

УДК 338.47:656.2

## ПІДХОДИ ДО ВСТАНОВЛЕННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ

*Паламарчук І. В., к.е.н. (УкрДАЗТ)*

*В статті автором виконані дослідження проблеми порядку встановлення тарифів на залізничні перевезення; встановлення порядку відшкодування збитків від надання пільг на залізничні перевезення.*

**Ключові слова:** *перевезення, тариф, державне регулювання.*

**Постановка проблеми.** "Укрзалізниця" вважає за необхідне розширити контрактні домовленості з Урядом, регіональними та місцевими адміністраціями для забезпечення компенсацій за надання збиткових послуг. Як правило, перехресне субсидювання послуг з перевезення пасажирів за рахунок рентабельної діяльності вантажного транспорту є небажаним і поступово буде поетапно виключене. Причина цього в тому, що перехресне субсидювання веде до штучного підвищення тарифів на вантажні перевезення, що в довгостроковій перспективі є шкідливим як для вантажного залізничного бізнесу, так і для ряду інших галузей, які покладаються на вантажний залізничний транспорт.

Встановлено, що без збільшення тарифів, ні далеко, ні приміське пасажирське обслуговування не буде прибутковим, а для ліквідації перехресного фінансування і забезпечення прибутковості вантажних перевезень необхідні державні субсидії [1].

Багато країн вирішують ці проблеми за допомогою комбінації, що складається з підвищення тарифів, передачі обслуговування місцевій владі і скорочення обслуговування. "Укрзалізниця", розвиваючи свій бізнес-план, більше покладається на передачу пасажирського обслуговування місцевій владі і менше на допомогу державних дотацій.

Тарифна політика українських залізниць базується на встановленні ставок, зменшених у порівнянні з Міжнародним транзитним тарифом. Широке застосування придбала практика знижок у залежності від обсягів і умов. Більш 80% вантажів було перевезено зі знижками від загального тарифу до 50%.

**Аналіз останніх досліджень.** Перевезення вантажів — одна з важливих ланок національної економіки держави. На відміну від виробничих галузей транспорт не створює продукту, але продовжує процес виробництва у сфері послуг, тому що без нього неможливе кінцеве доведення продукції до споживачів. Транспорт забезпечує зв'язки між галузями та підприємствами

національної економіки, регіонами держави, виробниками та споживачами.

При визначенні транспортних тарифів за базу береться собівартість перевезення вантажів, до складу якої входить вартість засобів виробництва, які використовуються у процесі перевезення, заробітна плата працівників та інші витрати. Собівартість перевезення залежить від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, відстані перевезення, виду вагонів та ін.

Ціноутворення на транспорті є складним процесом, що пов'язано з різноманітністю продукції, яка транспортується. Для перевезення вантажів і розрахунку за послуги транспортні підприємства встановлюють вантажні тарифи.

"Укрзалізниця" визначила принципи та конкретні заходи щодо використання цінових тарифів, достатніх для покриття своїх витрат. Але соціальна політика держави змушує залізниці встановлювати економічно невиправдані ціни на квитки для деяких категорій пасажирів. Дослідження, проведені наприкінці 90-х років показали, що "Укрзалізниця" втрачає гроші на вантажних і, особливо, пасажирських перевезеннях.

Резонанс, викликаний ініціативою Укрзалізниці підвищити тарифи на вантажні перевезення та тарифи на пасажирські перевезення у вагонах підвищеного комфорту (купе та СВ), зумовлює необхідність більш детально розглянути суть проблеми. Підвищення тарифів завжди провокує конфлікт, оскільки сторони – учасники економічних процесів – мають протилежні інтереси при встановленні цін: споживачі послуги жадають якнайнижчої ціни, виробники, відповідно, – якнайвищої.

В Україні залізничні вантажні перевезення перехресно субсидують пасажирські перевезення, тобто тарифи на вантажні перевезення перевищують їх собівартість, тоді як тарифи на пасажирські перевезення нижчі за рівень собівартості, що додатково обтяжує промисловість і спричиняє погіршення ефективності діяльності підприємств. Через низькі тарифи для пасажирів державна підтримка надається всім верствам

населення, а не тільки тим, хто її дійсно потребує. Внаслідок цього, наявна система соціальної підтримки характеризується низькою адресністю та неефективністю [2].

