

грудня 1999 року про надання допомоги країнам-партнерам у Східній Європі та Центральній Азії. TACIS CBC охоплює чотири держави: Білорусь, Молдову, Росію та Україну. Програма TACIS визначає такі цілі ТКС: сприяння прикордонних регіонів у подоланні їх конкретних проблем розвитку; заохочення зв'язків між країнами-членами; прискорення процесу трансформації у державах-партнерах через їх співпрацю з прикордонними регіонами ЄС та Центральної і Східної Європи; зниження транскордонних екологічних ризиків та забруднення навколишнього середовища [6].

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Не дивлячись на вигідне географічне і геополітичне розташування ЄР, проходження через територію окремих з них МТК, стан ТКС в багатьох ЄР, створених за участю України, знаходиться на незадовільному рівні, що гальмує євроінтеграційні прагнення нашої держави, знижує потенційні можливості її входження до спільного економічного, транспортного та митного простору.

Отже, активізація ТКС потребує участі України у міжнародних та європейських транспортних організаціях, приєднання до конвенцій та угод в галузі міжнародних перевезень, розробки спільної транспортної політики, яка б відповідала вимогам ЄС.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Затверджено транспортну стратегію України до 2020 року [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/uk/show/transports.html/>.
2. Зеркалов Д. В. Международные экономические зоны / Д. В. Зеркалов. – К. : Науковий світ, 2009. – 499 с.
3. Майбутнє в наших руках [Електронний ресурс] / Всеукраїнське громадське об'єднання «Успішна Україна». – Режим доступу : <http://uspishnaukraina.com.ua/analitics/4/31.html/>.
4. Європейська інтеграція – загальнонаціональний проект [Електронний ресурс] / Міністерство закордонних справ України. – Режим доступу : <http://mfa.gov.ua/poland/ua/publication/content/42767.html/>.
5. Передрій О. С. Міжнародні економічні відносини: навч. посіб. / О. С. Передрій. – К.: Знання. – 2008. – 264 с.
6. Regions 2020: an assessment of future challenges for EU regions [Електронний ресурс] / INTERREG ІІІС. – Режим доступу : [http://interreg3c.net/sixcms/list.php?page=home\\_en](http://interreg3c.net/sixcms/list.php?page=home_en)
7. Региональные программы 2007-2013 [Електронний ресурс] / PHARE CBC. – Режим доступу : <http://siseministerium.ee/13153/>.
8. TACIS Cross Border Cooperation (CBC) [Електронний ресурс] / TACIS CBC. – Режим доступу : <http://ec.europa.eu/agriculture/rur/leader2/rural-en/euro/p8-1-6.pdf/>.

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Бабич Д.В.  
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.135:338.5

### БАЛАНС ІНТЕРЕСІВ УЧАСНИКІВ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СФЕРІ ТАРИФОУТВОРЕННЯ

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

*Розкриваються основні завдання встановлення тарифів на міські пасажирські перевезення та зображений баланс інтересів між його учасниками. Встановлені цілі органів державної влади, операторів процесу перевезень та користувачів послуг щодо ефективності здійснення міських пасажирських перевезень. Аналізуються ситуації щодо прийняття рішень встановлення рівнів тарифів на громадському транспорті. Розглядається термін «цінова дискримінація» на основі поїздок та пасажирів.*

*Ключові слова: баланс інтересів, міський пасажирський транспорт, рівень тарифу, структура тарифу, тариф, цінова дискримінація.*

## БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ УЧАСТНИКОВ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В СФЕРЕ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ

*Приймук О. Р., к.э.н., доцент (ГЭТУТ)*

*Раскрываются основные задачи установления тарифов на городские пассажирские перевозки и изображен баланс интересов между его участниками. Установлены цели органов государственной власти, операторов процесса перевозок и пользователей услуг для эффективного осуществления городских пассажирских перевозок. Анализируются ситуации по принятию решений установления уровней тарифов на общественном транспорте. Рассматривается термин «ценовая дискриминация» на основе поездок и пассажиров.*

