

УДК 336.6:656.03

Владислав Коломійченко

ОСНОВИ ВИЗНАЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СКЛАДОВОЇ

Проаналізовані існуючі програми, методика та порядок формування інвестиційної складової в цінах на залізничному транспорті. Визначено основне призначення та мета встановлення інвестиційної складової у тарифах на вантажні перевезення. Розглянуто розбіжність між вантажовласниками і залізницею та необхідність у створенні Національної комісії регулювання транспорту. Досліджено порядок визначення інвестиційної складової, а також науково-практичні задачі при визначенні величини інвестиційної складової.

Ключові слова: ціна, тариф, методи, залізничний транспорт, вантажні перевезення, інвестиційна складова.

Проанализированы существующие программы, методики и порядок формирования инвестиционной составляющей в ценах на железнодорожном транспорте. Определены основное назначение и цель установления инвестиционной составляющей в тарифах на грузовые перевозки. Рассмотрено расхождение между грузособственниками и железной дорогой и необходимость в создании Национальной комиссии регулирования транспорта. Исследован порядок определения инвестиционной составляющей, а также научно-практические задачи при определении величины инвестиционной составляющей.

Ключевые слова: цена, тариф, железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, инвестиционная составляющая.

Existing programs, procedures, and procedure for forming the investment component in the price of rail transport. Definitely the main purpose and goal of attracting investment component of the tariff for freight. We consider the difference between the cargo-owners and railway and the need for the establishment of the National Commission for Transport Regulation. Study the order in determining the investment component as well as scientific and practical problems in determining the value of the investment component.

Keywords: price, tariff, railway transport, freight transportations, investment component.

Постановка проблеми. На сучасному етапі господарювання виникає потреба у постійних капіталовкладеннях. Це пов'язано з переходом від відновлювальної до інтенсивної моделі економічного зростання. Проте сьогодні залізнична галузь не в змозі повністю забезпечити себе капітальними інвестиціями за рахунок власних коштів. Тому одним із шляхів вирішення проблеми є включення до ціни інвестиційної складової.

© Коломійченко В. А., 2014

На сьогодні основним джерелом фінансування підприємств залізничного транспорту є власні кошти, які отримує залізниця у вигляді чистого прибутку та амортизаційних відрахувань від перевезень. При цьому частина прибутку від вантажних перевезень іде на покриття збитків, що несе залізниця, здійснюючи нерентабельні пасажирські перевезення.

Тому проблема розроблення методичних основ встановлення інвестиційної складової саме в тарифах на вантажні залізничні перевезення, які відповідають сучасним вимогам, в даний час є досить актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблеми ціноутворення присвячені роботи вчених і практиків: Желтякова І.О., Маховікова Г.О., Пузина Н.Ю., Мазур О.Є. [8], Шкварчук Л.О., Мочерного С.В. та ін.

Значний внесок у розвиток тарифної політики на залізничному транспорті зробили такі відомі вчені, як Чорний В.В. [10-12], Колесникова Н.М. [4-7], Макаренко М.В., Пасічник В.І. та ін.

Однак із розвитком економіки виникає необхідність удосконалення ціноутворення на залізничному транспорті для підвищення конкурентоспроможності галузі, що обумовлює необхідність включення інвестиційної складової в ціну. Зараз науково-методичні напрацювання щодо визначення рівня інвестиційної складової в тарифах на вантажні залізничні перевезення, які відповідають сучасним вимогам, перебувають на стадії розроблення, що обумовлює необхідність проведення подальших досліджень.

Виклад основного матеріалу дослідження. У галузі залізничного транспорту ще за часів адміністративно-командної економіки відбувалося централізоване державне ціноутворення. Це призвело до існування планового збиткового тарифу на пасажирські перевезення, що компенсується за рахунок перерозподілу прибутку від вантажних перевезень. В ринкових умовах перед підприємствами залізничного транспорту постала проблема нестачі фінансових ресурсів, а це – проблема оптимізації доходів, розробки ефективної політики ціноутворення, визначення тарифів на послуги.