Що стосується наміру підвищити тарифи, то аналіз його обґрунтованості доцільно доручити спеціально створеній комісії, причому результати такої оцінки мають бути оприлюднені разом з інформацією щодо структури тарифів.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Проблема на українських залізницях полягає в тому, що система встановлення тарифів є непрозорою.

Укрзалізницею не забезпечується належне та якісне виконання завдань та функцій, покладених на неї як на орган управління залізничним транспортом загального користування. Такі результати засвідчила здійснена контрольно-ревізійним управлінням Міністерства транспорту та зв'язку України перевірка окремих питань фінансово-господарської діяльності Укрзалізниці, ДП “Укрзалізничпостач” та ДП “Український Державний розрахунковий центр міжнародних перевезень” за період з 1.01.2008 по 10.05.2008 року.

За інформацією контрольно-ревізійного управління, під час перевірки виявлені грубі порушення вимог чинного законодавства та численні недоліки у роботі як Укрзалізниці, так і ДП “Укрзалізничпостач” та ДП “Український Державний розрахунковий центр міжнародних перевезень”. Так, Укрзалізницею не забезпечується належне виконання покладених на неї завдань та функцій щодо формування і реалізації єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті, здійснення контролю за ефективністю використання і збереження закріпленого за підприємствами залізничного транспорту державного майна, забезпечення потреб залізниць та підприємств залізничного транспорту в матеріально-технічних та паливно-енергетичних ресурсах. “При цьому порушення щодо використання майна допускаються як самою Укрзалізницею, так і підприємствами, що перебувають у її підпорядкуванні”, - сказав начальник контрольно-ревізійного управління Олексій Прохоренко. Відповідно до результатів перевірки, унаслідок порушення вимог законодавства у частині розпорядження державним майном Укрзалізницею не отримано доходів від оренди на суму 213 тис. грн., здійснено безпідставних витрат на суму 79,58 тис. грн. та не перераховано до державного бюджету 787,465 тис. грн.

За період з 1 січня по 31 березня 2008 року застосування коефіцієнтів договірної рівня (договірних тарифів) до базових ставок Тарифної політики залізниць України на 2008 фрахтовий рік (ТП) призвело до надання додаткових знижок

експедиторським компаніям – ЗАТ “Інтертранс”, ТОВ “Укр-ТОК”, ПП “Транссервіс”, ГП “Екстес-Транспорт” (Україна) – на загальну суму 91 653,5 тис. грн. Отже, встановлення Комісією з реалізації тарифної політики Укрзалізниці на транзитні перевезення вантажів залізницями України різних коефіцієнтів (коефіцієнтів загального або договірної рівня) до базових ставок Тарифної політики залізниць України на 2008 фрахтовий рік ставить у нерівні економічні умови суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на ринку послуг з транзитних перевезень вантажів. “А з 1.04.2008 року Комісією з реалізації тарифної політики Укрзалізниці встановлено нібито “єдиний для всіх експедиторів рівень тарифних ставок”. Однак по деяким видам вантажів “за умови гарантованого середньомісячного обсягу перевезень” та враховуючи станцію відправлення вантажу Укрзалізницею було встановлено значні знижки, у той час як Мінтрансзв'язку наголошувало на недопущенні встановлення тарифних ставок та коефіцієнтів до базових ставок ТП Укрзалізниці на індивідуальній основі”, - сказав начальник контрольно-ревізійного управління. – Такі дії неприпустимі у розрізі прозорості, рівності та неупередженості при встановленні тарифів на транзитні перевезення” [7].

