

період) – за рахунок інновацій і змін. Тобто, в теперішній час успіх у міжнародній конкуренції визначають не стільки самі фактори, скільки їх ефективне використання.

Світова практика показує, що конкурентні переваги створюються і знаходяться в тісному взаємозв'язку з місцевими умовами, тобто з відповідною інфраструктурною облаштованістю. Таким чином, створюючи найбільш сприятливі інфраструктурні умови, розбудовуючи міжнародні транспортні коридори, країна забезпечує собі лідерство в міжнародній конкуренції і економічному зростанні в цілому.

Основою транспортної системи України є залізничний транспорт. Сучасні ж тенденції його функціонування характеризуються не тільки постійним падінням обсягів перевезень, використанням морально застарілого рухомого складу, колійної техніки та технологій ремонту й утримання виробничих запасів, а й втратою галуззю іміджу надійного транспортного перевізника. Зношена колія та висока енергомісткість перевізного процесу стали реаліями Укрзалізниці, які не дозволяють розвиватись галузі на одному рівні з європейськими залізницями. Транспортна інфраструктура, яка забезпечує перевезення вантажів, включає комунікації різних видів транспорту – залізниці, експлуатовані Укрзалізницею і промисловими підприємствами, автомобільні дороги, у тому числі дороги загального користування, внутрішні судноплавні шляхи, морські і повітряні шляхи сполучення, трубопроводи для перекачування нафти, нафтопродуктів і газу.

Оскільки транспорт є загальною умовою матеріального виробництва, він має інфраструктурний характер. Важливою особливістю транспортної системи є її тісний взаємозв'язок з виробництвом. В еволюції їх взаємин виділяють три стадії.

На першій стадії виробництво і транспорт перебували в безпосередній єдності, між ними не можна було провести розмежувальну рису.

На другій стадії вони сформували самостійні системи, які функціонують, і розвиваються досить автономно. При цьому транспорт виділився в самостійну народногосподарську галузь зі стійкою внутрішньою структурою, власними критеріями (максимізація пропускної здатності транспортних магістралей) і показниками роботи (облік транспортних витрат і показниками роботи в тонно-кілометрах). Саме на цій стадії розвитку у цей час перебуває транспортна система України.

На третій стадії виробництво і транспорт повинні об'єднатися в таку виробничо-транспортну систему, в межах якої вони взаємодіють як окремі підсистеми. При цьому змінюються не тільки

цільові функції обох підсистем, але і критерії, і показники їх роботи. На перший план виступає завдання мінімізації витрат при їх взаємодії.

Однак подальший розвиток транспорту, на відміну від попереднього етапу, коли важливим фактором у процесі розвитку географічного поділу праці було зниження транспортних витрат, у майбутньому для України на провідне місце висуваються такі параметри транспортної системи, як здатність швидко і надійно пропускати вантажопотоки великої потужності, з одного боку, і поглинати «сплески» вантажо- і пасажиропотоків – з іншої.

Таким чином, у подальшому актуальності набуває необхідність переходу до інноваційного розвитку транспортної галузі взагалі та залізничного транспорту як її системоутворюючого компонента зокрема. Такий перехід в сучасних умовах має глобальний характер і стає загальнодержавною проблемою, що пов'язана з висуненням науково-технічної інформації в ряд провідних факторів виробництва і найважливіших ресурсів сталого розвитку, ефективність застосування яких зумовлює загальногалузевий вектор сталого економічного розвитку. Саме це зумовлює необхідність та доцільність забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

УДК 330.322(477)

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ПРОЦЕСІ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНИХ ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЄКТІВ

Колісников А.В., ст.. викладач (УкрДУЗТ)

Державний інвестиційний проєкт - інвестиційний проєкт, що реалізується шляхом державного інвестування в об'єкти державної власності з використанням державних капітальних вкладень та/або кредитів (позик), залучених державою або під державні гарантії.

Державні капітальні вкладення - капітальні видатки державного бюджету (надання кредитів з державного бюджету), що спрямовуються на створення (придбання), реконструкцію, технічне переоснащення основних засобів державної власності, очікуваний строк корисної експлуатації яких перевищує один рік".

