

По-четверте, розвиток міжнародної взаємодії вітчизняних регіонів з регіонами країн ЄС стримується відсутністю зворотного зв'язку між місцевими органами влади та центром, що позбавляє їх можливості впливати на процес розроблення й реалізації зовнішньої політики.

Тому подальші дослідження будуть пов'язані із визначенням напрямів удосконалення нормативно-правового забезпечення міжнародної співпраці регіонів і обґрунтуванням пропозицій щодо внесення змін до відповідних документів.

#### Література

1. Варналій З.С. Нова парадигма регіональної політики України / З.С. Варналій // Україна в 2007 році: щорічні оцінки суспільно-політичного та соціально-економічного розвитку : монографія / [за заг. ред. Ю.Г. Рубана]. – К. : НІС, 2007. – С. 321–334.
2. Воротін В.Є. Нова якість регіональної економіки як об'єкт державного управління територіальним розвитком в Україні / В.Є. Воротін // Україна в 2007 році: щорічні оцінки суспільно-політичного та соціально-економічного розвитку : монографія / [за заг. ред. Ю.Г. Рубана]. – К. : НІС, 2007. – С. 345–352.
3. Голікова Т.В. Державне управління територіальним економічним розвитком: теорія і практика : монографія / Т.В. Голікова. – К. : НАДУ, 2007. – 296 с.
4. Новицкий В.Е. Программно-целевой подход в государственной институциональной модели / В.Е. Новицкий. – К. : Аристей, 2005. – 40 с.
5. Войтович Р.В. Вплив глобалізації на систему державного управління (теоретико-методологічний аналіз) : монографія / Р.В. Войтович ; [за заг. ред. В.М. Князєва]. – К. : НАДУ, 2007. – 680 с.
6. Яремко Л.А. Глобалізований регіон та зовнішньоекономічна безпека України: теоретико-методологічний аспект : монографія / Л.А. Яремко. – Л. : Видавництво Львівської комерційної академії, 2007. – 524 с.
7. Борщевський В.В. Українсько-польське економічне співробітництво в умовах євроінтеграції : монографія / В.В. Борщевський. – Л. : Аверс, 2007. – 328 с.
8. Закон України “Про зовнішньоекономічну діяльність” : затверджений Постановою Верховної Ради України від 16.04.1991 р. № 960-XII, зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
9. Закон України “Про місцеве самоврядування” від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР, зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
10. Закон України “Про транскордонне співробітництво” від 24.06.2004 р. № 1861 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua>.
11. Проект Закону України “Про внесення змін до Конституції України” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua>.
12. Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2007–2010 роки : затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 1819 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.guon.kiev.ua>.
13. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року” від 21.07.2006 р. № 1001 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
14. Програма сприяння бізнесу та інвестиціям у Львівській області “На зустріч інвесторам” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ldp.lviv.ua>.

УДК 35.076

### ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК СУБ'ЄКТА ПРИРОДНОЇ МОНОПОЛІЇ: СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ВІТЧИЗНЯНА ПРАКТИКА

**Бойко О.В.**

Класичний приватний університет

#### Annotation

In the article theoretical and practical aspects of state regulation system of railway sphere of the Ukraine as innate monopoly structure are examined and the ways of its im-

provement in the conditions of economy transformation are substantiated.

#### Анотація

Розглянуто теоретико-прикладні аспекти системи державного регулювання підприємств залізничної галузі України як природ-

но-монопольної структури та обґрунтовано напрями її вдосконалення в умовах трансформаційної економіки.

### Ключові слова

Залізничний транспорт, державне регулювання, природна монополія, реформування, реструктуризація, конкуренція, лібералізація, дерегулювання.

### I. Вступ

Транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки. Без його ефективної роботи неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Частка підприємств транспортно-дорожнього комплексу у внутрішньому валовому продукті становить 10%.

Найважливіша роль у забезпеченні перевізного процесу належить залізничному виду транспорту. Його діяльність визначає характер економічних зв'язків між виробниками та споживачами продукції, економічними регіонами України, а також з іншими країнами. Частка перевезень вантажів залізничним транспортом (без урахування трубопровідного транспорту) становить майже 88%, на ринку пасажирських перевезень – близько 50% (на відміну від країн ЄС, де частка залізниць становить 8%), а у галузі міжнародних перевезень – 40% [1]. Доставляючи товари та ресурси споживачам, цей вид транспорту є безпосереднім учасником загальнонаціонального виробничого процесу, від ефективності функціонування якого значною мірою залежить підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів (за рахунок зменшення транспортної складової у кінцевій ціні продукції – питома вага транспортних витрат коливається від 15 до 30%) та піднесення економіки країни в цілому. Стосовно соціальної значущості залізничного транспорту, яка має декілька площин, відзначимо те, що значна частина доходів від його діяльності належить державі.

