

університету транспорту ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.

10. Цветов Ю.М. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України: монографія [Текст] / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов – К:КУЕТТ, 2007. – 222с.

11. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному

транспорті України. Монографія [Текст] / М.В. Макаренко. – К:КУЕТТ, 2003 – 478с.

12. «Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» [електронний варіант]: Режим доступу до публікації: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>.

**Аннотація.** В статье рассмотрены теоретические основы построения и реализации механизма реструктуризации, и на этой основе предложен механизм реструктуризации структурных подразделений вагонного хозяйства в условиях реформирования железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** реструктуризация предприятия железнодорожного транспорта, классификации видов процесса реструктуризации, стратегическая реструктуризация.

**Summary.** The article describes the theoretical basis of the construction and implementation of the restructuring mechanism, and on this basis, the mechanism of restructuring departments' rolling stock in railway reform.

**Keywords:** enterprise restructuring of railway transport, the classification of the restructuring process, strategic restructuring.

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

УДК 338.5:629

### РОЛЬ ЦІНОУТВОРЕННЯ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕТРОПОЛІТЕНУ

*Приймук О.Р., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)*

*В статті розглядається значення і роль тарифів для ефективного функціонування всієї міської транспортної системи. Досліджуються питання необхідності вдосконалення ціноутворення на метрополітені.*

**Ключові слова:** *вартість, міські пасажирські перевезення, метрополітен, тариф, ціна, ціноутворення.*

**Постановка проблеми.** Різні види транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів по місту, називаються міським транспортом. Міський транспорт – це і транспортні засоби (вагони метрополітену, трамвай, автобуси, тролейбуси, таксі), і шляхові пристрої (рейкові шляхи, тунелі, естакади і т.д.). Крім того, до міського транспорту відносяться електричні станції та мережі енергопостачання транспорту, ремонтні майстерні, трамвайні і тролейбусні парки, гаражі, депо, станції технічного обслуговування – без них нормальна робота транспорту в місті неможлива.

Ціноутворення на послуги міських пасажирських перевезень є складним процесом, який пояснюється такими обставинами як різноманіття видів громадського транспорту; транспорт пов'язує у єдине ціле увесь процес суспільного виробництва, розвиток та розміщення якого впливає на рівень продуктивності праці в масштабах всього мегаполісу, а також тим, що перевезення не мають уречевленої форми.

Так міські суспільні пасажирські перевезення поділяються:

- залежно від розташування шляхів відносно вулиць: вуличні (автобус, тролейбус, трамвай) та вневуличні (метрополітен, міська електричка);

- залежно від використання земної поверхні: наземні (автобус, тролейбус, трамвай, міська електричка) та підземні (метрополітен);

- за характером колійних пристроїв: рейковий (метрополітен, трамвай, міська електричка) та безрейковий (автобус, тролейбус);

- за швидкістю перевезення: швидкі (метрополітен, міська електричка, швидкісний трамвай) та звичайні (автобус, тролейбус, трамвай);

- за родом використовуваної рухової сили: з електричним двигуном (метрополітен, міська електричка, трамвай, тролейбус) та з двигуном внутрішнього згорання (автобус з карбюраторним і дизельним двигуном).

Міські пасажирські перевезення породжуються як виробничими, так і суспільними потребами населення. Так, з процесами матеріального виробництва пов'язані пересування трудящих на роботу та з неї в межах міської зони. Прискорення доставки таких пасажирів звільнює у

них час для відпочинку та виробництва і, відповідно, створює умови для підвищення продуктивності суспільної праці. Статистикою підраховано, що втрати часу пасажирів в дорозі на всіх видах громадського транспорту складають приблизно 7 млрд. чол.год. Резерви вивільнення часу перевезення пасажирів в сучасних агломератах властиві тільки швидкісним вневеличним видам транспорту, одним із яких є метрополітен.

Різноманіття та особливості видів транспортної продукції, роль транспорту в розвитку економіки країни найчастіше приховують природу утворення транспортних тарифів та дають привід деяким економістам відмовлятися від визнання закономірностей в побудові тарифів. Однак, в останні роки в зв'язку з жорстокою конкуренцією між різними транспортними компаніями економісти висловлюються за те, що основою для побудови тарифів є собівартість.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Більшість науковців приділяли увагу питанням встановлення тарифів на вантажні перевезення, так як вони є найбільш прибутковими і впливають на ефективність транспортної галузі.

