

Таблиця 2 – Інвестиції в основний капітал за рахунок державних централізованих джерел фінансування в Полтавській області [1]

Роки	Інвестиції в основний капітал	
	млн. грн. (у порівнянних цінах)	відсотків від загального обсягу
1995	1108	77
1990	551	30
1995	81	11
2000	8	1
2001	8	1

Перехід до ринкових відносин викликає необхідність пошуку ефективних регіональних важелів формування амортизаційної політики підприємства з метою врахування особливостей регіону – прогресивні структурні зміни у виробництві, раціональні ресурсні пропорції, якісне удосконалення використовуваних ресурсів. З цією метою формування гнучкої, дієвої амортизаційної політики підприємства набуває особливої ваги, оскільки амортизаційний капітал – це власний фінансовий ресурс підприємства, який повинен забезпечити йому можливість простого відтворення основних фондів.

Розробка нової регіональної амортизаційної політики в Україні є досить актуальною. Це, в свою чергу, потребує створення нових теоретико-методологічних основ і механізмів системи управління амортизаційними процесами підприємств на регіональному рівні. Тому питання регіональних важелів впливу на амортизаційну політику підприємства вимагає послідовного вивчення, починаючи з визначення об'єктивного підходу до її методологічної основи.

1. Статистичний щорічник Полтавської області за 2001 рік. Частина перша. – Полтава, 2002.

2. Фінанси підприємств: Підручник / За наук. ред. проф. А.М.Поддєрьогіна. 3-є вид., перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2000. – 460 с.

Отримано 09.10.2002

МІНІСТЕРСТВО НАУКИ І ТЕХНОЛОГІЙ, НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ІНЖЕНЕРНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ»

УДК 656.23

Н.М.КОЛЕСНИКОВА, канд. техн. наук

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

### **ОБҐРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ВІДОКРЕМЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНОЇ, ЛОКОМОТИВНОЇ ТА ВАГОННОЇ СКЛАДОВИХ У ВИТРАТАХ ЗАЛІЗНИЦЬ ПО ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Розвиток ринкових відносин в Україні потребує подальшого реформування залізничного транспорту, яке повинне сприяти створенню конкурентного середовища у секторі перевезень. З цією метою необхідно забезпечити гарантований та недискримінацій-

ний доступ до залізничної інфраструктури операторів перевезень, для чого в першу чергу треба визначити витрати кожного учасника процесу перевезень.

Реалізація Програми реструктуризації на залізничному транспорті України, розрахованої на 1998-2003 рр., свідчить про те, що це тільки перший крок на шляху реформування залізничної галузі. Її реалізація розпочалась у період глибокої та затяжної кризи економіки України і була спрямована на адаптацію залізниць України до роботи в ринкових умовах, на прискорення інтеграції залізничного транспорту України в європейську транспортну систему. Вже сьогодні можна сказати, що реалізація Програми реструктуризації на залізничному транспорті дозволила стабілізувати економічне становище галузі, підвищити якість транспортного обслуговування народногосподарського комплексу і населення країни, вирішити першочергові завдання технічної модернізації залізниць, але цілком очевидно, що потрібна подальша реструктуризація на залізницях України.

Необхідність реформування залізничного транспорту України обумовлена об'єктивними потребами економіки держави. Українські залізниці, як і раніше, залишаються ключовим, а в деяких випадках єдиним засобом перевезення вантажів і пасажирів. Системотвірна роль залізничного транспорту підтверджується тим, що його доля у вантажообігу перевищує 43%, а в пасажирообігу – 62% [1]. У зв'язку з цим подальше реформування залізничного транспорту України відіграє важливу роль у забезпеченні соціально-економічної стабільності в державі й підвищенні ефективності її економіки.

Аналіз сучасного стану залізничного транспорту свідчить про те, що в галузі ще має місце ряд проблем, серед них такі, як:

- високий ступінь зносу основних фондів, що потребує великих витрат на їх поточне утримання і ремонт, створює загрозу втрати технологічної стійкості залізничного транспорту і визначає значну потребу в інвестиціях;
- система державного регулювання діяльності залізничного транспорту малоефективна (система регулювання залізничних тарифів недостатньо гнучка і стабільна; відсутній диференційований підхід до регулювання природно-монопольних, конкурентних і потенційно-конкурентних видів діяльності; відсутній механізм надання рівноправного та недискримінаційного доступу до інфраструктури операторам-перевізникам; недосконалою є нормативна база функціонування залізничного транспорту);
- стримується розвиток ринкових відносин у галузі й розвиток конкурентного середовища в секторі конкурентних та потенційно-конкурентних видів діяльності.

- Основними причинами, що стримують вирішення цих проблем, є:
- недостатня фінансова прозорість господарської діяльності залізниць;
  - відсутність ефективного механізму приваблення інвестицій, у першу чергу приватних;
  - перехресне фінансування збиткових видів діяльності за рахунок прибуткових;
  - відсутність конкуренції у сфері перевезень.