*Ключевые слова: баланс интересов, городской пассажирский транспорт, уровень тарифа, структура тарифа, тариф, ценовая дискриминация.*

## BALANCE THE INTERESTS OF URBAN PASSENGER TRANSPORT PARTICIPANTS IN TARIFF

*Priymuk O. R., Ph.D., assistant professor  
(State Economic and Technological University of Transport)*

*Setting tariffs for urban passenger transport aims to achieve a balance of interests and the interests of customers of the carrier, the carrier effective functioning, full cost recovery of urban passenger transport and private investment in order to improve the economic efficiency of the transportation of passengers. The objectives of the government to improve the socio-economic efficiency of urban passenger transport are: constant increase of user; setting low prices and tariffs; balancing prices and improved social cohesion; minimize public subsidies. For operators of the effect of the transport of passengers must: costs and maximize profits; creating attractive public transport systems. The main terms of the effect of consumers are: minimizing transport costs; quality conditions of carriage; timing and speed of delivery; safety and health of consumers of transport services.*

*At the present public transport, there are three situations decisions on tariffs: acts of power; solution offers operators and operators.*

*To indicate all kinds of variations in the practice of charging identical rates for all passengers and travel can be used the term «price discrimination». Price discrimination based travel reflects a situation where the price depends on the characteristics of the trip. There are the following categories of tariff structure: a fixed fare, zonal tariff rate based on distance. Price discrimination based on passengers reflects the situation where the price depends on the characteristics passenger. Thus, the formation of the structure of the tariff for services in public transport is a complex process and requires constant review and improvement.*

*Keywords: balance of interests, urban passenger transport, the level of the tariff, the tariff structure, tariff, price discrimination.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковим та практичними завданнями.** Ринкова економіка вимагає застосування нових принципів і методів побудови тарифів на міському пасажирському транспорті, що дозволяє адаптувати державну тарифну політику на пасажирському транспорті до змінених умов економічного розвитку країни. Пасажирський транспорт є однією з найбільш важливих складових сфери платних послуг населенню, соціальна значущість якої визначається у транспортній доступності, рівні транспортної рухливості населення та добробуту громадян. Тарифи служать важливим ринковим індикатором пропорційності розвитку попиту і пропозиції на ринку послуг міського пасажирського транспорту і є відправною точкою в плануванні фінансової діяльності транспортних підприємств.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Методика встановлення тарифів на міський пасажирський транспорт у вітчизняній практиці недостатньо опрацьована. У сучасній тарифній політиці відсутня збалансованість між доходами населення, визначенням рівня оплати за проїзд,

забезпеченням прибутковості перевезень, мінімального навантаження на бюджет при наданні якості транспортних послуг на належному рівні. Комплексному вивченню міського пасажирського транспорту присвячені дослідження І. О. Молодих [1], О. О. Поляков, В. П. Ходатаєв тощо. Велику увагу вивченню ціноутворення на міські пасажирські перевезення приділяли такі вчені, як: А. В. Базилюк [2], В. П. Гудкова [3], І. К. Салімжанов [4], І. В. Ліпсіц та ін. Проте складні питання формування та регулювання тарифів на громадському транспорті в нових умовах розвитку міських агломерацій залишаються недостатньо вивченими.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Рівень тарифів повинен бути таким, щоб прибуток, отриманий підприємствами громадського транспорту, покривав витрати на надання послуг з перевезення пасажирів та йшов на капітальний розвиток як самих підприємств так і їх інфраструктури. Даний принцип був би прийнятий якщо міський транспорт працював як комерційна служба. Але громадський пасажирський транспорт знаходиться в ініціативі місцевих органів влади та

реалізує соціальну політику. Отже, цінова політика громадського транспорту повинна знайти баланс між інтересами влади, операторів та пасажирів у здійсненні процесу перевезення.

**Формування цілей статті.** Основним завданням даної статті є встановити баланс інтересів учасників міських пасажирських перевезень, виявити основні цілі кожної групи перевізного процесу, а також проаналізувати можливі ситуації встановлення рівня тарифу на громадському транспорті.