На жаль, сьогодні техніко-економічні та експлуатаційні характеристики залізниць знижуються, насамперед, унаслідок порушення процесів простого та розширеного відтворення основних фондів. Останнім часом темпи оновлення основних виробничих фондів скоротилися майже в 10 разів, що призвело до критичного рівня їх зношеності – понад 65%, зокрема їх активної частини – 80–95%. Такий стан технічних засобів залізничного транспорту не тільки не забезпечує високої якості обслуговування споживачів, а й не відповідає сучасним вимогам його безпечної експлуатації, що знижує ефективність діяльності галузі та впливає на її конкурентоспроможність, і в результаті має негативні наслідки в макроекономічному масштабі. Вирішення цих проблем потребує застосування невідкладних заходів з боку

держави щодо їх усунення, перш за все, шляхом розроблення та реалізації такої державної транспортно-інвестиційної політики, яка б забезпечила стабільне функціонування та розвиток на інноваційній основі.

Слід зазначити, що внаслідок історичних особливостей становлення технологічно-відтворювального процесу, а також можливості досягнення значної економії витрат на одиницю продукції в умовах нарощування масштабів транспортного виробництва, залізничний транспорт належить до небагатьох “природних” державних монополій, діяльність яких потребує обов'язкового державного регулювання.

Незважаючи на певні позитивні зрушення у сфері державного регулювання залізничного транспорту, вони досі не забезпечили очікуваного результату. Це зумовлено тим, що у вітчизняній практиці ще недостатньо врахований прогресивний світовий досвід державного регулювання підприємств залізничної галузі. Проте інтерес вітчизняних науковців до проблем формування державної регуляторної політики щодо залізничного транспорту останніми роками посилюється, у зв'язку з проведенням широкомасштабних реформ у цій галузі в розвинутих країнах, яка до речі традиційно вважалась “регульованою”. Окремі аспекти державного регулювання залізничного транспорту як монополістичної структури знайшли відображення у працях українських науковців В.Д. Базилевича, Ю.С. Бараша, Г.Д. Ейтутіса, Н.М. Колесникової, М.В. Макаренка, Н.Б. Малахової, Т. Мукмінової, Є.М. Сича, Г.М. Філюка, Ю.М. Цветова та ін.

### II. Постановка завдання

Мета статті – комплексний аналіз світового досвіду та вітчизняної практики застосування механізмів державного регулювання підприємств залізничної галузі та обґрунтування напрямів її вдосконалення в умовах трансформаційної економіки.

### III. Результати

Як зазначалося вище, залізничний транспорт є провідною інфраструктурною галуззю економіки України, яка відноситься до природних монополій, що зумовлює об'єктивну доцільність її державного регулювання.

Взагалі у світовій практиці є широкий спектр можливих впливів держави на природні монополії. Однак, порівняно з українським законодавством у країнах зі зрілим ринковим господарством інституційно-правові системи регулювання діяльності природних монополій удосконалювалися протягом багатьох років. У цілому регулювання діяльності підприємств суспільного користування, до яких належить і залізнична галузь, у багатьох розвинутих країнах здійснюється в межах загальних заходів з економічної та

промислової політики держави. Цей вплив реалізується у двох формах: прямій і непрямої. Серед форм прямої участі виокремлюють: державну власність, участь держави у власності та фінансуванні частини інвестиційних проектів і програм економічного розвитку компаній. Формами непрямої участі визнаються: загальні – регулювання цін, обсягів випуску, регулювання у сфері науково-технічного прогресу, податкова політика; й специфічні – ліцензійна діяльність та інші види.

