості економічних взаємостосунків учасників господарського обороту, що часто ініціюються сучасними політичними тенденціями.

На жаль, в умовах конкуренції з іншими видами транспорту залізниці поступово втрачають свої традиційні переваги за рівнем тарифів, масштабністю перевезень та якістю транспортних послуг, що надаються. Це не могло не позначитися на економічних складових роботи залізничного транспорту - ефективності (або неефективності) основної виробничо-господарської і фінансової діяльності, платіжно-розрахунковій дисципліні, що до певної міри зумовило складнощі у взаємостосунках з бюджетами різних рівнів.

У зв'язку з цим в таких розвинених капіталістичних країнах, як США, Японія, Канада, Німеччина, Франція, Великобританія процеси реструктуризації національних залізниць набули досить великого поширення. Слід особливо підкреслити, що реформування залізниць у вказаних державах мало не косметичний і формальний, а достатньо глобальний, тобто фундаментальний, характер, що припускає:

- реструктуризацію власності залізничного транспорту;

- зміну домінант у системі управління і контролю, державної політики;

- основоположні принципи державного регулювання виробничо-господарської і фінансової діяльності підприємств і структурних підрозділів залізничного транспорту.

У Росії в галузі корпоративного управління і реформування ВАТ "РЖД" у складі основних пріоритетних задач названі:

- вдосконалення нормативно-правової бази;

- розвиток конкуренції у сфері перевезень;

- організаційне відособлення видів діяльності ВАТ "РЖД" через створення дочірніх і залежних товариств (ДЗТ) з використанням майна філіалів Компанії;

- вдосконалення системи корпоративного управління ДЗТ.

Згідно з чинним законодавством, в Росії можливі приватна, муніципальна і державна форми власності. Причому державна власність відповідно до федеративного механізму РФ підрозділяється на власність федерального рівня і власність суб'єкта РФ. У разі поєднання форм власності (змішана форма власності) виникає деяка невизначеність, що вимагає наукового дослідження через аналіз структури власності для рівноваги корпоративних (економічних) інтересів всіх власників. Це реалізується через ступінь або "глибину" державного контролю, з одного боку, і раціональне поєднання часток власності інших власників (юридичних та фізичних осіб), представлених приватною формою власності, - з іншого.

Модифікованою формою державної присутності або участі в діяльності транспорту є