**Виклад основного матеріалу.** Ціна на продукт або послугу є його мінова вартість. У міському пасажирському транспорті – це мінова вартість однієї поїздки. Ціна і тариф в даному випадку еквівалентні. Цінова політика громадського транспорту включає в себе всі дії впливу на ціни. У той час як тариф, розглядає різні ціни, що пропонує

той чи інший вид транспорту. Встановлення тарифів на міські пасажирські перевезення спрямоване на вирішення таких завдань:

- досягнення балансу інтересів споживачів послуг та інтересів перевізника, що забезпечує доступність пасажирських послуг для користувачів;
- ефективне функціонування перевізника;
- повне відшкодування витрат підприємств міського пасажирського транспорту, пов'язаних із здійсненням перевезень пасажирів;
- створення умов, необхідних для залучення приватних інвестицій у цілях підвищення економічної ефективності діяльності з перевезення пасажирів.

На рис. 1 зображений баланс інтересів учасників міських пасажирських перевезень.

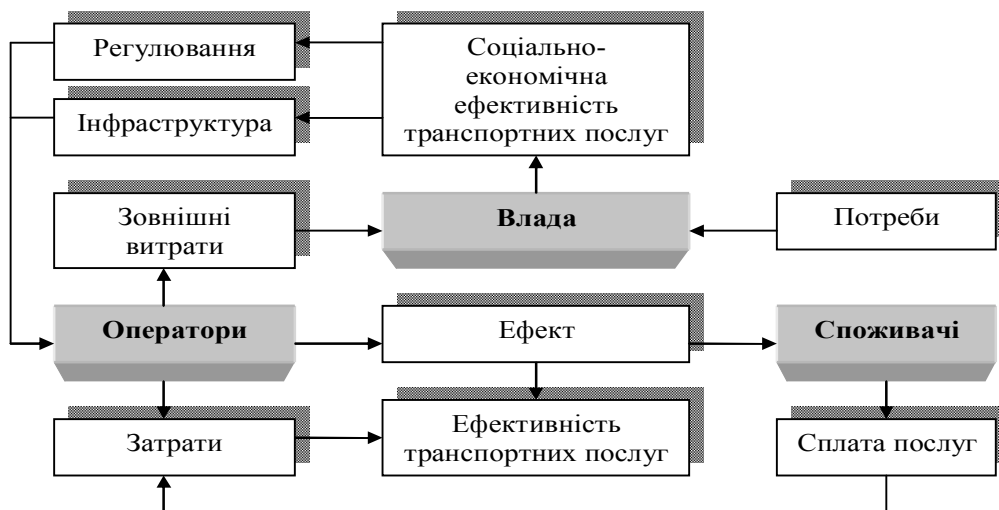


Рис. 1. Баланс інтересів учасників міських пасажирських перевезень

Ефективність міських транспортних перевезень завжди буде формуватися на двох рівнях за участю трьох суб'єктів: органів державної влади, операторів процесу перевезення та споживачів послуг [5]. Відповідно з таким підходом в основу забезпечення ефективності закладається максимально можливе згладжування протиріч між суб'єктом-оператором і двома іншими суб'єктами. На першому рівні економічна ефективність підприємств міського транспорту буде визначатися ставленням ефекту її роботи до затрат. На другому рівні – з трьох основних позицій:

- 1) якою мірою підприємства міського пасажирського транспорту задовольняють потреби держави в розвитку економіки і соціальної сфери;
- 2) якою мірою підприємства міського пасажирського транспорту задовольняють потреби споживачів для ведення бізнесу, забезпечення мобільності та інших аспектів якості життя;

3) які наслідки функціонування підприємств, що виражаються в зовнішніх витратах, з точки зору економічних, соціальних та екологічних завдань держави.

Цілями влади щодо підвищення соціально-економічної ефективності міських пасажирських перевезень є:

- постійне зростання користувачів міського пасажирського транспорту;
- встановлення низьких цін та тарифів;
- балансування цін і посилення соціальної інтеграції;
- мінімізація державних субсидій або фінансових компенсацій.