Однак, слід зауважити, що останнім часом у світовій практиці інтенсивність і масштаби державного регулювання галузей, що містять природно-монопольні сегменти, суттєво зменшилися. У зв'язку з цим, кожна країна знаходить своє власне рішення щодо вибору форм та методів регулювання, які визначаються складною конфігурацією історичних, економічних і політичних умов кожної конкретної країни на кожному часовому інтервалі. Проте, на сьогодні можна виділити три найзагальніші напрями державної регуляторної політики, а саме:

- розвиток елементів конкуренції у галузях діяльності природних монополій шляхом їх реформування чи реструктуризації;
- посилення державного впливу шляхом створення спеціальних повноважних органів регулювання їх діяльності;
- вдосконалення цінового і тарифного регулювання ринків, що перебувають у стані природної монополії.

Відповідні зміни відбуваються і у сфері державного регулювання на залізничному транспорті, незважаючи на суттєві відмінності у самих системах регулювання країн Європейського Союзу (ЄС), США, Японії та інших. з розвинутою ринковою економікою; ці системи трансформуються у напрямках лібералізації галузі (зокрема шляхом їх реформування або реструктуризації), розвитку конкуренції в потенційно конкурентоспроможному секторі з послабленням галузевого регулювання та одночасним посиленням контролю за дотриманням встановлених правил конкуренції.

Сьогодні саме цей метод розглядається як альтернативний прямому державному регулюванню і є одним зі способів зменшення втрат суспільства від монопольної влади. При цьому найскладнішим питанням є проблема визначення оптимальної гостроти конкуренції – повна відсутність конкуренції призводить до зловживань монопольною владою і неефективності транспортного виробництва, а надлишкова конкуренція знижує стимули до процесів інвестування у залізничну галузь, особливо в довгостроковій перспективі.

Слід зауважити, що в Україні створення оновленої системи державного регулюван-

ня та контролю за діяльністю у залізничній галузі теоретики та практики справедливо пов'язують із прийняттям Закону “Про природні монополії” [2]. Як відомо, цей Закон, прийнятий Верховною Радою України у квітні 2000 р., став першим цілісним актом загальнодержавного регулювання ринків з природними монополіями. У Законі подано вичерпний перелік регульованих сфер діяльності, з виключенням послуг щодо транспортування вантажів і пасажирів різними видами транспорту. Адже, як показує світовий досвід, ці види перевізної діяльності можуть значно ефективніше функціонувати в умовах реальної конкуренції, і в цьому випадку економічні відносини між суб'єктами господарювання потенційно та реально конкурентних ринків виступають в якості об'єктів регулювання традиційного антимонопольного законодавства.

Сьогодні реструктуризація трактується, перш за все, як запровадження елементів економічної змагальності та створення галузевих передумов для розвитку конкурентних відносин; це передбачає формування комплексу організаційно-економічних заходів та відповідного нормативно-правового забезпечення, який включає:

- створення умов для ефективного функціонування залізничної галузі шляхом реструктуризації її майнового комплексу – відокремлення потенційно конкурентних сегментів від монопольних (експлуатаційних операцій від інфраструктури);
- реформування у виробничій чи організаційній структурі природних монополій з метою забезпечення високої ефективності як тарифного регулювання, так і оптимального оподаткування;
- вдосконалення системи управління суб'єктами природних монополій.

Очевидно, що реалізація цих заходів на залізничному транспорті буде супроводжуватися лібералізацією всієї системи управління галузі. Отже, від масштабів реструктуризації транспортно-залізничної галузі значною мірою залежать функції та методологія органів державного регулювання. Тому необхідним напрямом створення сучасної системи державного регулювання залізничного транспорту України стає проведення структурних реформ (реструктуризації) в галузі, які мають бути спрямовані на розвиток конкурентних відносин, що сприятиме більш ефективній її адаптації до ринкових умов господарювання, а також забезпечить реалізацію довгострокової стратегії розвитку.

Зважаючи на ключову роль залізничної галузі в народногосподарському комплексі країни, можна стверджувати, що державний вплив у цій сфері має обмежуватися певними рамками, які діють у двох площинах: з одного боку, регулювання залізничного транс-

порту як суб'єкта природної монополії на-самперед має забезпечити надійний захист інтересів споживачів транспортних послуг, виключення зловживань економічною владою суб'єктами господарювання на відповідному ринку тощо, а з іншого, – регулювання покликане створити ефективну основу для нормального функціонування та розширеного відтворення залізничного транспорту шляхом створення більш прийнятних умов для повного покриття економічно виправданих витрат підприємств з адекватним інвестуванням у розвиток галузі. В умовах соціальної спрямованості економічних перетворень цей підхід має стати одним з основних принципів у стратегії реструктуризації залізниць України.

