Всеукраїнська асамблея докторів наук з державного управління
Міжрегіональна Академія управління персоналом
Національна служба посередництва та примирення
Всеукраїнська Академія Наук Публічного Управління

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВИМІР РЕФОРМУВАННЯ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ В УКРАЇНІ

22 листопада 2019 р.

Київ 2019

УДК 35.08 (477)

Рекомендовано до друку Вченою Радою Навчально-наукового Інституту міжнародних відносин та соціальних наук Міжрегіональної Академії управління персоналом (протокол № 10 від 30.10.2019 р.)

Європейський вимір реформування публічного управління в Україні: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (22 листопада 2019 року) / за заг. ред. О. І. Пархоменко-Куцевіл. — К.: МАУП, 2019. — 97 с.

У збірнику публікуються матеріали доповідей учасників Міжнародної науково-практичної конференції "Європейський вимір реформування публічного управління в Україні" щодо проблем розвитку публічного управління через європейський вектор.

Розраховано на фахівців державного управління, працівників органів державної влади та місцевого самоврядування, науковців, викладачів, слухачів вищих навчальних закладів, які отримують освіту за спеціальністю "Публічне управління та адміністрування".

© Міжрегіональна Академія управління персоналом (МАУП), 2019

Н. П. Круценко
Етичні аспекти діяльності державних службовців 49

О. О. Кузьменко
Зарубіжний досвід правового регулювання публічної служби, рекомендації для України 52

І. П. Кринична, Н. О. Бараненко
Перспективні напрями розвитку державного управління у сфері страхування техногенних ризиків 57

О. В. Лаврук
Механізми державного управління у розвитку галузі тваринництва 61

І. Є. Лисюк
Сфери використання моделі 4р: зарубіжний досвід 64

О. І. Платонов
Лібералізація ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту як запорука розвитку мультимодальних перевезень 67

О. І. Пархоменко-Куцевіл
Формування антикорупційної культури як основа запобігання корупції 69

Д. О. Самофалов
Міжнародний досвід комунікацій в публічному управлінні та адмініструванні сфери охорони здоров'я 73

І. А. Семенець-Орлова
Організаційний розвиток у системі публічного управління освітніми змінами 77

І. Г. Сурай
Генеза поняття "публічна служба" 80

О. О.Філоненко
Проблеми розвитку системи комплексних реабілітаційних центрів для учасників антитерористичної операції 84

В. І. Шарий
Причорноморський регіон у стратегіях прибережних держав 86

Г. М. Юськов
Аналіз проблем становлення і функціонування служб із зв'язків з громадськістю органів місцевої влади 90

Т. С. Яровой, С. Р. Лавренюк
Лідерство на державній службі 93

В. А. Яценко
Public professionalism in an era of radical transformations 95

О. І. ПЛАТОНОВ
канд. екон. наук, докторант Міжрегіональної Академії управління персоналом

ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЗАПОРУКА РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах реформування залізничного транспорту на особливу увагу потребує процес лібералізації ціноутворення, суть якого полягає в послабленні державного регулювання ціноутворення та створенні таких умов господарював-ня, які б стимулювали розвиток конкуренції.

У світовій практиці лібералізація ціноутворення у природних монополіях здійснюється за методами, заснованими на:

- вартості обслуговування (*Cost-of service regulation* — COSR-регулювання);
- ефективності (*Performance-based regulation* — PBR-регулювання).

За COSR-регулюванням, тарифи та ціни визначаються через встановлення граничної рентабельності (норми прибутку) до задекларованого об'єктами регулювання рівня витрат. При цьому ініціація перегляду тарифів та цін відбувається за ініціативою, як правило, самої компанії, що підпадає під регулювання. Тарифи та ціни затверджуються регулятором та не підлягають зміні до моменту наступного перегляду [1, с.29]. Проте метод COSR-регулювання, як і будь-який з методів регулювання ціноутворення, не позбавлений недоліків. До числа яких варто віднести: відсутність стимулів до зменшення витрати та здійснення ефективної діяльності; допущення марного та неефективного використання ресурсів, що призводить до "роздуття витрат" та "роздуття потужностей" (ефект Аверча-Джонсона [4]).

В основу ж PBR-регулювання покладено посилення стимулів до ефективної діяльності, операційної ефективності та зменшення витрат. PBR-регулювання здійснюється у двох формах, а саме у вигляді механізму Award-penalty mechanisms (APM-механізму) та багаторічних тарифних планів (Multiyear rate plans (MRP-планів).

При використанні PBR-регулювання як за ARM-механізму, так і за MRP-планами застосовується метод граничного рівня цін, заснований на формулі "RPI-X", яка враховує два параметри, одним із яких є дефлятор RPI (Retail Price Index — індекс споживчих цін), а другим — так званий фактор підвищення продуктивності (X), тобто параметр, який враховує економію витрат та підвищення ефективності регульованої компанії. Особливістю застосування цього методу є те, що в перший рік його застосування ціни розраховуються за "старим" методом ("витрати плюс"), а в наступні — за новим методом, коли відбувається зміна методу регулювання [1, с.31].

У разі залучення інвестицій PBR-регулювання здійснюється з урахуванням методу RAB-регулювання тарифів (від анг. Regulatory Asset Base — регульована база інвестованого капіталу), за якого розраховується необхідна валова виручка — економічно обґрунтований рівень потрібного доходу, достатнього для покрит-тя витрат діяльності, виплат за залученим капіталом та інших виплат.

Перевагами RAB-регулювання є: стимулювання суб'єктів природних монополій до зниження своїх операційних витрат; формування мотивів для захисту прав власності інвесторів з точки зору того, що період, протягом якого "правила гри" залишаються стабільними є більш тривалим у порівнянні із періодом регулювання, що застосовується при методі COSR; забезпечення якості послуг, що надаються природними монополістами тощо [2, с.172].

Керуючись світовим досвідом, в Україні здійснено перші кроки лібералізації цін та тарифів на послуги залізничного транспорту, що в певній мірі зменшило вплив держави на процес ціноутворення. Проте діюча система ціноутворення до тепер характеризується надмірним та неефективним адміністративним навантаженням.

З реформуванням залізничного транспорту адміністративне регулювання цін згідно Проекту ЗУ "Про залізничний транспорт України" від 06.09.2019 р. за №1196-1 [3] має гнучко поєднуватися з ринковими механізмами, а отже, поряд з регульованими державою тарифами мають діяти вільні тарифи, які визначатимуться суб'єктами господарювання за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції. Державному регулюванню на залізничному транспорті має підлягати лише тариф на обов'язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури, який визначатиметься операторами інфраструктури за згодою Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту.

Таким чином, під лібералізацією ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту варто розуміти процес послаблення державного регулювання тарифів на обов'язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури, спрямований на розширення меж економічної свободи операторів інфраструктури та створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції на ринку послуг з мультимодальних перевезень.

Список використаних джерел

1. Богомолова Н., Садюк А. Стимули регулювання при лібералізації ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту. Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій: Серія "Економіка і управління". — Вип. 41 (1). — К. : ДУІТ, 2018. — 230 с.
2. Садюк А.В. Сучасні концепції та аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту. Економічний форум. 2016. №4. С. 171-176.
3. Про залізничний транспорт України. Проект Закону України від 06.09.2019 р. №1196-1. URL: Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки.
4. Averch H., Johnson L. Behavior of the Firm Under Regulatory Constraint // American Economic Review. — 1962. — Vol. 52. — №. 5. — Pp. 1052 — 1069.