Для отримання операторами ефекту від процесу перевезення пасажирів міським транспортом необхідно:

- покриття витрат і отримання максимального прибутку;

- створення привабливих систем громадського транспорту.

Головними умовами отримання ефекту споживачів виступають:

- мінімізація транспортних витрат;
- якісні умови перевезення;
- своєчасність та швидкість доставки пасажирів;
- безпека та охорона здоров'я споживачів транспортної послуги.

Сила зв'язків у схемі формування ефективності залежить від сфери послуг транспортної системи. У сфері пасажирських перевезень соціальні задачі змушують державні органи вдаватися до директивного регулювання тарифів і відповідно компенсувати витрати для забезпечення необхідного рівня внутрішньої ефективності (рентабельності). У цьому випадку державні органи повинні брати на себе і забезпечення якісних показників роботи міської транспортної системи, так як ринкові механізми регулювання в умовах директивного визначення тарифів не діють [6].

Виходячи з викладених принципів можна сказати, що на сучасному громадському транспорті існує три ситуації прийняття рішень про рівень тарифів: постанови органів влади; пропозиції операторів та рішення операторів.

Сутність першої ситуації полягає в тому, що орган влади встановлює тарифи на перевезення пасажирів і оператор має право тільки на отримання консультацій щодо методики їх розрахунку та застосування. У другій ситуації ціни встановлюються за пропозицією оператора (розрахунок економічно обґрунтованих тарифів) і затверджується органом влади. Третя ситуація спостерігається у відкритому ринку, коли приватні перевізники самостійно встановлюють ціни на перевезення пасажирів.

Навіть якщо користувач і не бере участі в процесі прийняття рішень щодо формування структури тарифу, він впливає на нього опосередковано, тому рівень тарифів повинен враховувати доступність для усіх категорій споживачів.

Для позначення усіх видів відхилень у практиці стягування ідентичних тарифів для усіх пасажирів і поїздок, може бути використаний термін «цінова дискримінація». У цьому відношенні, цінову дискримінацію можна розділити на дві категорії: цінова дискримінація на основі поїздок та цінова дискримінація на основі пасажирів [7].

Цінова дискримінація на основі поїздок відображає ситуацію де ціна залежить від характеристики поїздки (час у дорозі, пройдена відстань тощо). В даному випадку цінова дискримінація відображає витрати перевезення у різних режимах (експлуатація транспортного засобу,

перевезення у «пікові» та «непікові» години, короткі чи довгі відстані).

Тут можна виділити наступні категорії структури тарифу:

- фіксована плата за проїзд – найпростіша система, в якій усі пасажирі сплачують ідентичні тарифи незалежно від маршруту, пройденої відстані, або типу пасажирів. Дана система ефективна коли більшість пасажирів проїжджають однакову відстань;
- зональний тариф – розділення мережі міста на зони, де за проїзд кожної встановлюється фіксована плата і пасажир сплачує за кількість зон, що перетинає. Це не дуже справедливого для пасажирів, які подорожують на короткі відстані, які включають дві зони, то і платити їм прийде за проїзд у двох зонах;

- тариф, заснований на відстані – встановлення ціни за фактично пройденою км шляху. При встановленні даного тарифу маршрут поділяють на етапи і для кожного встановлюють свій тариф. Тарифи етапів на різних ділянках маршруту змінюються залежно від відмінностей експлуатаційних витрат, різного попиту. Такі системи можна вважати досить справедливими, оскільки тариф для кожної поїздки пов'язаний з відстанню. Чим дрібніше масштаб тарифу, тим він більше є обґрунтованим. У цьому випадку найефективнішим є використання технології смарт-карт, що відкривають цікаві можливості для тарифів на основі фактично пройденої відстані. Тим не менш, оплата проїзду заснована на відстані менш справедлива, ніж фіксована плата за проїзд. Наприклад, більша кількість пасажирів з низькими доходами проживають у житлових районах, які розташовані на околиці міста, а це означає, що найбільшій користувачі платять більше за проїзд до центру міста.