Слід зазначити, що в багатьох розвинутих країнах залізничний транспорт ще в середині ХХ ст. втратив свій монопольний стан у зв'язку із загостренням конкуренції між різними видами транспорту на ринку транспортних послуг з перевезення, яка сприяла зниженню конкурентоспроможності залізниць та зумовила необхідність проведення реформ з метою адаптації залізничної галузі до функціонування в ринковому середовищі [3]. При цьому в різних країнах світу застосовуються різні моделі управління залізничним транспортом, а звідси – і відповідні методи державного регулювання. Про це свідчить міжнародна практика реформування залізничного транспорту, яка базується на двох основних концепціях-моделях: вертикальної інтеграції та вертикального розподілу [4].

Концепція вертикальної інтеграції застосовується у США, Канаді, Японії, окремих країнах Африки та Латинської Америки; передбачає створення компаній, які володіють або користуються на правах концесії територіально окресленою частиною інфраструктури разом із рухомим складом. На американському континенті зберігається думка про недоцільність відокремлення інфраструктури від експлуатації, оскільки саме так забезпечується стійкість технологічного процесу перевезень. Тобто кожна залізнична компанія володіє інфраструктурою, рухомим складом, окремими ремонтними підприємствами тощо і сама здійснює процеси перевезень завдяки праву вільного доступу до інфраструктури. Це обумовлює розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Так, наприклад, залізничний транспорт США від початку свого існування побудований на принципах вертикальної інтеграції. У власності вертикально інтегрованих вантажних компаній перебуває 90% інфраструктури залізниць. Тисячі кілометрів колії вантажних залізниць використовуються для пропуску поїздів декількох компаній за відповідну плату. В Японії вантажна залізнична

компанія використовує інфраструктуру шести пасажирських залізничних компаній для пропуску вантажних поїздів. У зазначених країнах залізничні-власники інфраструктури надають за плату право користування нею іншим компаніям. Однак ця плата не перевищує витрат, які мали б компанії-орендатори інфраструктури, експлуатуючи власну інфраструктуру [5].

Отже, шляхом надання права користування власною інфраструктурою іншим залізничним компаніям (що є обов'язковим та закріплене на законодавчому рівні) в сфері експлуатації створюється конкурентне середовище. Таким чином, унаслідок розвитку конкурентних відносин у сучасній системі державного регулювання залізничного транспорту превалюють процеси лібералізації.

Концепція вертикального розподілу полягає у розмежуванні функцій утримання транспортної інфраструктури та здійснення перевезень, що є конкурентною складовою реформування. На засадах вертикального розподілу здійснюється реформування залізничного транспорту в країнах Європейського Союзу (ЄС) та Росії. Так, у країнах – членах ЄС, відповідно до директиви ЄС "Про розвиток залізниць в Європейському співтоваристві" № 91/440, однією з найважливіших вимог до національних залізничних систем була вимога щодо відокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності та формування у сфері експлуатації конкурентного середовища, яку було реалізовано в різних схемах та моделях функціонування залізничного транспорту [6]. В цілому аналіз реформ, проведених у європейських країнах, показує, що максимального успіху було досягнуто там, де реструктуризація відбувалась на підйомі розвитку економіки країни і де були пройдені всі етапи, передбачені в директивах Євросоюзу. На жаль, країни, де реформування проводилось у стислі терміни приблизно 3–5 років, на сьогодні мають негативні результати, наприклад, Естонія. Отже, реформа залізничного транспорту в цих країнах орієнтована на вивід залізниць з-під жорсткого державного регулювання і спрямована на демонополізацію ринку залізничних перевезень [7].

Водночас у багатьох розвинутих країнах лібералізація окремих галузей з ознаками природної монополії, зокрема залізничної, зумовила появу системи незалежних органів регулювання діяльності суб'єктів природних монополій. Наприклад, у США вона має два рівні: федеральний та штату. До речі на загальнодержавному рівні перший такий орган у країні – Комісія з транспорту і торгівлі між штатами (тепер Комісія з торгівлі між штатами) – виник ще у 1887 р. [8]. Під його юрисдикцію були передані всі залізниці. Організація роботи комісій формується на базі основоположного принци-

пу про її незалежність як від політичних факторів, так і від впливу учасників економічних процесів у регульованих галузях – компаній та споживачів, а фінансування діяльності здійснюється за рахунок бюджетних асигнувань.