Внаслідок практично повного зносу існуючого рухомого складу підприємств залізничного транспорту така стаття витрат, як амортизаційні відрахування в структурі собівартості, є незначною. Як наслідок – існуючі тарифи не передбачають інвестування в рухомий склад. Тому одним із методів вирішення даної проблеми є включення в розрахунок ціни за вантажні перевезення інвестиційної складової, що враховуватиме створення своєрідного фонду фінансування капітальних інвестицій.

Для кращого розуміння інвестиційної складової тарифу необхідно розглянути насамперед основне призначення та мету її встановлення, методику розрахунку і порядок використання коштів, які будуть отримані в результаті діяльності залізниці (рис. 1).

Розглянемо (рис. 1). *Розрахунок, порядок визначення.* Інвестиційна складова визначається за тарифними складовими у відповідності із затвердженою структурою інвестиційної програми. Для забезпечення прогнозованості рівня інвестиційної складової за тарифними складовими вона розраховується на підставі середньорічного обсягу інвестицій, затвердженої інвестиційної програми та очікуваного обсягу вантажних і пасажирських перевезень у плановому році. Розрахунок рівня інвестиційної складової в тарифі і за його складовими здійснюється на підставі затвердже-

них методик розрахунку тарифів на перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом [1, 2, 3].



Рис. 1. Основне призначення інвестиційної складової

Використання коштів. Кошти, отримані у вигляді інвестиційної складової тарифу, повинні мати цільовий характер і не використовуватися для інших цілей. Для забезпечення цільового використання кошти потрібно зараховувати одержувачем на відкриті спеціальні рахунки в обсязі, передбаченому в установлених тарифах для виконання інвестиційної програми.

Призначення. Основне призначення інвестиційної складової в цілому можна розділити на 3 види: відновлення наявної матеріально-технічної бази, нарощування обсягів виробничої діяльності, освоєння нових видів діяльності. Але основними пріоритетом є оновлення рухомого складу, так як його знос складає понад 90 %, а також підтримка та розвиток інфраструктури залізниці.

На даний час залізницям необхідно 189 млрд грн для реалізації інвестиційних програм. Усі ці кошти відразу неможливо вкласти в інвестиційну складову, оскільки значне підвищення ціни на перевезення може тільки загострити ситуацію. Тому

виникає необхідність у обґрунтованому розрахунку величини інвестиційної складової, що буде відповідати ринковим умовам і задовольняти всіх учасників перевезення. На рис. 2 схематично зображено розбіжність між вантажовласниками і залізницею, що потребує врегулювання.



Рис. 2. Протириччя при встановленні інвестиційної складової

З рис. 2 видно, що кожна із сторін має свої інтереси. На сьогодні практика вирішення цього питання не є оптимальною для вантажовласників, які хочуть і отримують послуги за меншим тарифом, але «втрачають» в якості перевезення (через незадовільний фінансовий стан підприємств) і тому регулювання величини інвестиційної складової має здійснюватися на державному рівні.

Виникає потреба у створенні Національного комітету регулювання транспорту (НКРТ) для:

- державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій і суб'єктів господарювання, що виконують діяльність на суміжних ринках, у сфері залізничних перевезень, зокрема з надання вантажних і пасажирських послуг;
- сприяння розвитку конкуренції у сфері організації перевезень;

– забезпечення проведення цінової і тарифної політики у сфері залізничних перевезень;

– сприяння ефективному функціонуванню транспорту на основі збалансування інтересів держави, суб'єктів природних монополій та споживачів товарів (послуг), що виробляються (надаються) суб'єктами природних монополій;

– захист прав споживачів товарів (послуг) на ринку, що перебуває у стані природної монополії, та на суміжних ринках у сфері залізничних перевезень.

Для розрахунку обґрунтованої величини інвестиційної складової варто розглянути послідовність визначення інвестиційної складової (рис. 3).