Невідкладність вирішення вказаних проблем визначає необхідність проведення подальшого реформування залізничного транспорту. При цьому в першу чергу треба розв'язати такі завдання, як:

- відокремлення від монопольного сектора конкурентних видів діяльності;
- збереження державного регулювання діяльності залізничної інфраструктури;
- поетапне припинення перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок прибуткових вантажних;
- удосконалення тарифної політики;
- розвиток конкуренції у сфері перевезень вантажів, ремонту рухомого складу, перевезень і обслуговування пасажирів;
- забезпечення гарантованого й недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури незалежних операторів перевезень;
- забезпечення фінансової прозорості всіх видів господарської діяльності галузі;
- підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту.

Вирішення вказаних завдань потребує перш за все створення належних економічних умов. Для відокремлення від монопольної структури конкурентних видів діяльності необхідно відокремити витрати за всіма видами діяльності. При цьому досвід розвинених країн світу показує, що до монопольного сектора на залізничному транспорті належить інфраструктура, яка забезпечує процес перевезень. До залізничної інфраструктури відносяться всі постійні елементи виробничого призначення (колія, будинки, споруди, пристрої контактної мережі, сигналізації, зв'язку і т. ін.), за винятком пристроїв з екіпірування, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу [3]. Таким чином, для відокремлення від монопольної структури конкурентних видів діяльності необхідно перш за все у загальних витратах залізниць з основної діяльності виділити витрати, пов'язані з утриманням та експлуатацією інфраструктури. Цю частину витрат будемо називати інфраструктурною складовою. Відокремлення інфраструктурної складової потрібно також для здійснення ефективного державного регулю-

вання залізничної інфраструктури, спрямованого на забезпечення макроекономічної ефективності й балансу економічних інтересів споживачів і виробників послуг монопольного сектора залізничного транспорту – сектора інфраструктури. Необхідність збереження державного регулювання діяльності залізничної інфраструктури обумовлена об'єктивними потребами в забезпеченні гармонічного розвитку єдиної транспортної системи країни і її економіки, національної безпеки і обороноздатності, мобілізаційної готовності залізничного транспорту, безпеки перевезень і т.д. Відокремлення інфраструктурної складової у витратах залізниць з основної діяльності дасть також можливість вирішувати питання компенсації збитків, пов'язаних із здійсненням соціально-значущих видів діяльності, а також інвестування модернізації та розвитку інфраструктури.

Крім того, згідно із статтею 10 Закону України “Про залізничний транспорт” від 4 липня 1996 р. №274/96-ВР будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого прямування та місцевого сполучення здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень. Але у даний час і будівництво та реконструкція магістральних залізничних ліній, і придбання рухомого складу для пасажирських перевезень здійснюються в основному за рахунок прибутків від вантажних перевезень. Тому відокремлення інфраструктурної складової у витратах по пасажирських перевезеннях є об'єктивно необхідним для вирішення питань інвестування оновлення матеріально-технічної бази пасажирських залізничних перевезень.

Поетапне припинення перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок прибуткових вантажних можливе лише за умови розробки й впровадження механізму підтримки збиткових видів пасажирських перевезень. Для розробки такого механізму треба забезпечити прозорість витрат по пасажирських залізничних перевезеннях. У цих витратах перш за все має бути відокремлена інфраструктурна складова. Як один з варіантів підтримки збиткових пасажирських перевезень на першому етапі припинення перехресного фінансування збитків від пасажирських перевезень за рахунок прибутків від вантажних може здійснюватися компенсування частини інфраструктурної складової витрат за рахунок дотацій з Державного бюджету (для перевезень у далекому прямуванні та місцевому сполученні) і з місцевих бюджетів (для перевезень у приміському сполученні).

Удосконалення тарифної політики має бути спрямоване на розвиток конкурентного сектора у сфері залізничних перевезень, тому відо-

кремлення інфраструктурної складової у витратах по перевезеннях дасть змогу визначати собівартість нитки графіка, буде підґрунтям для визначення плати за графіковий час (нитку графіка) і дозволить разом з вирішенням відповідних організаційно-правових питань надавати на конкурсній основі право користування інфраструктурою операторам перевезень. Це повністю відповідає Концепції реформування транспортного сектора економіки, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. №1684, якою передбачено розробку нормативно-правових актів, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням. Для розробки таких нормативно-правових актів саме на першому етапі необхідно здійснити відокремлення інфраструктурної складової у витратах залізничного транспорту України з основної діяльності.

Відокремлення залізничної інфраструктури у вигляді монопольного сектора дозволяє створювати умови для розвитку конкуренції у сфері перевезень вантажів, ремонту рухомого складу, перевезень пасажирів. Для цього необхідно виконати певні організаційно-правові заходи, до яких перш за все відноситься відокремлення витрат з утримання та використання інфраструктури, з утримання та використання вагонного парку (вагонна складова витрат), з утримання та використання локомотивної тяги (локомотивна складова витрат). Це пояснюється тим, що в більшості розвинутих країн світу з ринковою економікою оператор перевезень може бути одночасно і власником рухомого складу, але існують також компанії-власники рухомого складу, які надають рухомий склад в оренду операторам перевезень і здійснюють його ремонт. Частина рухомого складу може також знаходитися у власності компанії, яка володіє залізничною інфраструктурою і поряд з наданням права користування нею надає операторам перевезень рухомий склад в оренду. Виділення у витратах по перевезеннях інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових дозволить зробити перший крок на шляху створення операторів перевезень, які, з одного боку, будуть конкурувати за право надання послуг клієнтам, а з другого – за право користування залізничною інфраструктурою.

