

УДК 334.012.42:656.2

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Маркова І.В., к.е.н., ст. викладач,
Лук'янова О.М., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

У статті визначено показники економічної ефективності функціонування організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, заснованого на державно-приватному партнерстві.

Ключові слова: комерціалізація залізничного транспорту, державно-приватне партнерство, організаційно-економічний механізм, економічна ефективність, оператор перевезень.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Інтеграція України у світову транспортну систему, ґрунтується, перш за все, на потужному транспортному потенціалі. Залучення додаткових обсягів перевезень можливо за умови проведення структурних змін у залізничній галузі, у тому числі і за рахунок притоку приватних інвестицій. Впровадження організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, заснованого на співпраці держави та бізнес структур вже підіймалася у попередніх працях [1]. Для забезпечення розвитку державно-приватного партнерства на залізничному транспорті організаційно-економічний механізм комерціалізації залізничного транспорту доцільно оцінити за допомогою показників економічної ефективності.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Теоретико-практичні положення щодо комерціалізації залізниць знайшли відображення у роботах таких провідних вітчизняних та зарубіжних вчених і практиків, як Ю.С. Бараш, В. С. Верлока, Г.Д. Ейтутіс, Г.М. Кірка, Н.М. Колесникова, Б. М. Лапідус, Т. А. Мукмінова, М.В. Макаренко та інші [2-8].

Основна увага досліджень вказаних авторів прикута до впровадження структурних змін на залізничному транспорті, розвитку як міжгалузевої, так і внутрішньогалузевої конкуренції, адаптації роботи залізниць до умов ринкового середовища. Разом з тим, впровадження організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту та оцінка його економічної ефективності залишаються недостатньо дослідженими.

Метою статті є обґрунтування показників економічної ефективності організаційно-економічного механізму комерціалізації

залізничного транспорту, розвинутого на основі співробітництва держави та приватних структур.

Виклад основного матеріалу. Подальший розвиток ринкових відносин на залізничному транспорті можливий за умови впровадження конкуренції. Конкуренція буде мати місце коли на ринку будуть функціонувати компанії, які самостійно будуть приймати рішення про перелік надаваних послуг, самостійно визначатимуть ціни на свої послуги (в рамках діючого законодавства) та використовуватимуть отриманий прибуток на розробку та впровадження власних інвестиційних програм. Організаційно-економічний механізм комерціалізації передбачає функціонування залізничного транспорту як сукупності взаємодіючих комерційних підприємств, які самостійно визначають стратегічні цілі діяльності, гнучко реагують на попит на транспортному ринку, формують прибуток та визначають спрямованість інвестиційних коштів для подальшого розвитку.

Одним з найважливіших узагальнюючих критеріїв економічної доцільності будь –якого інноваційного проекту є оцінка його економічної ефективності. В економіці, поняття «ефективність» відбиває результативність розглядуваних, прийнятих чи здійснюваних господарських дій, рішень, результативність виробничого процесу [9, с. 20, 10].

Висока ефективність організації досягається завдяки ефективній системі менеджменту, націленій на раціональне використання усіх організаційних ресурсів і їх постійне вдосконалення через відповідні організаційні зміни [11, с. 375].

Ефективність функціонування механізму комерціалізації, заснованому на державно – приватному партнерстві виявляється у створенні таких умов здійснення господарської діяльності, за яких на залізничному транспорті зазнають розвитку відносини економічної власності та

продуктивні сили, що зумовлює перетворення залізничної галузі на ринково орієнтовану систему, здатну ефективно функціонувати та розвиватися в умовах посилення міжгалузевої конкуренції. Це пояснюється тим, що запропонований механізм комерціалізації залізниць протидіє монополістичним тенденціям на ринку залізничних перевезень, тому активізує процеси відокремлення інфраструктури як природно монопольного сектору від сфери експлуатації, в якій створення конкурентного середовища вельми необхідне.

При оцінці ефективності функціонування організаційно – економічного механізму комерціалізації необхідно врахувати його наслідки з позиції впливу на обсяги перевезень вантажів та пасажирів, розвиток транспортно-економічних зв'язків як на національному, так і міжнародному рівнях, технічне удосконалення перевізного процесу, якість транспортного обслуговування,

активізацію конкуренції в потенційно конкурентному секторі залізничного транспорту, розвиток різних форм власності в залізничній галузі та подальший розвиток бізнес – процесів на ринку залізничних перевезень.

Визначення оцінки ефективності організаційно – економічного механізму комерціалізації варто проводити за такими основними напрямками. (рис. 1):

за показниками ефективності народногосподарського рівня, які відображають ефективність механізму з точки зору народного господарства та залізничної галузі;

за показниками бюджетної ефективності, що відображають вплив механізму на доходи бюджетів різних рівнів;

за показниками комерційної ефективності, які враховують фінансові інтереси учасників проектів.