Процеси лібералізації залізничної галузі в країнах Західної Європи також сприяли формуванню інституту незалежних органів регулювання діяльності суб'єктів господарювання, причому їх кількість постійно зростає. Так, у Великобританії, Франції та інших країнах уже сформовано комісії, що здійснюють регулювання в галузі залізничного транспорту.

Стосовно створення інституту незалежного регулювання в Україні, слід зазначити, що Законом “Про природні монополії”, рядом указів Президента, зокрема “Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій”, “Про основні засади конкурентної політики на 2002–2004 рр. та заходи щодо їх реалізації”, також було передбачено створення відповідного регулювального органу. У рамках чинного конституційного поля ним є національні комісії – центральні органи виконавчої влади зі спеціальним статусом, незалежні від відомчого впливу та інтересів. Комісії не відповідають за ефективність діяльності галузевих підприємств і ліквідуються у разі виникнення передумов для розвитку конкуренції на відповідному товарному ринку.

Однак, незважаючи на задекларовані цілі, в Україні до сьогодні це завдання у галузі транспорту залишається невирішеним і тривалий час є предметом гострих дискусій стосовно того, що може стати одним із чинників стимулювання впровадження прогресивних реформ. По-перше, суперечки виникають з приводу проблеми фінансування таких заходів, по-друге, постає потреба у забезпеченні реальної незалежності таких органів. У світовій практиці оптимальним способом фінансування діяльності незалежних комісій виступають ліцензійні збори. Такий спосіб фінансування має певні переваги перед бюджетними асигнуваннями, оскільки дає можливість компенсувати витрати регулювального органу за принципом “платить споживач”; при цьому інші верстви населення не несуть тягаря витрат на регулювання. Більше того, цей спосіб дає можливість уникнути політичної залежності від влади та суб'єктів господарювання, якщо плата за ліцензію буде стягуватися на окремий рахунок державного бюджету і використовуватися суто за призначенням, тобто для фінансування регуляторної діяльності.

Реструктуризація залізничного транспорту України здійснювалась на підставі основних положень директиви ЄС “Про розвиток залізниць в Європейському співтоваристві” № 91/440 [9; 10]. Крім цього, нещодавно По-

становою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р схвалено Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту. До найважливіших завдань з реструктуризації залізничного транспорту щодо застосування положень директиви ЄС, слід віднести:

- розмежування функцій державного і господарського управління;
- вдосконалення чинної системи тарифів на перевезення вантажів з метою скорочення субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- формування режиму вільного і рівномірного доступу компаній-операторів з різними формами власності до інфраструктури залізничного транспорту (на основі системи ліцензування) тощо.

Основна роль у виконанні функцій державного регулювання діяльності підприємств у системі залізничного транспорту належить Міністерству транспорту та зв'язку України. Незаперечним монополістом у системі залізничного транспорту є Укрзалізниця. Цілком очевидно, що одночасно з функціями регулювання Мінтрансзв'язку виконує функції державного управління в галузі та функції корпоративного управління державними підприємствами. Укрзалізниця, яка виконує функції суб'єкта господарювання на відповідному ринку транспортних послуг, одночасно діє як підрозділ міністерства і виступає як орган управління та регулятор відносин між учасниками перевезень. Такий підхід неспроможний забезпечити об'єктивність у процесі регулювання, оскільки неможливо одночасно поєднати інтереси ринку, підприємств-монополістів та політичні інтереси влади, яка прагне в будь-який спосіб вирішувати гострі соціальні проблеми. Це сприяє також непрозорості відносин між Укрзалізницею та її контрагентами, створює умови для порушення об'єктивних економічних законів. Зокрема йдеться про питання ціноутворення та обліку витрат на послуги й роботи, застосування перехресного субсидування, нав'язування непотрібних споживачам послуг, зловживання на суміжних ринках тощо. Більше того, таке суміщення функцій у рамках однієї структури ускладнює застосування конкурентного законодавства. Все це дає підстави стверджувати, що чинна система державного регулювання в галузі залізничного транспорту є недостатньо ефективною, оскільки не спроможна забезпечити баланс інтересів природних монополістів, споживачів їхньої продукції та суспільства в цілому [1]. Саме тому виникає нагальна потреба у розмежуванні управлінських та регуляторних функцій, що також є одним із завдань реформування галузі шляхом її реструктуризації.