Дослідженню ціноутворення на вантажні та пасажирські перевезення присвячені наукові роботи Колесникової Н.М. [2], Крейнін А.В. [3] та ін.

Не менш важливим є і вдосконалення системи пасажирських тарифів. Так Базилук А.В. [1] приділяв увагу особливостям формування тарифів на пасажирські автомобільні перевезення.

Питання побудови тарифів на послуги метрополітену залишаються відкритими і потребують досконалого вивчення. В сучасних умовах необхідно знаходити нові методи та способи удосконалення системи ціноутворення на швидкісному підземному транспорті, які дадуть можливість підвищити ефективність найбільш масового суспільного транспорту та створять умови для подальшого його розвитку.

**Вклад основного матеріалу.** У ринковій економіці ціни відіграють особливу роль у діяльності метрополітену, які формуються під дією багатьох соціально-економічних та виробничих факторів, що визначаються ринком виробника та споживача, при цьому кожен з них безпосередньо або опосередковано впливає на ринкову ціну, так як прямо чи посередньо формують попит та пропозицію даних транспортних послуг.

Досвід формування та застосування тарифів на послуги громадського транспорту у розвинутих країнах вказує на те, що тарифна політика розглядається як єдина цінова політика, при чому не як елемент міжгалузевого економічного механізму, а як важливий фактор стабільного розвитку всієї економіки та соціальної сфери. Тому цінові рішення є одною із основних проблем кожного транспортного підприємства, так як від ціни залежить

конкурентоспроможність, обсяги перевезення пасажирів, а отже доход, положення на ринку, фінансова та ділова стійкість.

Удосконалення ціноутворення необхідно розглядати як постійний процес приведення її у відповідність з програмами соціально-економічного розвитку мегаполісів та країни в цілому, з технічним прогресом, зростанням виробництва та споживання, зменшенням виробничих витрат. Ціни цілком повинні відображати суспільно необхідні витрати, забезпечувати відшкодування витрат виробництва та обігу і прибуток підприємству.

Ціна у ринковій економіці є важливим інструментом розвитку усіх галузей, оскільки виконує найважливіші економічні функції:

- обліку і зіставлення індивідуальних із суспільно необхідними витратами на виробництво окремих видів продукції;

- розподілу та перерозподілу національного доходу у всіх галузях;

- матеріального стимулювання до зниження індивідуальних витрат підприємств шляхом економії уречевленої праці, застосування більш прогресивних методів виробництва, передової техніки та технології.

На міському пасажирському транспорті використання цих функцій ускладнюється трьома важливими обставинами: розмежування функцій між інфраструктурою та наданням послуг; здійснення ряду задач по реалізації транспортної політики країни; розподілу між фінансуванням інфраструктури та стягування плати.

Головне призначення ціноутворення на послуги метрополітену полягає в отриманні доходу від надання ефективних і якісних послуг у міському секторі, також слугує зниженню транспортних перевантажень та від'ємного екологічного впливу на дорожній рух, підвищенню рівня координації різних видів міського транспорту та скорочення рівня бідності населення. Якщо метрополітен здатний вирішувати ці завдання, то від нього не можливо очікувати повне покриття витрат на його функціонування.

Економічний зміст ціни визначається ринковими відношеннями. Згідно закону вартості ціна і вартість не тотожні поняття і дуже часто не співпадають. Ну по-перше, ціна це не сама вартість, а лише її грошове вираження, по-друге, є знаряддям розподілу та перерозподілу національного доходу та матеріального стимулювання. Відхилення цін від вартості за необхідні й нормальні межі може проявлятися в економічних кризах з їх руйнівним впливом на економіку, що супроводжується знеціненням національної валюти. Таке відхилення є найшвидшою об'єктивною інформацією в тому розумінні, що за інших різних умов зниження прибутку відображає зниження суспільної зацікавленості у виготовленні продукції або надані послуг.

Не можна вважати за неможливе відшукування раціональних методів регулювання цін, впливу на процеси їх наближення до вартості. Одним з найвизначніших показників розвитку економічної науки полягає не в тому, щоб зупинити властиві ціні відхилення її від вартості, обумовлені природними змінами попиту і пропозиції, а в тому, щоб з допомогою економічних важелів, якими володіє держава, впливати на ринкове співвідношення попиту і пропозиції в напрямку зменшення потенційного руйнівного впливу такого відхилення на розвиток суспільства. Необхідно лише прагнути того, щоб виникаюча в цих умовах необхідність відхилення ціни від виробничих витрат було в достатній мірі економічно обґрунтовано. Якщо причин для відхилення немає, то і ціни повинні приблизно відповідати вартості. Так як ціна служить кількісним регулятором товарно-грошового обміну, то його еквівалентність досягається при відповідності до цінності транспортних послуг. Функціонування економічно обґрунтованих ринкових цін на послуги метрополітену тісно переплітається з формуванням фінансових відносин, які визначають отримання достовірних результатів виробничо-фінансової діяльності як самого підприємства, так і всієї економіки міста в цілому.