Як видно з рисунка, інвестиційна складова визначається на основі розроблених тарифів з урахуванням інвестиційної складової на основі затвердженої інвестиційної програми.

Сьогодні існують такі методичні рекомендації на залізничному транспорті з розрахунку тарифу, де включено інвестиційну складову:

– методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом;

– методика розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом;

– методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (ІС+).

Методика розрахунку тарифів на перевезення вантажів базується на методі, розрахованому на основі витрат (собівартості). Тариф включає плату за початково-кінцеві операції та операцію руху (з відокремленням інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових). Розрахунок тарифів здійснюється відповідно до запланованих на рік (на підставі фактичних) обсягів перевезень вантажів, економічно обґрунтованих планованих витрат, визначених на підставі державних і галузевих нормативів витрат ресурсів, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів) у плановому періоді. До розрахунку тарифів включається плановий прибуток, розмір якого є достатнім для забезпечення перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та виконання інвестиційних програм у період регулювання.

Завдяки розробленим методикам тариф має забезпечувати покриття економічно обґрунтованих витрат і отримання передбаченого планом прибутку.

Уже зазначалось, що інвестиційна складова визначається на основі розроблених та в установленому порядку затверджених інвестиційних проектів (програм). Але на даний час поки що не розроблений порядок формування інвестиційних програм у сфері залізничного транспорту, де були б зазначені особливості використання інвестиційних програм. Це – встановлення механізму розроблення, затвердження, погодження, схвалення інвестиційних програм з метою визначення обґрунтованості запланованих капіталовкладень, а також витрат у структурі інвестиційної складової тарифів на принципах економічної доцільності, а також цільового використання коштів. Це пов'язане з тим, що на відміну від інших сфер, де існує програма, залізниця має більш складну специфіку діяльності – різновидом виконуваних робіт і надання послуг. Залишається невирішеним питання: яким проектам віддавати перевагу і як розподіляти кошти між підприємствами залізничного транспорту.

