

Законів України "Про підприємства в Україні", "Про господарчі товариства" і правових актів щодо корпоратизації. При цьому 100% акцій ДАК, що випускаються на розмір її статутного фонду, залишаються до прийняття у встановленому порядку рішення про їхній продаж у державній власності. ДАК дозволяє зберегти промислову базу залізничного транспорту як єдиного науково-виробничо-технологічного комплексу, можливість для перебудови управління підприємствами галузі на ринкових засадах, дозволяє здійснити організаційно-виробничі обслуговування підприємств, створює умови для цілеспрямованого і керovanого розвитку галузевої і міжгалузевої кооперації, а в перспективі для залучення недержавних інвестицій. Таким чином, форма ДАК найбільш повно відповідає принципам функціонування, вимогам і обмеженням щодо діяльності галузі і може бути рекомендована як оптимальна організаційно-правова форма реформування залізничного транспорту.

Отримано 18.09.2001

УДК 336:656.072(477)

В.П.ГУДКОВА

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ЕКОНОМІЧНА МОТИВАЦІЯ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Обґрунтовується необхідність державної підтримки системи пасажирських залізничних перевезень. Запропоновано механізм організації взаємовідносин між державою і галуззю, що відповідає вимогам ринкової економіки.

Користування пасажирськими залізничними перевезеннями приносить задоволення всьому суспільству, обумовлюючи виникнення побічних вигод. Тому чи буде справедливим покладати на плечі споживачів всю масу коштів, які витрачаються у процесі їх організації? Вважається, що "спрямована на отримання прибутку діяльність виробників забезпечує ефективний розподіл ресурсів, коли граничні витрати містять у собі всі витрати, які породжує виробництво, а ціна продукту в точності відбиває всі вигоди, які одержує від нього суспільство".

Компенсація цих вигод можлива у процесі реалізації державної соціально-економічної політики. При цьому слід розрізняти транспортну і соціальну політику держави. Транспортна політика означає регулювання економічних процесів усередині транспортної системи країни. Соціальна політика зводиться до соціального захисту і матеріального забезпечення окремих груп населення, доходи яких не відповідає

ють вартості товарів і послуг, необхідних для задоволення мінімальних потреб.

У даний час транспортна політика країн Західної Європи спрямована на підтримку залізничних перевезень. Про це свідчать положення Директиви ЄЕС "Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві" і Білої книги ЄС по залізничному транспорту.

У процесі моделювання фінансово-економічного механізму виявлено, що об'єктом політичного регулювання повинні стати економічні процеси операційних систем. В умовах комерціалізації та реструктуризації залізничного транспорту це означає фінансову підтримку комплексу залізничної інфраструктури. Регулюючи квиткову частину тарифу, держава впливає на загальну вартість проїзду пасажирів, розширює (при зниженні цін на послуги залізниць) чи, навпаки, скорочує (при вільному ціноутворенні) обсяги користування пасажирськими перевезеннями.

Як інструмент державного регулювання економічних процесів у галузі й обґрунтування розміру бюджетного субсидування пропонується використовувати концепцію паритету. Ця концепція припускає, що співвідношення квиткової частини тарифу (цін на послуги операційних систем) і цін на економічні ресурси, які споживає залізниця у процесі виконання перевезення (індекс паритету), повинно залишатися постійним. Механізм державного регулювання економічних процесів у галузі, заснований на концепції паритету, охоплює кілька етапів. На першому етапі визначається зміна вартості функцій залізниці – динаміка цін на економічні ресурси, на другому – моделюється середній рівень квиткової компоненти тарифу.

Як свідчать отримані результати, в умовах пасивної транспортної політики держави вартість квитка повинна вирости в три рази в далекому й у дев'ять разів у приміському сполученні. За рахунок цього середній рівень загального тарифу збільшується відповідно на 5,0 і 0,6 грн. У випадку, якщо квиток залишити на базовому рівні, будуть потрібні бюджетні асигнування як мінімум у розмірі 71% в далекому сполученні і 89% у приміському. Скоротити частку бюджетних асигнувань можна не більше ніж до 29-32%, інакше економічний ефект від пасажирських перевезень для залізниць буде негативним. Отже, виконання цих фінансових операцій у пасажирському русі є не вигідним.

На сучасному етапі економічного розвитку особливого значення набуває соціальна політика держави. В Україні соціальні проблеми загострені внаслідок низького рівня добробуту населення. У значній частині громадян доходи менше прожиткового мінімуму. Ситуація

ускладнюється відсутністю в держави необхідних фінансових ресурсів.

У сфері транспортних комунікацій вирішення проблем соціального розвитку має однобічний характер. Залізниці зобов'язані безкоштовно перевозити десятки категорій населення у приміському сполученні і надавати 50-процентні знижки (у ряді випадків вони досягають 100%) у прямому й місцевому сполученнях. Разом з тим правові норми фінансової відповідальності держави за організацію подібних перевезень мають рекомендаційний характер і практично не реалізуються. Бюджетні асигнування не покривають і двадцятої частини збитків залізниць, утворених в результаті транспортного обслуговування пільговиків.

Слід зазначити, що соціальна політика держави охоплює тільки індивідуальні блага, що мають властивість подільності і піддаються дії принципу виключення. У системі пасажирських залізничних перевезень виробниками індивідуальних благ є спеціальні структури. Це означає, що в процесі реалізації соціальних заходів держава вступає у взаємодію з підрозділами пасажирського комплексу залізниць.

Світовою і вітчизняною практикою накопичений інструментарій розв'язання соціальних проблем. Деякі методи регулювання мають нормативний характер (як у випадку з пасажирськими перевезеннями транспорту загального користування в Україні). Інші допускають економічну мотивацію суб'єктів господарювання. Серед інструментів реалізації соціальної політики, що забезпечують нормальне функціонування економіки пасажирських залізничних перевезень і її розвиток, треба виділити адресні субсидії споживачам, бюджетне субсидування пасажирського комплексу, державне (регіональне) транспортне обслуговування.

Отримано 02.10.2001

УДК 339.13:330.131.7

М.А. ДЯДЮК

Харківська державна академія технологій та організації харчування

ТЕХНОЛОГІЯ ПРИЙНЯТТЯ ЕФЕКТИВНИХ РІШЕНЬ З МІНІМІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКИХ РИЗИКІВ

Дається характеристика реальних сучасних можливостей підприємств торгівлі впливати на ризик, запропоновано алгоритм дослідження ризику й розробки протиризикових заходів.

У наш час акцент у дослідженні проблеми економічного ризику переноситься на процедури впливу на ризик, оскільки вони можуть