Для сучасного міста пересування людей є нагальною потребою і рівень її розвитку залежить від способу виробництва, соціально-економічного та політичного розвитку країни. Досягнутий рівень автомобілізації обертається недоліками для жителів агломератів. Так для перевезення 50 тис. пас. за годину в одному напрямку необхідні: при використанні виключно особистих автомобілів – дорога шириною 175 м.; при використанні тільки автобусів – 35 м.; при використанні метрополітену – рейкові колії шириною 9 м. Час – гроші, які допомагає заощадити саме громадський транспорт. В містах з великою часткою громадського транспорту, пішохідних та велосипедних доріжках (Мюнхен, Сінгапур) на дорогу до місця роботи людина витрачає 20-25 хвил., у Мельбурні, де існує велика залежність від приватних автомобілів цей час дорівнює 55-70 хвил. За підсумками січень-липень 2012 р. усіма видами пасажирського міського транспорту перевезено пасажирів на 3,4 % менше, чим за 7 місяців попереднього року, пасажирообіг скоротився на 0,9 %. Це свідчить про те, що більшість користувачів пересаджуються на власний транспорт і нехтують послугами громадського, створюючи тим самим пробки та затори на дорогах. Збільшилося користування тролейбусами на 0,6 %. Зменшився пасажирообіг автомобільним транспортом на 1,5 %, а трамваями – на 0,4 %. Пасажирообіг на метрополітені зріс на 0,3 % і зі збільшенням відкритих станцій буде ще зростати. Ми поки ще не замислюємося про раціональне використання міського простору, а між тим, деякі жителі м. Києва на дорогу на роботу і з неї

витрачають більше 3 год., а упущена вигода від пробок складає 2 % ВВП в рік. В сучасних мегаполісах основна роль в здійсненні пасажирських перевезень належить підземному електротранспорту – метрополітену, так як за 1 годину може перевести до 40 тис. пас. З мінімальним використанням міського простору.

Безперервне зростання чисельності агломератів, автомобілізації населення викликає подальший інтенсивний розвиток території міста, яка на сучасному етапі має задовільний стан і не може в повному обсязі задовольняти потреби пасажирів у пересуванні, що і створює перенавантаження доріг. Дана тенденція у перспективі буде поширюватися, що і викликає необхідність узгоджувати систему пасажирських тарифів, особливо на метрополітені у відповідності з економічно доцільними сферами обслуговування пасажирів.

Основною причиною стримування процесів підвищення тарифів на послуги метрополітену, що забезпечує відшкодування понесених витрат, є вплив соціального фактору. Існує ймовірність того, що населення не зможе в повній мірі сплачувати проїзд за зростаючими цінами і це може привести до виникнення соціального вибуху.

Слід враховувати і те, що як змінюються тарифи на пасажирські послуги залежить і рівень заробітної плати користувачів. Але зміна реальних доходів може відбуватися не тільки від зміни тарифів на послуги, а також за рахунок зростання самої грошової заробітної плати, збільшення виплат та пільг, що надаються населенню із місцевих фондів. Співвідношення тарифів на міські пасажирські перевезення та заробітної плати у м. Києві за 9 місяців 2012 р. показані на рис. 1.

Міські пасажирські перевезення виникають у особливих цілях населення та сплачуються користувачами із своїх власних доходів, так як і придбання промислових та продовольчих продуктів. До користувачів міським громадським транспортом відносяться люди, які мають низький рівень доходу (незахищені верстви населення): діти; домашні господарства, що мають низький рівень дохідності; літні люди та похилого віку (в яких не має прав водія або вони фізично не можуть управляти автомобілем); люди, які не мають автомобілі; люди, що живуть близь місця роботи; міські туристи. Тому пасажирські тарифи, на відмінність від вантажних, слід розглядати як різновид державних роздрібних цін і застосовувати до них їх принципи встановлення. Але за формою побудови вони відрізняються від роздрібних цін тим, що включають в себе тільки собівартість і прибуток транспорту. Роздрібні ж ціни у своєму складі мають податок на додану вартість, акцизний збір (якщо продукція є підакцизним товаром), торгові та посередницькі надбавки. Тому зміна рівня державних роздрібних цін найчастіше відбувається за рахунок зміни податків, а собівартість і прибуток залишаються незмінними. Це говорить