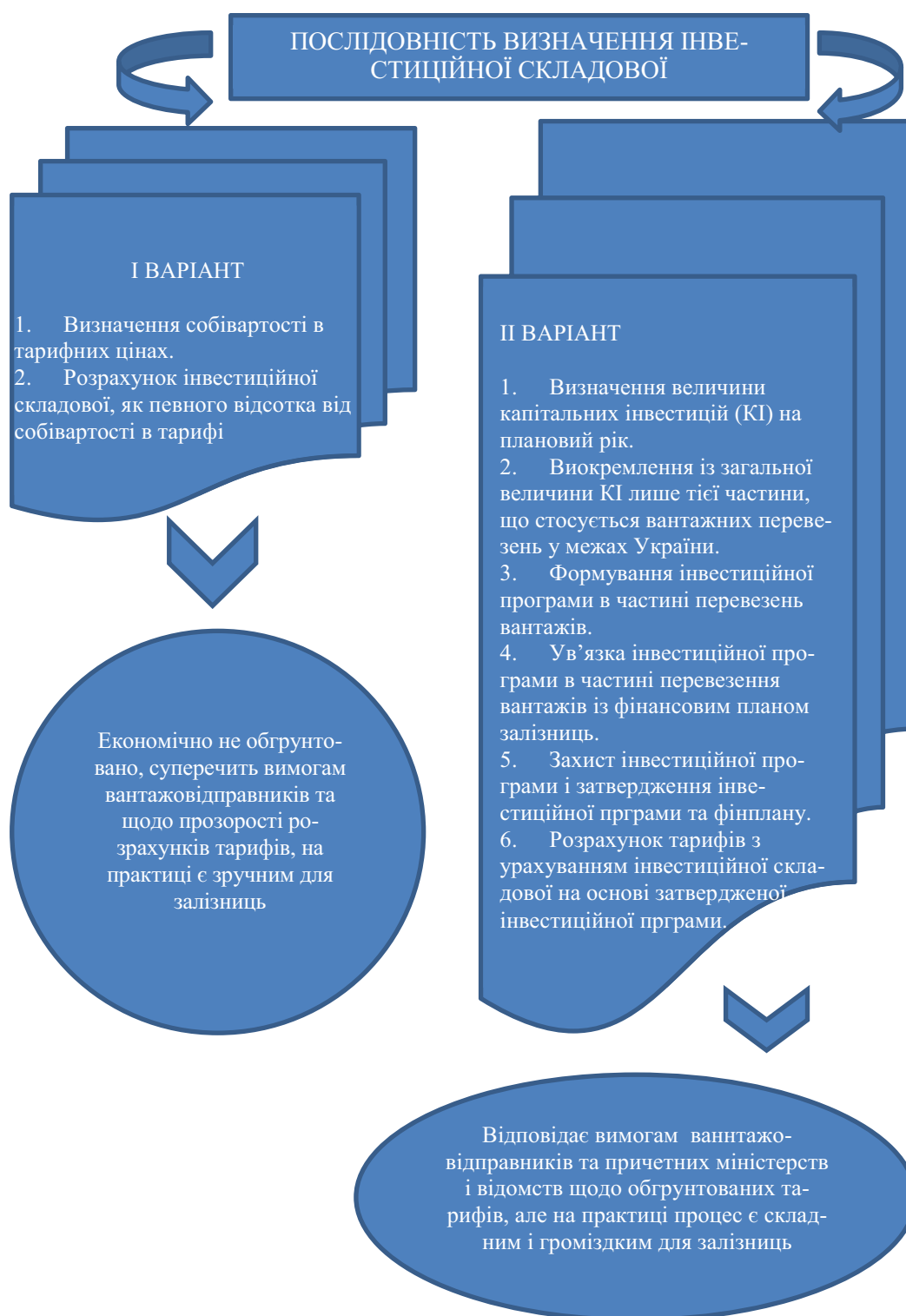


Рис. 3. Послідовність визначення інвестиційної складової

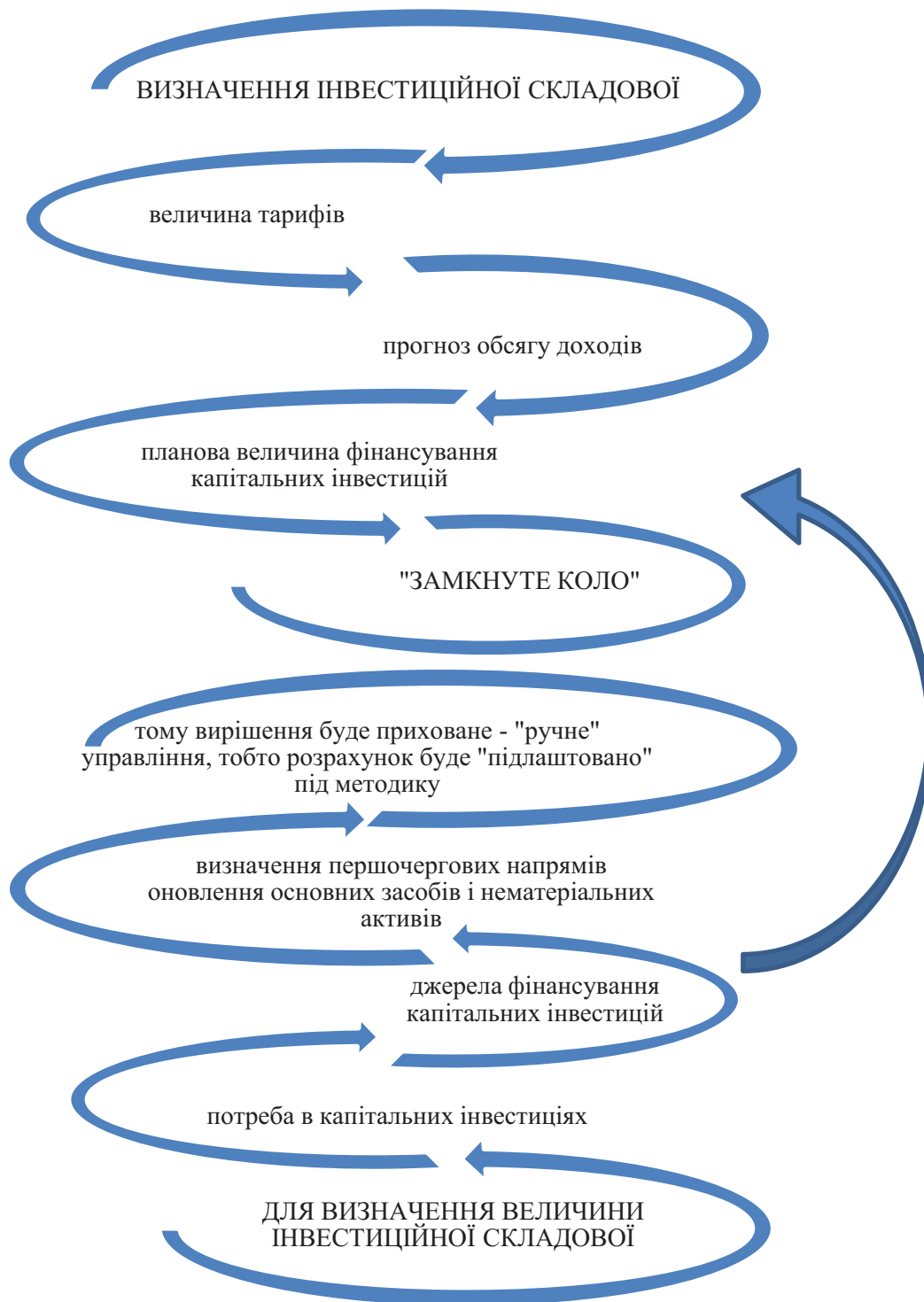


Рис. 4. Суперечність при визначенні інвестиційної складової

Рисунок 4 відображає складність при визначенні інвестиційної складової, оскільки інвестиційна складова визначатиметься за тарифними складовими у відповідності із затвердженою структурою інвестиційної програми, а інвестиційну програму неможливо затвердити, якщо невідомим є обсяг і структура джерел фінансування, що у свою чергу, прямо залежить від того, якою буде величина інвестиційної складової. Тому інвестиційна складова повинна затверджуватись одночасно з інвестиційною програмою, щоб «підлаштувати» її під методику розрахунку.

Отже, в цілому можна відокремити чотири основні задачі, вирішення яких потрібне для подальшого визначення інвестиційної складової (рис. 5):

1) *Розробка методичних підходів до розрахунку величини тарифів з урахуванням інвестиційної складової.* Методика визначає механізм формування тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, які мають забезпечувати:

- покриття економічно обґрунтованих витрат на перевезення вантажів;
- отримання передбаченого планом прибутку, достатнього для забезпечення нормальної виробничо-господарської діяльності;
- сплату всіх податків, зборів (обов'язкових платежів) і бюджетних відрахувань відповідно до чинного законодавства України.

2) *Порядок формування інвестиційної програми.* Необхідний з метою обґрунтування планованих витрат і прибутку, що приймаються до розрахунку тарифу та які спрямовуються ним на реконструкцію, модернізацію і розвиток основних засобів та інших активів. Сума коштів для фінансування інвестиційних програм визначається на підставі розроблених і затверджених в установленому порядку інвестиційних програм.

3) *Методика розподілу капітальних інвестицій за видами перевезень.* Основним завданням є проведення оцінки ефективності інвестицій у розвиток залізничного транспорту для забезпечення реалізації найбільш ефективних і необхідних програм, пов'язаних із розширенням економічного потенціалу залізничного транспорту. До цього часу в наукових дослідженнях практично не знайшли відображення питання розподілу інвестицій у розвиток залізничного транспорту. Особливо це стосується визначення та обґрунтування важливості інвестування різних видів діяльності залізничного транспорту.