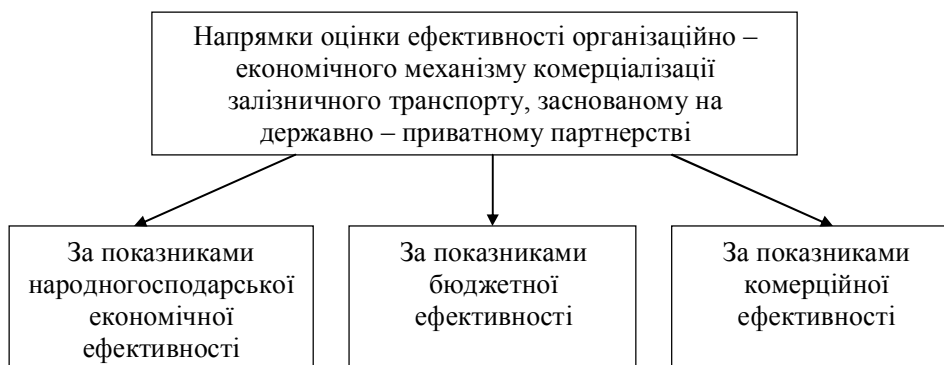


Рисунок 1 – Оцінка ефективності функціонування механізму комерціалізації залізничного транспорту

Ефективність функціонування механізму комерціалізації, заснованому на державно – приватному партнерстві на народногосподарському рівні виявляється:

у збільшенні (або отриманні) прибутків усіх суб'єктів господарювання системи залізничних перевезень через залучення додаткових обсягів перевезення завдяки розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг;

у зростанні продуктивності праці за рахунок збільшення обсягів перевезень через підвищення попиту на залізничні перевезення;

у підвищенні інвестиційної привабливості залізничної галузі через надходження приватних інвестицій, що сприятимуть оновленню матеріально – технічної бази залізниць, підвищенню якості послуг, розвитку конкуренції у

сфері експлуатації та виконання ремонтних робіт, створенню нових суб'єктів різних форм власності;

у підвищенні ефективності взаємодії держави та бізнесу завдяки узгодженню інтересів і забезпечення рівноправних відносин учасників державно – приватного партнерства в межах реалізації державних програм реформування залізничного транспорту, спрямованих на досягнення цілей державного управління.

Проекти державно – приватного партнерства завжди розглядалися як джерело доходів як в місцеві, так і в державний бюджет. Залучення приватних інвестицій до залізничної галузі покликано не лише задля ефективного управління залізничною галуззю, але й для підвищення податкової бази, обумовлене зростанням прибутковості суб'єктів залізничного транспорту, що, у свою чергу, підвищить

бюджетну ефективність запропонованого механізму.

Комерційна ефективність являє собою роздільну оцінку ефективності проекту на основі встановлення ними цін на нові послуги, виконувані роботи й індивідуальних для кожного з учасників рівнів рентабельності. Комерційна ефективність усіх учасників перевезень буде досягнута у разі,

$$\Delta\Pi = \frac{\Delta\sum Qld_{ван} + \Delta\sum Pld_{пас} - (\Delta\sum Ql + \Delta\sum Pl)c_{прив}}{10} \quad (1)$$

де $\Delta\sum Ql$, $\Delta\sum Pl$ – додатковий обсяг вантажообігу та пасажирообігу відповідно, який одержано за рахунок залучення приватних інвестицій у залізничну галузь;

$d_{ван}$, $d_{пас}$ – середнє значення доходної ставки за 10 тонно – кілометрів та 10 пасажиро - кілометрів відповідно;

$c_{прив}$ – собівартість приведених 10 тонно – кілометрів.

Розвиток конкуренції на ринку транспортних послуг внаслідок виникнення нових суб'єктів системи залізничних перевезень сприяє демонополізації галузі, зменшенню тарифного навантаження на споживачів, демонополізації галузі, зменшенню тарифного навантаження на споживачів транспортних послуг, гнучкого реагування на зміни у попиту користувачів і т. ін. Все це в сукупності підвищує інвестиційну привабливість залізничного транспорту та забезпечує приток інвестицій в оновлення основних виробничих фондів залізниць.

Показником, що відображає інвестиційну привабливість залізничного транспорту [12] можна вважати коефіцієнт інвестиційної привабливості механізму комерціалізації, розробленому на принципах державно – приватного партнерства, який розраховуємо за формулою:

$$K_{инв} = \frac{\Delta I_{прив}}{I} \quad (2)$$

де $\Delta I_{прив}$ – обсяг приватних інвестицій, спрямованих на розвиток залізничного транспорту. За даними Головного фінансово – економічного управління Укрзалізниці у 2009 році інвестиції на модернізацію інфраструктури, закупку нових вантажних вагонів та магістральних локомотивів склали 1370153 дол. США, а у 2010 році – 1423789 дол. США;

I – загальний обсяг інвестицій, $I=21,967$ млрд грн. (потреба в інвестиціях у 2009 році згідно проекту плану з капітальних інвестицій залізниць України (за даними Головного фінансово – економічного управління Укрзалізниці).

