

УДК 658.1(477)

## ДИСБАЛАНС НА ВНУТРІШНЬОМУ РИНКУ ПІДПРИЄМНИЦЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В УКРАЇНІ

*Дикань О.В., д.е.н., професор,  
Гарасєв М.В., здобувач (УкрДУЗТ)*

Становлення підприємницького середовища в Україні супроводжувалося швидкою появою нових умов функціонування внутрішнього ринку. Відбулося поступове закріплення нових економічних зв'язків і практик між суб'єктами господарювання, а також практик взаємодії підприємств із органами державної влади. Між тим тривалий і загрозливий негативний вплив наслідків світової фінансово-економічної кризи, вибухове розгортання системної кризи в українському суспільстві вказує на неспроможність таких зв'язків і практик бути рушієм економічного відновлення в Україні. На жаль, вони не усувають накопичені проблеми в економічній сфері та здебільшого продовжують провокувати загострення існуючих у суспільстві суперечностей.

Стрімко змінюється перефорування світових фінансових та товарних потоків. Підприємство внаслідок установлених нині економічних зв'язків та практик ведення бізнесу і регулювання підприємницької діяльності втрачає потенціал до стрімкого зростання власних масштабів і ефективності функціонування. У цілому, такий стан викликає і обмеження інвестиційної привабливості України до встановлення зовнішньої стабільності, і звуження ринкових ніш для українських підприємств на світовому ринку через значні побоювання щодо спроможності національних виробників забезпечувати зовнішньоекономічні контракти на тлі економічної нестабільності країни. Зростає необхідність концентрації ресурсів держави на структурних змінах у економіці для розбудови місткого конкурентного внутрішнього ринку як запоруки економічної безпеки держави та задоволення потреб громадян.

До пріоритетних питань економічних перетворень постають питання розбудови бізнес-середовища, перетворення підприємництва на основу нової соціально-економічної стійкої системи та рушія

економічного відновлення в Україні. Проте реформи умов ведення підприємницької діяльності, розвитку підприємництва і розкриття потенціалу дерегуляції та активізації підприємництва залишається заручником вад реалізації державної регуляторної та економічної політики.

Донедавна позитивні кроки реформ, що здійснювалися і часто анонсовані урядом, гальмуються їх вибірковістю у практичній площині та характеризуються нездатністю системно впливати на трансформацію економіки. Зокрема відбулося ухвалення значного числа нормативно-правових актів, що істотно змінили правове підґрунтя підприємницького та інвестиційного клімату. Однак суттєвої активізації підприємництва та заохочення інвестування не спостерігалось. Реалізація реформ поступово уповільнилася та гальмувалася. Це руйнувало перші позитивні очікування вітчизняних й іноземних підприємств щодо перспектив бізнес-клімату в Україні. Можна стверджувати, що, в сучасних умовах, галузеві незв'язані реформи не змінять ситуацію. Відтак за минулі роки не вдалося сформувати вивірені механізми активізації економічного зростання в Україні. Залишається відкритим питання ідентифікації та вибору дієвих форм і інструментів для здійснення економічних перетворень в умовах динамічного переформатування соціально-економічного середовища України.

Потреба поєднання економічної та соціальної результативності під час реформування економіки, а також раціонального використання національного ресурсного потенціалу обумовлює увагу до реалізації державної політики розвитку підприємництва, формування внутрішнього ринку України. Сприяння розвитку національного підприємництва – це стрижень будь-яких економічних реформ. Поліпшення бізнес-клімату стимулює економічне зростання, створення робочих місць, має позитивний вплив на залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій.

Сучасний розвиток підприємництва у країнах світу супроводжується наполегливим пошуком інструментів до розширення меж сприяння підприємницькому середовищу та діловій активності громадян. Це супроводжується намаганнями сформувати певний баланс між регуляторними практиками і господарською діяльністю економічних

агентів на товарних ринках задля зростання привабливості ведення бізнесу в національній економіці.