Узагальнення світового досвіду державного регулювання у сфері залізничного транспорту показало, що останніми роками у багатьох країнах Європи, зокрема Великобританії, країнах американського континенту, а також Японії спостерігається тенденція до зміни структури власності на залізничний транспорт – від державної до змішаної та приватної. Причиною зазначеного процесу є бажання урядів цих країн підвищити ефективність функціонування таких компаній в інтересах суспільства, скоротити витрати державного бюджету на їх утримання, обмежити сферу і масштаби державного втручання у їх функціонування.

Очевидно, що формування в Україні конкурентного середовища та активізація потенційно конкурентного сектора залізничної галузі також мають супроводжуватись еволюцією форм власності та подальшим розвитком продуктивних сил, що призводить до зростання можливостей залучення приватних інвестицій в оновлення рухомого складу, який на сьогодні є фізично зношеним та морально застарілим.

Однак, враховуючи певні політичні особливості як суспільства, так і Уряду та Парламенту України, а також рівень впливу залізничного транспорту на розвиток економічної системи, питання вибору тієї чи іншої форми власності поки що остаточно не вирішено. Серед учених і практиків немає єдиної думки відносно доцільності вибору тієї чи іншої моделі реформування на залізницях. Загальний підхід економістів та фахівців з управління залізничним транспортом передбачає, що держава зобов'язана контролювати залізницю незалежно від форми власності (для забезпечення безпеки руху поїздів; надання суспільству соціально необхідних послуг; збереження і розвитку залізничної мережі тощо) [12].

Тому на сучасному етапі розвитку суспільних відносин одним із першочергових завдань держави має стати створення сприятливого інвестиційного клімату для активізації залучення у цю сферу економіки всіх видів інвестиційних ресурсів. Світовою практикою передбачені різні варіанти залучення приватного капіталу та ініціативи у галузь, у тому числі й іноземного. Одним із варіантів є укладання з іноземним інвестором договору про спільну діяльність без створення юридичної особи. У цьому випадку передбачається суто технічне співробітництво, а передача прав на управління суб'єктом природної монополії – ні. Метою такого способу є технічна модернізація інфраструктурних мереж, упровадження енерго- та ресурсоощадного устаткування тощо. Основою співробітництва є також ліцензійні угоди, інжиніринг, інноваційна діяльність, промислове устаткування та інші. Головною пере-

вагою цього співробітництва є те, що країна зберігає контроль над об'єктами, що має неабияке значення для економічної безпеки. Така практика має місце в окремих галузях природних монополій у Франції, Данії, Німеччині, Швеції, Ірані та Мексиці. Можливим є також управління майном підприємства за рахунок його передачі у концесію на тривалий строк спільному підприємству, створеному за участю іноземного інвестора.

Підбиваючи підсумки проведеного аналізу вітчизняної практики державного регулювання залізничної галузі, слід зазначити, що з метою досягнення максимальної її результативності, перш за все, потрібно внести нові акценти у стратегію реформування залізничного транспорту (адже від цього залежать функції та методологія органів державного регулювання) відповідно до завдань, які ставить перед собою суспільство. У подальшому для її реалізації необхідно створити належне нормативно-правове поле, яке б забезпечило встановлення та підтримку стабільних "правил гри" в ринковому середовищі.

В цілому, враховуючи складність та багатоаспектність проблеми регулювання залізничної галузі в Україні, сьогодні необхідно, по-перше, звести до мінімуму політизованість підходів при прийнятті рішень, а по-друге, проводити послідовну державну транспортну політику на основі науково обґрунтованих підходів.

#### IV. Висновки

На основі аналізу досвіду зарубіжних країн та законодавчих актів ЄС було визначено, що основним заходом щодо створення ефективного механізму державного регулювання є розвиток конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту. З цією метою необхідно розмежувати в системі залізничного транспорту природно-монопольний і конкурентний сектори, тобто слід забезпечити розмежування функцій експлуатації залізниць і утримання інфраструктури, створення умов для відкритого доступу на справедливих умовах – спочатку для операторів вантажних перевезень, а потім і для пасажирських.