Інвестиції у розвиток послуг Укрзалізниці не орієнтуються на потреби споживачів, що призвело до того, що поточний технічний стан рухомого складу незадовільний. Поточного обсягу інвестицій у ремонт і відновлення рухомого складу недостатньо для довгострокової безперебійної діяльності галузі, яка була б спроможна швидко реагувати на зміни в економіці і, головне, не обмежувати, а тільки сприяти економічному зростанню у країні. Ситуація ускладнюється тим, що істотна частина доходів Укрзалізниці використовується для фінансування проектів, не пов'язаних з основною діяльністю залізниць (дорога Київ-Одеса, Одеський оперний театр, офіс Мінтрансу тощо), а також популістських/соціальних проектів, таких як безкоштовне перевезення школярів під час канікул. Пріоритетність використання отриманих коштів необхідно кардинально змінити, при цьому, на перший план необхідно поставити інвестиції в рухомий склад і колійне господарство.

**Мета статті.** Для вирішення вище зазначених та інших проблем залізничної галузі в першу чергу необхідно створити незалежну комісію, яка б встановлювала залізничні тарифи, та завершити корпоратизацію Укрзалізниці. Створення такої незалежної комісії дозволить збалансувати інтереси залізниці та споживачів послуг у сфері тарифів. Процес встановлення тарифів має стати прозорим, передбачуваним та економічно обґрунтованим, що, з одного боку, забезпечить залізницю достатніми для безперебійної

діяльності кошти в довготерміновому плані, а з іншого, припинить практику використання залізничних тарифів як безвідмовного способу залучення фінансових ресурсів. Корпоратизація Укрзалізниці, в свою чергу, дозволить їй зосередитись виключно на господарській діяльності, і, в тому числі, змінити пріоритети використання фінансових коштів [3].

### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

За рахунок підвищення тарифів на вантажні перевезення покриваються не тільки транспортні витрати, а й збитки від пасажирських перевезень.

Таким чином, іншою групою причин неефективності тарифної політики є неефективність самої галузі і державного управління нею. Сама по собі наявність перехресного субсидування свідчить про застосування адміністративних методів перерозподілу фінансових потоків. Отже, реформування вимагає не просто тарифна система. Зробити її ефективною можна тільки внаслідок поступової структурної реформи залізничного транспорту і формування оптимального державного регулювання у цій сфері. Це підтверджується світовим досвідом [6].

Наприклад, у кінці 70-х років внаслідок жорсткого державного регулювання та постійного підвищення конкуренції з боку інших видів транспортування близько третини залізниць США опинилися на межі банкрутства. Внаслідок проведення політики дерегулювання у сфері залізничних перевезень, що означало значне зменшення втручання держави у діяльність перевізників, було досягнуте істотне підвищення ефективності залізничних перевезень. І, відповідно, залізничні тарифи знизилися з 4,2 центів за тонно-милю у 1970 р. до 2,6 центів у 1988 р. А це, відповідно, підвищило конкурентоспроможність галузі, що, в свою чергу, сприяло збільшенню обсягів перевезень [5].

Оптимального державного регулювання тарифів не можна досягти без вирішення добре відомої проблеми пільг. Звичайно, держава не може повністю відмовитися від надання пільг.

Але пільги мають бути економічно і соціально обґрунтованими, з визначенням джерел відшкодування і закладенням у відповідні бюджети коштів на компенсацію збитків Укрзалізниці від їх надання. Зокрема, пільги на вантажні перевезення, надані державою господарюючим суб'єктам, щодо яких здійснюється протекціоністська політика, повинні відшкодуватись із державного бюджету. Якщо ж бюджет не може собі цього дозволити, пільги повинні бути скасовані. Тобто насамперед слід відшукати бюджетні кошти, а потім надати пільги [4].

Це означає, що будь-яку проблему потрібно вирішувати комплексно, на основі науково

обґрунтованого аналізу, з врахуванням інтересів як держави в цілому, так і окремих державних і корпоративних структур, а також і громадян.

**Висновки.** Підводячи підсумки, можна зробити наступні висновки:

- існуюча тарифна система недосконала і вимагає реформування;

- причинами неефективності державного регулювання тарифів на залізничні перевезення є, з одного боку недосконале формування тарифів, з другого - порядок витрачання надходжень від перевезень;

- створення Кабінетом Міністрів Міжвідомчої комісії є позитивним моментом в удосконаленні тарифної політики і дає можливість залучити до визначення тарифної політики не тільки державні органи, але й представників господарюючих суб'єктів;

- для удосконалення державного регулювання тарифів на залізничні перевезення потрібно: виробити науково обґрунтований механізм встановлення тарифів; віднайти джерела і шляхи компенсації збитків від надання пільг на залізничні перевезення; реформування тарифної системи проводити у комплексі із структурною реформою залізничного транспорту.