про те, що зміна роздрібних цін може і не відобразитися на виробничо-господарській діяльності підприємств. Зміна ж рівня пасажирських тарифів веде за собою зміну частки доходів транспорту і, відповідно, безпосередньо впливає на ефективність виробничо-господарської діяльності транспортних підприємств. При розробці пропозицій по зміні тарифів на транспорті послуги треба враховувати

один із важливіших факторів як співвідношення попиту та пропозиції на міські пасажирські перевезення, категорію населення, що користуються даними видами транспорту та її платоспроможність, можливості кожного виду транспорту як можна більше знижувати собівартість перевезень за рахунок впровадження новітніх методів та технологій перевізного процесу.

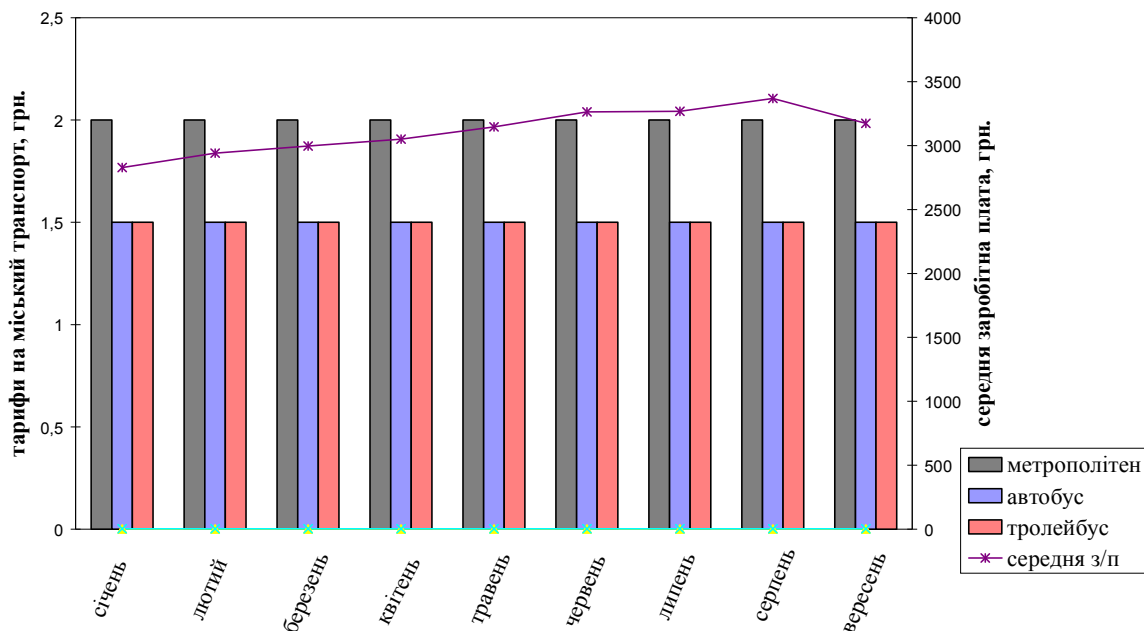


Рис. 1. Співвідношення тарифів на міські пасажирські перевезення та зарплатної плати у м. Києві за 9 місяців 2012 р.

Також важливою є і проблема встановлення пропорцій між цінами на різних видах міського транспорту, що визначається у відповідності зі сферами економічно доцільного їх застосування, при обов'язковому врахуванні рентабельності пасажирських перевезень тим чи іншим видом міського транспорту. Так як при пересуванні пасажир самостійно обирають зручний і найбільш придатний для себе вид транспорту, то при розробці пасажирських тарифів необхідно враховувати такі фактори, як виграш у часі, надані зручності, особливо при поїздках хворих, людей похилого віку, вартості поїздки тощо. Тому пасажирські тарифи на міському транспорті повинні бути достатньо гнучкими, щоб враховувати зміни, які відбуваються в умовах перевізного процесу та витратах експлуатації.