На сучасному етапі однією із суттєвих проблем державного регулювання галузі залізничного транспорту України є вибір ефективного варіанта реформування. Від масштабів реструктуризації транспортно-залізничної галузі значною мірою залежать функції та методологія органів державного регулювання. Також, відповідно до директив ЄС, необхідно розмежувати функції державного та господарського управління, які сьогодні в комплексі виконує Укрзалізниця. Основною проблемою залишається організація суб'єктів господарської діяльності та передача функцій господарського управління. Задля підвищення ефективності державного регу-

лювання на основі використання досвіду розвинутих країн доцільно створити інститут незалежного регулювання в Україні.

#### Література

1. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України : монографія / Г.Д. Ейтутіс. – Ніжін : Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.
2. Закон України "Про природні монополії" від 20.04.2000 р. № 1682-ІП.
3. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті / Н.М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.
4. Варианты неизбежных реформ // Железные дороги мира. – 2005. – № 9.
5. Данилова Т.Б. Юридические и практические аспекты применения КОТИФ в Украине / Т.Б. Данилова // Залізничний транспорт України. – 2003. – № 6. – С. 11–17.
6. Губский Б. Европейский выбор интеграционной политики Украины / Б. Губский // Экономика Украины. – 2003. – № 5. – С. 19–27.
7. Ейтутіс Г.Д. Основні моделі управління залізницями / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 6.
8. Бутыркин А. Проблемы реформирования естественных монополий / А. Бутыркин // МЭ и МО. – 2003. – № 12. – С. 6.
9. Матвіїв І.Б. Європейське залізничне законодавство : в 2-х т. / І.Б. Матвіїв. – К. : НВП Поліграф сервіс, 2006. – Т. 1. – 296 с.
10. Матвіїв І.Б. Європейське залізничне законодавство : в 2-х т. / І.Б. Матвіїв. – К. : НВП Поліграф сервіс, 2007. – Т. 2. – 312 с.
11. Базидевич В.Д. Природні монополії / В.Д. Базидевич, Г.М. Філюк. – К. : Знання, 2006. – 367 с.
12. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України / В.В. Корнієнко, В.В. Козак, Г.М. Легенький, А.Д. Лашко, О.М. Плянько, Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 5. – С. 3–9.

УДК 338.246.025

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ФІНАНСОВИЙ КОНТРОЛЬ ОПЕРАЦІЙ З ДАВАЛЬНИЦЬКОЮ СИРОВИНОЮ

**Борисенко О.П.**

кандидат економічних наук, доцент  
Академія митної служби України

#### Annotation

In this article are investigated problems which predetermine the necessity of introduction and development of state regulation and control of operations, is with raw materials supplied.

#### Анотація

Досліджено проблеми, що зумовлюють необхідність застосування державного регулювання та контролю за операціями з давальницькою сировиною.

#### Ключові слова

Державний контроль, операції з давальницькою сировиною, імітаційне моделювання.

#### І. Вступ

Для міжнародної економіки характерними є активні зовнішньоекономічні відносини у зв'язку з тим, що функціонування суспільства на сучасному етапі його розвитку неможливе без взаємного обміну сировиною, товарами, послугами, технологіями, інформацією. Повною мірою це стосується України, яка як незалежна, економічно самостійна держава займає певне місце у світовій системі поділу праці, має вагомий експортний потенціал у багатьох галузях економіки

та сприятливі фактори для розвитку таких зовнішньоекономічних операцій, як переробка давальницької сировини.

Перехід на ринкові умови господарювання спонукає підприємства до пошуку нових джерел отримання прибутку, одним з яких стала співпраця вітчизняних виробників з іноземними фірмами щодо надання послуг з переробки давальницької сировини.

У спеціальній і науковій літературі досить широко розкриті питання організації та проведення контролю фінансово-господарської діяльності підприємств (М. Баринінова-Закірова, М. Білуха, Ю. Большакова, Ф. Бутинець, П. Германчук, І. Стефанік). Створено багато праць, присвячених розвитку й здійсненню митного контролю та оформленню у процесі зовнішньоекономічної діяльності. Серед них найвідоміші – дослідження таких учених, як К. Владимиров, В. Голомозий, О. Гребельник, В. Козик, Л. Панкова, практиків – В. Науменко, П. Пашко, В. Русков та ін. Проте майже відсутні праці, присвячені питанням організації та проведення фінансового контролю за діяльністю суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності митними орга-