Цінова дискримінація на основі пасажирів відображає ситуацію де ціна залежить від характеристики пасажирів (вік, соціальний статус тощо). Дану цінову дискримінацію використовують комерційні компанії як один із засобів сегментації ринку і максимізації доходів. Дана цінова дискримінація вважається соціальною, так як встановлює пільговий проїзд для цілого кола пасажирів: діти, пенсіонери, школярі і студенти, інваліди, ветерани, військові та міліція тощо. Відповідальність за фінансування пільгових тарифів часто лежить на центральних або місцевих органах влади, які повинні компенсувати оператору витрати.

При визначенні структури тарифу важливо ретельно розглядати такі питання як: простота у використанні для пасажирів, власні кошти, простота збору доходів, простота в управлінні для операторів, привабливість для пасажирів, максимізація доходів, скорочення шахрайства.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Незалежно від сфери функціонування міської транспортної системи найважливішими для суспільства залишаються завдання державних органів щодо зниження зовнішніх витрат функціонування громадського транспорту, що виражаються у формуванні вимог до використання транспортних засобів, режимів роботи, доступності тощо. Суперечності в оцінці ефективності роботи міської транспортної системи стимулюють розвиток нових форм транспортного обслуговування населення.

Враховуючи усі вище перелічені особливості формування структури тарифу на послуги у громадському транспорті можна зробити висновок, що система ціноутворення недосконала, не стимулює розвиток міської транспортної мережі, процес ціноутворення є складним і потребує постійного перегляду та удосконалення.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Молодых И. А. Пассажирский транспорт в пригородной зоне крупного города / И. А. Молодых. – М.: «Транспорт», 1976. – 144 с. pdf.

2. Базилук А. В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: монографія / А. В. Базилук, Я. Я. Назаренко; Нац. трансп. ун-т. – К.: НТУ, 2010. – 176 с.

3. Гудкова В. П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: монографія. – К.: ДЕДУТ, 2013. – 259 с.

4. Салимжанов И. К. Цены и ценообразование / И. К. Салимжанов – М.: КНОРУС, 2007. – 304 с.

5. Горев, А. Э. Основы теории транспортных систем. – СПбГАСУ: СПб, 2010. – 214 с.

6. Социально-экономическая эффективность регионального развития / С. Н. Растворцева, В. В. Фаузер, В. Н. Задорожный, В. А. Залевский; отв. ред. д.э.н., доцент С. Н. Растворцева. – М.: Экон-Информ, 2011. – 136 с.

7. Sheffi Yosef. Urban transportation network. – PRENTICE-HALL, INC., Englewood Cliffs, New Jersey, 1985. – 399 p. [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://sheffi.mit.edu/sites/default/files/sheffi\\_urban\\_trans\\_networks](http://sheffi.mit.edu/sites/default/files/sheffi_urban_trans_networks).

*Рецензент д.е.н., професор ДЕДУТ Бакаєв Л.О.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 656.078.1

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ СТРАН И ТЕРРИТОРИЙ

*Соляник Е. В., аспирант (ДНУЖТ ім. В. Лазаряна)*

*Рассмотрен Транс'євразийский коридор развития как усовершенствованное измерение сотрудничества, открывающее перспективы перед странами, основаные на индустриализации их экономик на новом качественном уровне. Транс'євразийский коридор развития является сложной, распределенной по территории сетью инфраструктур, в рамках которой возникают несколько типов их комплексирования. Определены основные задачи развития транспортных систем в ближайшем будущем. Рассмотрены основные направления инфраструктурного усовершенствования, связанные с созданием Транс'євразийского коридора развития для Украины. Определены возможные результаты от развития международных транспортных коридоров как условия создания Транс'євразийского коридора развития.*

*Ключевые слова: развитие, международный транспортный коридор, мультимодальная инфраструктура, транзитный потенциал.*

## МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ КРАЇН І ТЕРИТОРІЙ

*Соляник К. В., аспірант (ДНУЗТ ім. В. Лазаряна)*

*Розглянуто транс'євразійський коридор розвитку як удосконалений вимір співробітництва, що відкриває перспективи перед країнами, основані на індустріалізації їх економік на новому якісному рівні. Транс'євразійського*