Відбір державних інвестиційних проєктів (крім тих, що здійснюються із залученням державою кредитів (позик) від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій, а також із коштів державного фонду регіонального розвитку) здійснюється Міжвідомчою комісією з питань державних інвестиційних проєктів у

порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

УДК 330.342.142

ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Косич М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сьогодні інформація про кризове фінансове становище залізничної галузі України, брак державного фінансування, застарілий рухомий склад, про збитковість пасажирських перевезень і перехресне субсидювання постійно ставить питання про розвиток конкуренції у залізничній галузі для покращення фінансової ситуації.

У сегменті залізничних перевезень сформувалося стійке переважає залізниць як суб'єктів природної монополії, що закріплене законом. В Україні є тільки одна компанія - "Укрзалізниця", що здійснює залізничні перевезення.

В українських умовах не виникає сумнівів в природному характері залізничної монополії з об'єктивних причин: по-перше, монополія складалася під впливом ряду специфічних геополітичних чинників (великі відстані, брак внутрішніх водних шляхів і т.і.); по-друге, монополізація залізниць в більшій мірі відповідала запитам великомасштабного виробництва (безперервність, масовість, швидкість, порівняльна дешевизна, відповідність мережі рейкових шляхів розміщенню виробництва і т.і.).

Суб'єкти природної монополії через державне регулювання не можуть проводити жорстко монопольну стратегію і відповідну тактику ринкової поведінки (встановлювати монопольні ціни, самостійно проводити реструктуризацію, одержувати монопольний надприбуток). У зв'язку з цим рахуємо недоцільним проведення по відношенню до них політики демонополізації.

Виходячи з необхідності збереження економічно ефективних виробничих комплексів природних монополій і зміцнення раціональних стійких коопераційних зв'язків вважаємо, що механізм розукрупнення повинен бути націлений на формування конкурентного середовища там, де це можливо, і фінансову стабілізацію в тих випадках, коли конкурентне середовище в галузі не оптимальне.

При розукрупненні суб'єкта природної монополії утворення дрібних монополій менш ефективне для суспільства, тому подібну демонополізацію слід охарактеризувати як штучну

і недоцільну. Демонополізація природних монополій суперечить економічній доцільності, оскільки змінити монопольну суть таких господарських структур неможливо без втрат для національної економіки. Крім того, існують і приховані монопольні ефекти (реалізація неявної монопольної влади), які неможливо знайти за допомогою традиційних методик оцінки рівня галузевої концентрації через завуальованість іншими економічними відносинами.

Методи, які планує застосувати адміністрація залізничної галузі для покращення фінансового стану – реформування шляхом відокремлення головних перевізних функцій від допоміжних – не є ефективними та не здатні покращити фінансовий стан галузі.

УДК 339.564+338.46:656.61

ВДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ

Котлубай В.О. к.е.н., доцент (НУ «ОНЮА»)

Послуги транспорту відносяться до послуг, що завершують і (або) передують процесу матеріального виробництва. Транспортні послуги – це послуги, що пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів з місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення.

Продукція транспорту обумовлює обсяги суспільного виробництва, так як є необхідною умовою обслуговування процесів виробництва галузей економіки, і активно впливає на розвиток продуктивних сил і розміщення виробництва, що, у свою чергу, сприяє вдосконаленню транспорту.

Вартість транспортної продукції входить до остаточної вартості продукції, що перевозиться. Вантажовласники здійснюють оплату транспортних витрат, які вони потім додають до вартості своєї продукції. Вважається, що вартість вантажу не впливає на вартість транспортної продукції, проте існуюча практика доводить протилежне.

До комплексу завершених технологічних операцій, пов'язаних з переміщенням вантажу з одного місця в інше, відносяться і навантажувально-розвантажувальні роботи. Тобто транспортна послуга складається з процесу переміщення вантажу і операцій, пов'язаних з його забезпечення.

Ціноутворення на транспортні послуги будується на загальноприйнятих у міжнародній практиці двох основних концепціях, якими є англійська та французька концепції ціноутворення.

Як відомо, англійська концепція ціноутворення