Перспективними напрямками дослідження проблеми державного регулювання тарифів на залізничні перевезення слід вважати: дослідження проблеми порядку встановлення тарифів на залізничні перевезення; встановлення порядку відшкодування збитків від надання пільг на залізничні перевезення.

### **СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ**

1. Макаренко В.М. Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті //36. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій транспорту М-ва транспорту України. – К.: КУЕТТ, 2003. – Вип. 3. - С.58-61.
2. Бараш Ю. Реформування пасажирського господарства залізничного транспорту України: 36. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій транспорту М-ва транспорту України. – К.: КУЕТТ, 2003. – Вип. 3. - С.75.
3. Сич Є.М., Гудкова В.П. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність. – К.: Вид-во “Аспект-Полиграф”, 2004. – С.174-190.
4. Закон України про природні монополії //Уряд. кур’єр. – 2000. – 24 трав.
5. Закон України про залізничний транспорт //Відом. Верховної Ради України. – 1996. - № 40. – С.183.
6. Thomas Gale Moore. Clearing the Track: The Remaining Transportation Regulations //Regulation. – 1995. – Vol. 18. – N 2.
7. <http://www.mintrans.gov.ua/uk/news/6415.html>

**Аннотація.** В статті автором виконано дослідження проблеми порядку встановлення тарифів, на залізничні перевози; встановлення порядку возмещення убытков от предоставления льгот на железнодорожные перевозки.

**Ключевые слова:** тариф, перевозка, государственное регулирование.

**Summary.** In the article an author is execute research of problem of order of establishment of tariffs; establishing order reimbursement of losses is from the grant of privileges on railway transportations.

**Keywords:** transportation, tariff, government control.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Плєтнікова І.Л.*

УДК 330.142: 656.2

## ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ Й ВЕЛИЧИНИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Плєтнікова І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*В статті досліджено сутність поняття „інтелектуальний капітал залізничного транспорту”, зроблена його декомпозиція за допомогою методу денотатного графа, розроблені підходи до його оцінювання як на рівня лінійних підприємств, так і на рівні залізниць та галузі в цілому.*

**Ключові слова:** інтелектуальний капітал, залізничний транспорт, структура інтелектуального капіталу, декомпозиція, оцінка інтелектуального капіталу.

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт України в умовах національної та загальносвітової фінансово-економічної кризи знаходиться у складному становищі: скорочення обсягів перевезень, прогресуюче старіння основних фондів, нестача коштів на оновлення передовсім рухомого складу та інші фактори призводять до зниження його конкурентоспроможності та ефективності функціонування. В цій ситуації керівництву залізничного транспорту, на нашу думку, треба звернути особливу увагу на інтелектуальний капітал, який складається з людського та структурного [1]. Саме шляхом розвитку інтелектуального капіталу, тобто, покращенням практичних навичок, творчих і розумових здібностей персоналу, системи управління, технічного і програмного забезпечення, організаційних форм та структур, корпоративної

культури, зв'язків з крупними вантажовласниками може бути досягнуто підвищення якості рішень, що приймаються, на всіх рівнях управління і, відповідно, зростання конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Тому актуальним є дослідження сутності, структури і методик оцінки інтелектуального капіталу для застосування цієї категорії в практиці діяльності залізничної галузі України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Термін „інтелектуальний капітал” введений у науковий обіг у 1969 р. відомим американським дослідником Дж. К. Гелбрейтом. Водночас глибокі теоретико-методологічні дослідження цієї економічної категорії були започатковані наприкінці ХХ ст. у працях Л. Едвінссона, Т. Стюарта, М. Мелоуна, Д. Даффі, Т. Фортьюна, П. Салівана, Л. Прусака, Д. Клейна, Е. Брукінга, Л. Хіроякі та ін. Однак новизна і складність цієї проблеми зумовили неоднозначність