коли вони отримають прибутки від своєї діяльності або компенсації через здійснення нерентабельних видів діяльності, відповідну державну підтримку та державні гарантії.

Збільшення прибутковості суб'єктів господарювання, утворених на основі залучення приватних інвестицій у цілому можна оцінити на основі додаткових обсягів залізничних перевезень:

$$K_{инв}^{2009} = \frac{1370153 * 8,05}{21,967 * 10^9} = 0,000502$$

$$K_{инв}^{2010} = \frac{1423789 * 8,05}{21,967 * 10^9 - 1370153 * 8,05} = 0,000522$$

Приріст коефіцієнту інвестиційної привабливості можна розрахувати за формулою:

$$\Delta K_{инв} = \frac{K_{инв}^{2010} - K_{инв}^{2009}}{K_{инв}^{2010}} * 100\% \quad (3)$$

$$\Delta K_{инв} = \frac{0,000522 - 0,000502}{0,000522} * 100\% = +3,8\%$$

В економічній літературі [11; 12, с. 544] приймання управлінських рішень, що супроводжуються значними інвестиціями використовують показник індексу рентабельності інвестицій. У нашому випадку ним можна користуватися для оцінки рентабельності інвестицій, вкладених в розвиток залізничної галузі за формулою:

$$J_R^{2010} = \frac{\Delta D^{2010}}{B^{2009}} \quad (4)$$

де ΔD^{2010} – отримані додаткові доходи. За даними Головного фінансово – економічного управління Укрзалізниці 10% додаткових доходів від вантажних перевезень отримано за рахунок інвестицій в інфраструктуру, вантажні вагони та магістральні локомотиви. $\Delta D^{2010}=191243100$ грн.

B^{2009} – річні витрати з обслуговування інвестицій. За даними Головного фінансово – економічного управління Укрзалізниці – річні витрати з обслуговування інвестицій у 2009 році склали 353673 дол. США.

$$J_R^{2010} = \frac{191243100}{353673 * 8,05} = 67,2$$

В умовах жорсткого дефіциту коштів, спрямованих на оновлення матеріально – технічної бази залізничного транспорту перевагу слід

віддавати тим інвесторам, для яких індекс рентабельності є найвищим.

Показником, що відбиває бюджетну ефективність, є зростання доходних надходжень до державного бюджету країни, і може бути розраховано за формулою:

$$\Delta D_{\text{бюд}} = \alpha_{\text{бюд}} \Delta \Pi \quad (5)$$

де $\Delta D_{\text{бюд}}$ - додаткові доходні надходження, отримані внаслідок залучення коштів приватних інвесторів;

$\alpha_{\text{бюд}}$ - частка, що визначає величину податку на прибуток (згідно чинного законодавства $\alpha_{\text{бюд}} = 0,23$);

$\Delta \Pi$ - додатковий прибуток, отриманий за рахунок приватних інвестицій.

За даними Головного фінансово – економічного управління Укрзалізниці 10% прибутку операторів вантажних перевезень отримано за рахунок приватних інвестицій. $\Delta \Pi = 85,06$ млн. грн.

$$\Delta D_{\text{бюд}} = 0,23 * 85,06 = 19,56 \text{ млн. грн.}$$

Показник, що характеризуватиме віддачу від інвестицій, розраховуємо за формулою:

$$I_{\text{від}} = \frac{\Delta D_{\text{інв}}}{I} * T_{\text{інв}}, \quad (6)$$

де $\Delta D_{\text{інв}}$ - щорічні додаткові доходи, отримані за рахунок вкладених інвестицій $\Delta D_{\text{інв}} = 191243100$ грн.;

I – обсяг приватних інвестицій в інноваційний проект. У 2009 році $I = 1370153$ дол. США (за даними Головного фінансово – економічного управління Укрзалізниці);

$T_{\text{інв}}$ - кількість років у життєвому циклі інновації, $T_{\text{інв}} = 20$ років.

$$I_{\text{від}} = \frac{191243100}{1370153 * 8,05} * 20 = 346,8 \text{ грн/грн за рік}$$

Впровадження організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, заснованого на державно – приватному партнерстві узгоджується з вимогами пакету директив ЄС щодо залізничного транспорту, державними програмами реформування залізничної галузі, вимогами чинного законодавства щодо припинення перехресного фінансування збиткових видів

діяльності за рахунок прибуткових, з потребами суспільства та залізничної галузі.