Щодо країн-членів ЄС, то в листопаді 2000 р. Європейським парламентом і Європейською радою було досягнуто узгодження по проектах нових редакцій трьох директив, що формують так званий залізничний пакет. Новою редакцією директиви 91/440 ЄС, що регламентує розвиток залізниць у країнах Європейської співдружності, передбачено обов'язковий розподіл обліку доходів і витрат. Щодо стру-

ктурного та інституціонального відокремлення функцій управління інфраструктурою від функцій управління експлуатацією, то воно залишається необов'язковим, але супроводжується обов'язковим відокремленням функцій, суттєво важливих з точки зору гарантованого прямого і недискримінаційного доступу до інфраструктури, тобто функцій розподілу пропускнуої спроможності, які пов'язані з встановленням плати за виділений графіковий час (нитку графіка) і з ліцензуванням права на перевізну діяльність [4]. Функції отримання плати за користування інфраструктурою можуть залишатися за залізничними структурами.

Щодо двох інших директив, то в директиві 95/18/ЄС визначаються вимоги до ліцензування підприємницької діяльності на залізницях, а в директиві 95/19/ЄС формулюються принципи розподілу пропускнуої спроможності (придбання графікового часу) та оплати права користування інфраструктурою. Аналіз нових редакцій директив, що входять до залізничного пакету країн Європейської співдружності, дає змогу стверджувати, що відокремлення у витратах по перевезеннях інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових не суперечить принципам, які покладено в основу цих директив.

Якщо Україна розраховує на інтеграцію в майбутньому своїх залізниць в єдину транспортну європейську мережу, то подальше реформування залізничного транспорту має враховувати вимоги цих директив. Для виконання вимог останніх якраз і необхідно відокремлювати інфраструктурну складову від локомотивної та вагонної у витратах по перевезеннях.

Поетапна реалізація Указу Президента України "Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій" від 19 серпня 1997 р. №853/97 має привести в майбутньому до створення на базі існуючих залізниць конкуруючих компаній різних форм власності. Як свідчить досвід розвинутих країн, це позитивно вплине на цінові (тарифи) і нецінові (рівень якості обслуговування клієнтури) показники в певних монопольних сегментах транспортного ринку. Але створення конкуруючих компаній різних форм власності на базі існуючих залізниць без виділення інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових у витратах залізниць з основної діяльності неможливе. Тому перш за все для проведення подальшого реформування залізничного транспорту України треба як у витратах по вантажних перевезеннях, так і у витратах по пасажирських перевезеннях здійснити відокремлення інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових.

І.Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Соколовська Н.С., Горяїнова Т.В., Прихненко О.В. та ін. Моніторинг показників основної діяльності підприємств залізничного транс-

порту України (1991-2000 рр.). – К.: ВАТ "ІКТП-Центр", 2001. – 163 с.

2. Слепов В.А., Семснова О.В. О государственном регулировании тарифов на транспорте // Финансы. – 2002. – №4. – С.67-69.

3. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. – 2001. – №8. – С.116-147.

4. Пакет директив ЕС по инфраструктуре // Железные дороги мира. – 2001. – №6. – С.14-15.

Отримано 28.10.2002

УДК 656.5

М.П.ФИЛЬКИН

Харьковский национальный университет им. В.Н.Каразина

## КОНЦЕПЦИЯ ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В УСЛОВИЯХ РЫНКА

Рассматривается проблема оптимизации процесса принятия управленческих решений. Указано на необходимость комплексного использования разнообразной методологии, а также инструментария принятия управленческих решений как на микро-, так и на макроуровне. Обоснована необходимость развития научных исследований в данном направлении.

Перспективным решением проблемы разработки и принятия управленческих решений являются анализ, классификация, стандартизация и оценка их рациональности при выборе наиболее эффективных факторов и условий. Научная систематизация средств и методов способствует повышению оперативности и экономической обоснованности управленческих решений.

При разработке концепции принятия решений можно выделить такие направления: 1) качественно-предметная концепция, которая отличается качественным подходом к процессу принятия решений; 2) комплексная концепция, которая характеризуется всесторонним учетом всех аспектов, а также рациональным объединением использования логического мышления, интуиции субъекта управления с математическими методами и вычислительными способами при формировании и выборе решений. Качественные соображения субъекта управления поддаются количественному анализу, что дает возможность получить наиболее обоснованное и рациональное решение.

На базе комплексной концепции может быть разработана технология принятия рациональных управленческих решений, которая может использоваться различными предприятиями независимо от их формы собственности и условий производства, учитывать максимальное количество факторов, влияющих на процесс принятия управленческих решений.