Використання коштів. Кошти, отримані у вигляді інвестиційної складової тарифу, повинні мати цільовий характер і не використовуватися для інших цілей. Для забезпечення цільового використання кошти потрібно зараховувати одержувачем на відкриті спеціальні рахунки в обсязі, передбаченому в установлених тарифах для виконання інвестиційної програми.

Висновки та пропозиції. Отже, інвестиційна складова – кошти, що передбачені для фінансування капітальних вкладень, які спрямовуються на розвиток виробничої діяльності у сфері перевезення вантажів (або пов'язаної з перевезенням вантажів), є складовою розрахункового прибутку (додатково до амортизаційних відрахувань) та направляються на реалізацію затверджених у встановленому порядку інвестиційних програм.

Для забезпечення прогнозованості рівня інвестиційної складової за тарифними складовими вона розраховується на підставі середньорічного обсягу інвестицій, затвердженої інвестиційної програми та очікуваного обсягу вантажних і пасажирських перевезень у плановому році.

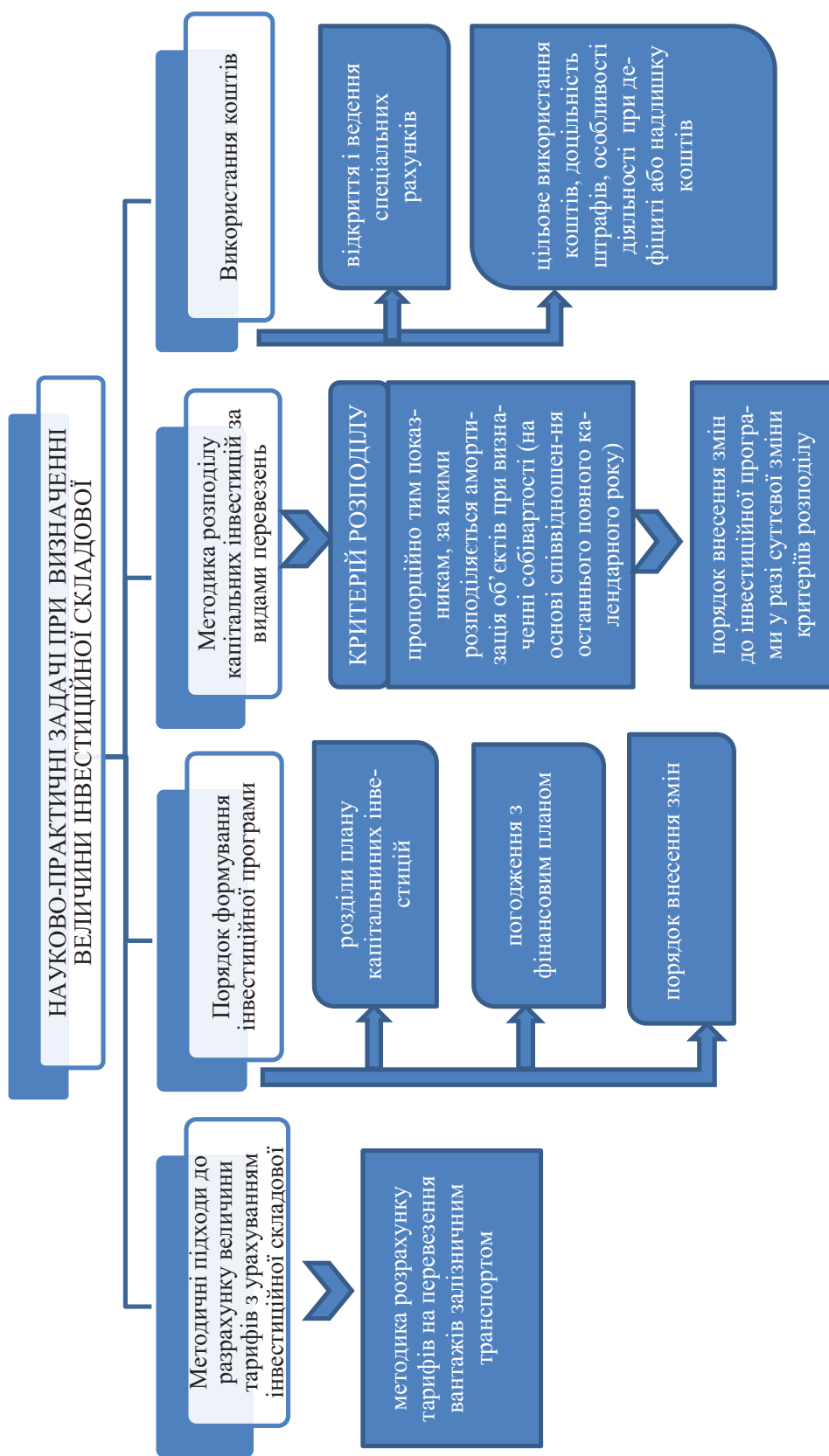


Рис. 5. Науково-практичні задачі при визначенні величини інвестиційної складової

На сьогодні існуючий обсяг капітальних інвестицій менший за необхідний в кілька разів, а частка власних коштів у структурі джерел фінансування значно менша половини, при цьому частка інвестиційних коштів з прибутку в рази менша за амортизаційні джерела; таким чином, для того, щоб задовольнити потребу в інвестиціях за рахунок лише доходів від основної діяльності, необхідно суттєво збільшити або обсяги перевезень, або тарифи.

Отже, інвестиційна складова повинна розраховуватись на підставі не тільки вище переліченого, а також на підставі прогнозу ринкового становища в частині прогнозних обсягів перевезень з обов'язковим урахуванням реакції користувачів послуг на зміну рівня тарифу. Проведені дослідження будуть використані при розв'язанні завдань у зміні рівнів тарифів і при встановленні інвестиційної складової.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом.* – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1069-13>.
