

поступовий шлях перетворення ринку залізничних послуг зі стану державної природної монополії у стан олігополії, яка передбачає проміжне утворення єдиного суб'єкта господарювання-юридичної особи з поступовим виділенням окремих компаній-операторів, то вона впроваджує інтеграційну модель. Впровадження цієї моделі ринку залишає в одних руках управління інфраструктурою залізниць, рухомого складу (інвентарний парк), поряд з яким працюють вагони чужої власності приватних компаній-операторів.

Модель розділення запропонована для швидкого переходу в стан олігополії. Завдяки їй відбувається радикальне реформування структури ринку залізничних послуг з утворенням одночасно однієї монопольної компанії з управління інфраструктурою та окремих незалежних транспортних компаній-операторів з перевезення вантажів і пасажирів у різних видах сполучення. Радикалізм цієї моделі полягає в тому, що вона не передбачає ніякої господарської керівної структури, яка б координувала діяльність окремих транспортних компаній-операторів.

Холдингова модель. Недоліки інтеграційної моделі та відсутність централізованого управління в моделі розділення можна усунути завдяки впровадженню холдингової моделі. Основна її перевага це координування діяльності окремих транспортних компаній-операторів завдяки утворенню керівної компанії, яка має економічні важелі впливу на них.

Висновки.

1. В даний час застосування радикальних ринкових моделей реформування залізничного транспорту (холдингової та розділення) є передчасним, оскільки в Україні не створене підґрунтя для впровадження інтеграційної моделі, яка завжди передує їм.

2. Враховуючи зазначене вище у теперішній час в Україні доцільно впровадити інтеграційну модель реструктуризації. Така послідовність реформування залізничного транспорту була реалізована в Росії, Казахстані та інших країнах Європи і Азії. Після застосування інтеграційної моделі реструктуризації ці країни поступово переходять до використання холдингової моделі реформування. Разом з тим при запровадженні інтеграційної моделі треба враховувати помилки, які були допущені в Росії при організації вантажних перевезень.

УДК 338.47

ВИЗНАЧЕННЯ ЗВ'ЯЗКУ КОЛИВАНЬ МАКРОЕКОНОМІЧНОЇ КОН'ЮНКТУРИ ТА СОБІВАРТОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Борович О.Д., к.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Нестабільна кон'юнктура світових ринків за останні роки вимагає дослідження взаємозв'язку між витратами виробництва, транспорту, зокрема, та коливанням цін, спровокованим змінами сукупного попиту. Зменшення попиту і, відповідно, цін товарів спонукають перевізників до зниження витрат і тарифів з метою втримати клієнтуру. Але можливості такого зниження обмежено як вартістю використаних ресурсів, так і сучасним рівнем техніки та технології. Виробничими ресурсами для транспорту є праця, паливо, електроенергія, матеріали, тощо. Їх здешевлення стає чинником зменшення собівартості перевезень, але не всі складові змінюються пропорційно. Так, зменшення заробітної плати обмежено колективними договорами між робітниками і роботодавцями та діяльністю профспілок, що протидіє зменшенню транспортних витрат. Можливість зменшення цін на паливно-енергетичні ресурси пов'язана з розвитком відповідних ринків, на яких відстежується досить сильна монопольна влада виробників, які намагаються утримувати високі внутрішні ціни на внутрішніх ринках для нейтралізації втрат на більш конкурентних зовнішніх. Таким чином, при погіршенні ринкової кон'юнктури заробітна плата та ціни на інші виробничі ресурси транспорту знижуються повільніше, ніж зростають під час економічного підйому. Вплив на витрати і собівартість перевезень зменшення в період прецесії товарної маси впливає лише на частину експлуатаційних витрат транспорту. На залізниці вона тримається в інтервалі від 30% до 50% в залежності від довжини розрахункового періоду та інших чинників, при тому залежні від обсягу перевезень витрати реагують на зміни асиметрично. Зменшення обсягів перевезень не викликає автоматичного зниження залежних витрат в той же мірі, як збільшення обсягів — їх зростання. Автоматично реагують лише паливно-енергетичні витрати та деякі витрати на матеріали. Витрати на оплату праці можуть автоматично знижуватись в частині понад нормованих робіт, але зростати в частині вимушених простоїв. Тому для зменшення експлуатаційних витрат пропорційно падінню обсягів перевезень необхідно проводити спеціальні заходи, в першу чергу з скорочення надлишкового контингенту.