Тарифи громадського транспорту встановлюються місцевими органами влади і є єдиними на всій території міста. При затвердженні тарифів органи державної влади керуються рівнем життя та соціальними інтересами більшої частини населення, але при цьому не завжди враховуються результати діяльності метрополітену. Збитки даному

перевізнику відшкодовуються органами місцевої влади у вигляді дотацій, і, як правило, несвоєчасно. Це одна з основних проблем, що не дозволяє метрополітену ефективно функціонувати, модернізуватися та розвивати свою мережу. У економічно розвинутих країнах (США, деякі країни Європи) були спроби передати управління метрополітенами у приватну власність, але вони не досягли успіху і стали об'єктами більш активного втручання держави.

Так збитки у Київському метрополітені за I півріччя 2012 р. складають 983 млн грн., і все це за рахунок недосконалої системи ціноутворення. Існуюча система побудови тарифів була розглянута чотири роки назад і для того, щоб покращити стан підприємства необхідно встановити сучасні тарифи на економічно обґрунтованому рівні, основою яких складає оптимізація витрат за рахунок процесів автоматизації.

**Висновки.** Таким чином, тарифи на послуги міського пасажирського транспорту являють собою різновид державних роздрібних цін, економічною основою яких є вартість. Разом з цим, ціноутворення

пасажи́рських послуг враховує такі соціально-економічні фактори, як співвідношення накопиченої та споживаної частини національного доходу, між платоспроможним попитом населення і можливістю його задоволення та ін.

В сучасних умовах виникає необхідність в розробці економічних заходів щодо підвищення попиту на міські пасажирські перевезення саме громадським транспортом, особливо в мегаполісах, де число приватних автомобілів та чисельність населення перевищує пропускну спроможність вулиць та автомобільних доріг, що і приводить до незадоволення потреб пасажирів. Пасажирські перевезення метрополітеном в мегаполісах необхідно розвивати, так як вони є важливим елементом не тільки культурного рівня, а й відображають стан економічного розвитку всієї країни. Тому одним із важливих економічних заходів, направлених на вирішення цих задач є удосконалення діючої системи

ціноутворення на найбільш популярному виді міського пасажирського транспорту – метрополітені.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Базиліук А.В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: монографія. – К.: НТУ, 2010. – 176 с.
2. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.
3. Крейнин А.В. Цены и ценообразование на транспорте. – М.: Знание, 1969. – 63 с.
4. Приймук О.Р. Пасажирський транспорт як макрофактор розвитку мегаполіса // Зб. наук. пр. Держ. економ.-технологіч. ун-ту т-ту: Сер. Економіка і управління. – К.: ДЕГУТ, 2012. – Вип. 19. – С. 30 – 37.

*Аннотація.* В статті розглядається значення і роль тарифів для ефективного функціонування всієї міської транспортної системи. Розглядаються питання необхідності удосконалення ціноутворення на метрополітені.

*Ключеві слова:* ціна, міські пасажирські перевезення, метрополітен, тариф, ціноутворення.

*Summary.* The article discusses the importance and role of the tariff for the efficient functioning of the urban transport system. Investigate questions of the need to improve pricing for Metro.

*Keywords:* cost, urban passenger transport, metro, rate, price, pricing.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕГУТ Пасічник В.І.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 330.34:656.2 (447)

## ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГАРМОНІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Токмакова І.В. к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*В статті обґрунтовано необхідність еволюції концепції стійкого розвитку в напрямку гармонізації, визначені принципи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту.*

*Ключові слова:* стійкий розвиток, принципи гармонійного розвитку, залізничний транспорт.

*Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.* Залізничний комплекс є однією з найважливіших складових української транспортної системи. Він займає провідне місце в забезпеченні потреб суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Його поточна ефективна діяльність та перспективи у майбутньому стримуються внутрішніми і зовнішніми чинниками, серед яких слід визначити: зменшення обсягів вітчизняного виробництва, низький рівень транзитних перевезень, прогресуюче старіння основних фондів підприємств галузі, недостатня якість транспортних послуг та ін.

Вирішення проблем залізничного комплексу, що накопичувалися десятиріччями, надзвичайно складна задача, що потребує обґрунтованих стратегічних рішень забезпечення розвитку галузі у довгостроковій перспективі. Тому актуальним є формування нової сучасної парадигми розвитку залізничного транспорту.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* У роботах провідних вітчизняних вчених у галузі залізничного транспорту проблема розвитку залізничного транспорту розкривається у працях: Позднякової Л.О. [1], яка обґрунтовує необхідність соціально-економічного розвитку; Бараша Ю.С., Ейгуніса Г.Д., Цветова Ю.М., Макаренка М.В. [2-4],