

ресурсів групи для забезпечення надійної, безперебійної, прибуткової та інвестиційної привабливості залізничної галузі України.

З цього визначення і виникає головна мета створення Державного транспортно – промислово – фінансового холдингу України – це об'єднання різних видів ресурсів економіки нашої країни з метою виведення залізничного транспорту України на конкурентоспроможний та принципово новий рівень його розвитку.

УДК 338.47:330.322 (477)

РОЗВИТОК ФУНКЦІЙ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СФЕРОЮ

Корнута Л.М., аспірант (НУ ОЮА)

Актуальним питанням для розвитку державного управління в транспортній сфері є його розгляд та удосконалення як системи функцій.

У кожній сфері є своя специфіка системи функцій державного управління економікою. На формування такої системи впливають різноманітні чинники та історичні процеси.

Міжнародна практика визначення та застосування функцій державного управління свідчить про те, що в першу чергу основними напрямками управління для держави є планування, прогнозування та регулювання. Економічно розвинені країни основним завданням в сфері економіки ставлять процес регулювання. Звичайно ж функція контролю присутня, але вона виступає наслідком та є основою забезпечення регулювання. Аналізуючи застосування функцій в державному управлінні транспортною сферою України, необхідно відзначити, що на жаль, в своїй практичній діяльності органи управління на перший план висувають функцію контролю, забуваючи про те, що контроль є кінцевим результатом всієї системи управління. Основою ж управління економічною системою є її регулювання.

Говорячи про перспективи розвитку та вдосконалення функцій державного управління транспортною сферою необхідно виділити функцію мотивації управлінської праці. Звичайно ж тут мають на увазі самі державні службовці. Саме від поведінки та вчинків управлінців і залежить ефективність управління в цілому.

Мотивація – важлива функція державного управління, в тому числі і в економічній сфері, без якої неможлива ефективна діяльність будь-якого керівника, і, відповідно, будь-якого органу управління. Мотивація вимагає від керівників розвинутих здібностей спонукати виконавців до

вищого рівня напруження зусиль, досягнення ефективних результатів праці.

В Україні для реалізації функції мотивації управлінської праці необхідна реалізація деяких передумов. Ефективним мотиваційним чинником у сфері державної служби є особистий економічний інтерес осіб, що здійснюють управління та в руках яких зосереджуються владні повноваження. Як відомо, сьогодні матеріальна винагорода українських держслужбовців не відповідає обсягу, інтенсивності їх праці та покладеної на них відповідальності. Тому необхідно, щоб державні службовці змогли забезпечити собі прийнятний в нинішніх умовах матеріальний рівень життя винятково завдяки професійній діяльності, професійним якостям.

Необхідно також забезпечити оптимальну міжпрофесійну, міжкваліфікаційну, міжпосадову, міжгалузеву диференціацію фінансового забезпечення державних службовців. Умови оплати праці кожного держслужбовця принципово мають співвідноситися з результатами його атестації, оцінкою професійної діяльності та врахуванням міри відповідальності.

Ще одним необхідним фактором є забезпечення високого рівня кваліфікації та підготовка керівного складу управління транспортною сферою. Керівники повинні володіти високими професійними якостями та організаційним вмінням.

Зазначені заходи сприятимуть покращенню системи функцій управління транспортною сферою України та підвищенню ефективності управління.

УДК 338.246.025.2.656.072

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями.

Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання функціонування пасажирських перевезень. Значний вклад у розроблення теорії державного регулювання зробили вітчизняні та

закордонні вчені-економісти у галузі теорії та практики. Проте зазначена проблема до тепер не охоплює усієї глибини складних з економічної точки зору та суперечливих процесів, що виступають соціальними наслідками ринкової трансформації вітчизняної економіки. Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання, стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України, що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень.

Зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі (до 84,4%), що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60% покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян.

Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень залізничного транспорту. Побудовано 6 моделей впровадження високошвидкісного руху. Отримано оптимальний варіант мережі, яка має максимальну відстань і охоплює міста, які мають населеність більш мільйона. На підставі оптимальної моделі розраховано необхідний інвестиційний пакет, який включає в себе будівництво верхньої будови колії і

необхідний рухомий склад. Зі всіх можливих варіантів обрано ті, які необхідні для більш детального розгляду. Проведені розрахунки підкреслюють економічну доцільність впровадження високошвидкісного руху.

Таким чином, виконано дослідження та запропоновані пропозиції, які мають забезпечити підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень в умовах реформування галузі.

УДК 625.015:613.1

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ

Котик В.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

З метою впорядкування існуючої практики тарифного регулювання на першому етапі реформ проводиться ряд заходів, що включають уточнення функцій і розподілення відповідальності державних органів, які здійснюють тарифне регулювання й розроблення відповідної нормативно-правової бази, а також передачу питань тарифного регулювання незалежному органу регулювання й регламентацію процесів тарифного регулювання. До числа останніх відносяться лібералізація тарифів на залізничні перевезення в конкурентних і тимчасово монопольних секторах; індексація тарифів для підтримки стабільних фінансових результатів діяльності залізничної галузі в умовах зміни макроекономічних показників; моніторинг і контроль ринку залізничних перевезень.

Важливим фактором здійснення реформування та реструктуризації є Тарифна політика держави. Тарифи на перевезення повинні покривати всі економічно обґрунтовані експлуатаційні витрати; забезпечувати сумарні доходи господарюючих суб'єктів, достатні для формування відповідної норми рентабельності, прибутків; бути єдиними для всіх користувачів і визначатися на підставі затверджених прейскурантів.

Тариф на вантажні перевезення повинен формуватися на основі оптимальної комбінації двох підходів - витратного, згідно з яким тариф повинен ґрунтуватися на собівартості транспортної послуги, і маркетингового, згідно з яким тариф формується з обліком плато-забезпеченості вантажу.

Тарифне регулювання на ринках з різними типами конкуренції повинно включати державне втручання. Державне регулювання тарифів має постійно здійснюватися в природно-монопольному секторі й поступово