Висновок. Обґрунтування показників оцінки економічної ефективності організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничної галузі дозволяє:

- створити економічні умови для відокремлення потенційно конкурентного сектору від інфраструктури для запобігання монополізації ринку;

- забезпечити прозорість фінансових потоків задля можливості розробки відповідних компенсаційних механізмів тим суб'єктам, що будуть виконувати нерентабельні залізничні перевезення. Це сприятиме підвищенню привабливості залізничної галузі для приватного капіталу;

- вирішити ряд системних проблем розвитку залізничного транспорту, зокрема, оновлення рухомого складу, будівництво інфраструктурних об'єктів і т.д.;

- поступово забезпечити досягнення комерційної вигідності пасажирських перевезень та розвиток конкуренції на ринку пасажирських залізничних перевезень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Колесникова Н.М. Обґрунтування складових організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту / Н.М. Колесникова, І.В. Маркова // Збірник наукових праць ДЕДУТ. – 2011. - №17. – С. 71 – 77.
2. Бараш Ю.С., Пшінько О.М., Легенький Г.М. Джерела фінансування діяльності залізничного транспорту України / Ю. С. Бараш, О.М. Пшінько, Г.М. Легенький // Залізничний транспорт України. - 2007. – №4. – С. 28-29.
3. Верлока В. С. Организационные формы коммерциализации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте в условиях перехода к рынку : учебное пособие / В. С. Верлока, О. С. Марченко, В. К. Шевченко. – Харьков : ХИИТ, 1993. – 101 с.
4. Ейтутіс Г. Д. Проблеми і умови створення конкурентоспроможності власників вагонів на ринку залізничних перевезень / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 1. – С. 58 – 60.
5. Кірпа Г. М. Принципи комерціалізації залізниць України в сучасних умовах / Г. М. Кірпа // Транспорт : збірник наукових праць. – Дніпропетровськ. : ДІТ. – 2001. – Вип. 8. – С. 8 – 16.
6. Мукмінова Т. А. Структура природної монополії на залізничному транспорті України та деякі підходи стосовно її реформування / Т. А. Мукмінова // Вісник ХНУ ім. Каразіна:

збірник наукових праць. – 2002. – Вип. 565. – С. 79 – 87.

7. Лapidус Б. М. Базис и ожидаемый результат / Б. М. Лapidус // Мир транспорта. – 2003. – № 1. – С. 56 – 63.

8. Макаренко М. Вид діяльності на залізничному транспорті України / М. Макаренко, Ю. Труханов // Економіст. – 2011. – № 2. – С. 55 – 56.

9. Оцінка економічної доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті : навчальний посібник / Є. І. Балака, О. І. Зоріна, Н.М. Колесникова, І. М. Писаревський. – Харків : УкрДАЗТ, 2005. – 210 с.

10. Лук'янова О. М. Методика оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту / О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту та промисловості (збірник науково-практичних статей). Українська державна академія залізничного транспорту. – 2010. – № 30. – с. 45 – 50.

11. Стадник В. В. Менеджмент : посібник / В. В. Стадник, М. А. Йохна. – К. : Академвидав, 2003. – 464 с.

12. Хміль Ф. І. Основи менеджменту : підручник / Ф. І. Хміль. – вид. 2-ге, випр., доп. – К. : Академвидав, 2007. – 576 с.

Аннотация. В статье определены показатели экономической эффективности функционирования организационно-экономического механизма коммерциализации железнодорожного транспорта, основанного на государственно-частном партнерстве.

Ключевые слова: коммерциализация железнодорожного транспорта, государственно-частное партнерство, организационно-экономический механизм, экономическая эффективность, оператор перевозок.

Summary. The article identified indicators of economic efficiency of the organizational-economic mechanism of commercialization of railway transport, based on public-private partnership.

Keywords: commercialization of railway transport, public-private partnership, the organizational-economic mechanism, economic efficiency, operator services.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 338.47:656.073

РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ВИКОРИСТАННЯ ВАНТАЖНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ «УКРЗАЛІЗНИЦІ» В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто проблемні питання реформування системи організації вантажних залізничних перевезень та використання вантажного рухомого складу «Укрзалізниця» в сучасних умовах, вивчено досвід закордонних країн в цьому напрямку, надано рекомендації щодо уникнення передумов до нанесення економічної шкоди галузі в ході впровадження нового механізму використання вантажного рухомого складу.

Ключові слова: реформування, вантажні залізничні перевезення, рухомий склад, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми у загальному вигляді. «Укрзалізниця» як найбільша державна транспортна монополія, практично єдина адміністрація на пострадянському просторі, що не пройшла через процес перетворень у нових умовах господарювання втрачає долю на транспортних

ринках та позбавляє державу доходів від транзиту, плануючи утриматись за рахунок підвищених тарифів, що суперечить принципам ринкової економіки. Для виправлення ситуації Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. N 651 була схвалена та Постановою