2. *Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом.* – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1082-13>
3. *Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+).* – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1142-13>.
4. *Колесникова Н.М.* Проблеми забезпечення ефективного ціноутворення на залізничному транспорті України // Тези допов. III наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління». Серія: Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2005. – С. 63 – 64.
5. *Колесникова Н.М.* Принципи тарифоутворення на залізничному транспорті України // Матеріали 6 міжнар. міждисциплінарної наук.-практ. конф. «Сучасні проблеми науки і освіти». – Х., 2005.
6. *Колесникова Н.М.* Роль адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення в забезпеченні ефективності тарифної політики залізниць // Матер. доповіді другої міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» у зб. наук. праць Укр. держ. акад. заліз. тр-ту «Вісник економіки транспорту і промисловості». – 2006. – Вип. 14. – С. 57 – 58.
7. *Колесникова Н.М.* Удосконалення тарифної політики // Тези міжрегіон. наук.-практ. конф. «Стратегія розвитку України до 2010 року». – Х.: УАДУ (ХФ), 2000. – С. 68 – 69.
8. *Мазур О.С.* Ринкове ціноутворення. Навч. посіб. – К.: «Центр учбової літератури», 2012. – 480 с.
9. *Мочерний С. В.* Економічна теорія. – К.: ВЦ «Академія», 1999. – 656 с.
10. *Чорний В.В.* Методичні підходи до формування тарифів на вантажні перевезення в ринкових умовах / В.І Пасічник, В.В. Чорний // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 6. – С. 29 – 31.
11. *Чорний В.В.* Дослідження впливу основних важелів тарифного регулювання на ринку транспортних послуг на конкурентоспроможність залізниць України / В.І Пасічник, В.В. Чорний // Вісник Харківського нац. університету ім. В.Н. Каразіна: Економічна серія. – 2001. – № 512. – С. 24 – 26.
12. *Чорний В.В.* Моделювання управління вантажними перевезеннями на мережі залізниць України / В.В. Чорний // Тези доп. II міжн. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Дніпропетровськ : Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2002. – С. 62.