Проте зростання невизначеності в посткризовому економічному середовищі не лише ускладнює пошук такого балансу, а й провокує порушення попереднього, що загострює поглиблення існуючих вад ринкової та управлінської системи у тій чи іншій країні. Основним джерелом невизначеності постає зростання непоінформованості одних учасників ринку щодо інших. Виникають нові симптоми і тенденції поведінки підприємств щодо реакції на посткризові явища. Економічна система України не стала винятком, в ній поряд з іншими країнами світу ведеться пошук шляхів встановлення економічної рівноваги та розвитку в посткризовому конкурентному просторі. Вироблення механізмів переформатування підприємницького середовища та їх застосування у процесі реалізації економічних реформ мають першочергове значення для посилення конкурентоспроможності української економіки, підвищення її стійкості, гнучкості та структурної модернізації згідно вимог часу.

Тобто виникли ситуації спричинені діями чи бездіяльністю держави на ринку країни. Так, вади посткризових реформ (наприклад, часта зміна податкового, митного законодавства, регуляторних норм і обмежень тощо) поряд з консолідацією вертикалі органів державної влади поступово обмежили можливості маневрування економічних агентів на ринку і переходу з однієї ринкової ніші до іншої, коли кожен економічний агент, маючи власні межі раціональної поведінки, активізує власну економічну діяльність. Це в умовах розгортання внутрішньої інституційної кризи за наслідками світової економічної кризи спричинило прагнення економічних агентів до закріплення «status quo» на внутрішньому ринку, відбулося своєрідне «замикання» окремих ніш і сфер господарської діяльності від потенційної появи конкурентів (входу нових гравців на певний ринок). Підприємства, які тим чи іншим чином набули місця лідерів на окремих ринках, прагнуть до збереження власної переваги на них і, як правило, самоосуваються від діяльності у суміжних сферах. Відбулося закріплення галузевості в економіці – масштаб монополізму зріс. Поряд з цим у

посткризовий період купівельна спроможність громадян знижується. Зворотним атрибутом цього є зростання роздрібної торгівлі на противагу оптовій, коли використання підприємцями різноманітних знижок та здешевлення товарів для їхнього швидкого розпродажу супроводжується звуженням оптових замовлень на нові групи товарів. Зниження попиту загострює проблеми конкурування економічних агентів на внутрішньому ринку, що звучується до масштабів соціально значущих товарів.

Відтак серед економічних агентів зростає зацікавленість нішами соціальних і суспільних товарів, робіт і послуг, оскільки це сприяє розширенню чи підтриманню масштабу виробництва. Зокрема, така ситуація спостерігається через скорочення ніш товарів і послуг не критичного споживання (туризм, розваги, громадське харчування та подібне). Така поведінка не завжди відповідає потенційним очікуванням управлінця і залежить від міри усвідомлення власних соціальних і економічних цінностей підприємцем (власниками підприємства) в умовах необхідного балансу вигод і витрат. Крім того, особливе значення мають рівень сприйняття державних соціально-економічних ініціатив і ринкова поведінка безпосередніх споживачів продуктів на ринках, що подекуди залежить більше від психологічного стану людини (покупця), ніж його дійсних бажань щодо набуття певної вигоди.

Тому в українських умовах саме монополісти швидше отримали такі антикризові регуляторні правила (або виключення з них), які надали їм найбільших переваг, проте загальний стан ринку погіршився. Це прямо спостерігалось та спостерігається в Україні у автомобілебудуванні, комерційних і пасажирських перевезеннях, у імпорتنій та експортній діяльності за певними товарними групами та інше. У цьому випадку, потенційні інвестори (іноземні та вітчизняні підприємства тощо), як і інші учасники ринку, це усвідомлюють, і тому, незважаючи на анонсовані державою монетизовані вигоди, намагатимуться вийти з монопольного ринку раніше, ніж держава спробує ввести будь-які антикризові заходи. Такий перебіг підкреслює, що вади ринку мають симетричну пов'язаність з вадами держави і обумовлюються асиметричною інформацією

між учасниками ринку. Вона є складовою кожної з таких вад. Тому загострення асиметричності (спотворення) інформації провокує спрацювання певної окремої вади, що виявляється у кризових явищах в економіці будь-якої країни, особливо у перехідних економіках.

УДК 656.2.004.67(476)

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТЬ ПАССАЖИРО-ЧАСА ПРИ ВВЕДЕНИИ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СУЩЕСТВУЮЩИХ ЛИНИЯХ

*Дубровская Т. А., ст. преподаватель (БелГУТ)*

Эффект увеличения скорости движения выражается количеством сэкономленного времени пассажиров в пути (пассажиро-часами), а в денежном выражении – стоимостью сэкономленных пассажиро-часов.

В связи с этим необходима методика определения стоимости пассажиро-часа. Сложность определения этой стоимости связана с тем, что учету подлежит разнородный по социальному составу и целям поездки пассажиропоток. Существует несколько методов оценки пассажиро-часа, базирующихся на разных исходных предпосылках.

В условиях плановой экономики в СССР для расчета стоимости пассажиро-часа,  $e_{п-ч}$ , использовалась формула [3]

$$e_{п-ч} = \frac{\alpha}{720} / (\varphi C_{нд} + \varepsilon C_{зп}) + 30 C_c, \quad (1)$$

где  $C_{нд}$  – месячная доля абсолютного размера национального дохода, приходящегося на 1 работника производительной сферы;  $C_{зп}$  – средняя месячная зарплата работников непроизводительной сферы;  $C_c$  – средняя величина суточных, выплачиваемых пассажирам, совершающим деловые поездки;  $\alpha$ ,  $\varphi$ ,  $\varepsilon$  – коэффициенты, учитывающие структуру пассажиропотока. Еще одним из вариантов предлагается принимать за стоимость пассажиро-часа оценку 1 человеко-

часа занятого населения.

На железнодорожном транспорте используется тарифная стоимость перевозки пассажиров во всех видах сообщения (городские, пригородные, международные). Тариф на проезд в поездах устанавливается на 1-го пассажира. При этом тарифы являются едиными на всей территории города или целого региона. Пересмотр тарифов проводится эпизодически в увязке с инфляцией в стране.

Особенностью тарифов на проезд в поездах городского, пригородного и междугородного сообщения является то, что они практически во всех регионах не покрывают текущих затрат, которые несут пассажирские перевозки. Более того, при их установлении не закладываются средства на социальное и производственное развитие. При их утверждении органы государственного управления руководствуются главным образом социальными интересами большей части населения.

В качестве исходной базы для установления тарифов на перевозку пассажиров принимают нормативную себестоимость по видам перевозок (городские, пригородные), объем дохода на покрытие затрат с учетом выделенных из бюджета дотаций, размеры перевозок пассажиров и пассажирооборот.

Полная стоимость железнодорожного билета – величина многосоставная, включающая несколько подструктур. Постоянно изменяются составные величины, из которых складываются железнодорожные билеты. Сейчас в полную стоимость билетов на поезда дальнего следования входят: непосредственно цена билета на поезд (плата за использование инфраструктуры самой железной дороги); стоимость плацкарты (плата за «бронирование» места в нужном поезде); комиссионный сбор (при покупке проездного документа раньше, чем за 9 суток до предполагаемой поездки. Различны также стоимости билетов при оформлении на станции формирования и промежуточных станциях. Имеют место еще ряд условий, определяющих плату за проезд. Цена билетов на поезд зависит также и от сезона. В летний период цены существенно выше, чем на те же направления осенью или зимой.

Принцип формирования базовой (тарифной) стоимости билета – зонный, длина