

УДК 338.51:656.2

*Сергій Сологуб, к.е.н., доц.  
(доцент каф. «Фінанси і кредит»;  
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Іван Сторчай, магістр  
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

### **ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ**

*В наш час економіка країни потребує якісного транспортного забезпечення, що стимулює підвищення ефективності залізниці в цілому, це означає, що дослідження ціноутворення набуває значної ролі. Тому тема даної статті є актуальною на сьогоднішній день. Проаналізовані методи ціноутворення, розглянута сутність вантажних тарифів по залізничних перевезеннях і вплив держави на залізницю України в умовах реформи. Розглянуто важливе значення тарифів для накопичення коштів та підтримання конкурентоспроможності на ринку. Виявлено, що існуюча система ціноутворення не в змозі забезпечити коштами достатніми для повного функціонування залізниці та відтворювального процесу. Було визначено необхідність зміни деяких Законів України для кращого функціонування ціноутворювального процесу. Показано на скільки важливою та прибутковою була Донецька залізниця для Укрзалізниці в цілому, та як це вплинуло і змусило підвищити тарифи. Основні засоби перевищують всі норми зносу, в експлуатації перебувають морально застарілі виробничі засоби, що є неможливим для надання повних обсягів послуг, та їх погіршення. Якщо Укрзалізниця різко підніме тарифи на вантажні перевезення, то багато корпорацій будуть не в змозі цього витримати, тому держава контролює цей процес.*

*Ключові слова: ціна, тарифи, методи ціноутворення, вантажні перевезення, інвестиційна складова.*

© Сологуб С.М., Сторчай І.А., 2016

*Сергей Сологуб, к.э.н., доцент  
(доцент каф. «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Иван Сторчай, магистр  
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

## ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

*В настоящее время экономика страны нуждается в качественном транспортном обеспечении, что стимулирует повышение эффективности железной дороги в целом, это означает, что исследование ценообразования приобретает важную роль. Поэтому тема данной статьи является актуальной на сегодняшний день. Проанализированы методы ценообразования, рассмотрена сущность грузовых тарифов по железнодорожным перевозкам и влияние государства на железную дорогу Украины в условиях реформы. Рассмотрено важное значение тарифов для накопления средств и поддержания конкурентоспособности на рынке. Выявлено, что существующая система ценообразования не в состоянии обеспечить средствами достаточными для полного функционирования железной дороги и воспроизводственного процесса. Была определена необходимость изменения некоторых законов Украины для лучшего функционирования ценообразовательных процессов. Показано, на сколько важной и прибыльной была Донецкая железная дорога для Укрзалізничці в целом, и как это повлияло и заставило повысить тарифы. Основные средства превышают все нормы сноса, в эксплуатации находятся морально устаревшие производственные средства, что не представляется возможным для предоставления полных объемов услуг и их ухудшение. Если Укрзалізничці резко поднимет тарифы на грузовые перевозки, то многие корпорации будут не в состоянии этого выдержать, поэтому государство контролирует этот процесс.*

*Ключевые слова: цена, тарифы, методы ценообразования, грузовые перевозки, инвестиционная составляющая.*

*Sergey Sologub, PhD, Associate professor  
(associate professor of the department «Finance and credit»,  
State Economy and Technology University of Transport)*

*Ivan Storchai,  
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

## PRICING FOR FREIGHT RAILROADS UKRAINE

*Nowadays, the economy needs high-quality transportation, which stimulates the efficiency of the railway in general, as research pricing becomes important role. That is*

*why the theme of this article is relevant today. The methods of pricing, considered the essence of freight rates for rail transportation and the state's influence on Ukraine railways in terms of reform. Tariffs are considered essential for the accumulation of funds and maintain competitiveness in the market. Found that the current pricing system is unable to provide sufficient funds for the full operation of the railway and the reproductive process. It identified the need to change some laws of Ukraine for the better functioning of the price utvoryvalnoho process. Showing how much important and profitable for the Donetsk railway was UZ as a whole, and how it affected and forced to raise tariffs. Fixed assets exceeding all standards of wear, in use are outdated production facilities, which is not possible to provide a full range of services and their deterioration. If UZ sharply raise tariffs for cargo transportation, many corporations will not be able to endure this because state controls this process. Keywords : price, prices, methods pricing, freight, investment component.*

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт завжди відігравав ключову роль в економіці країни. На сьогодні він в цілому забезпечує основні транспортні зв'язки у сфері перевезення вантажів. Тому від ефективності тарифної політики значною мірою залежить подальший розвиток економічних відносин як між суб'єктами господарювання в рамках національної економіки, так і на міждержавному рівні.

Залізничний транспорт у транспортному середовищі перебуває в умовах конкуренції з іншими видами транспорту, і тому саме це змушує його орієнтуватися на вимоги замовників, щоб максимально задовольняти їх потреби.

Тарифи на залізничному транспорті в Україні формуються без урахування вимог ринку і базуються на витратному принципі, який не враховує конкурентоспроможність вантажів. Отже, удосконалення принципів ціноутворення на залізниці, в даний час, є досить актуальною темою.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Розглядом проблем і перспектив розвитку ціноутворення в залізничній галузі займалися відомі вітчизняні та зарубіжні фахівці. До їх числа можна віднести: Желтякову І. О., Маховікову Г. О., Пузиною Н. Ю., Мазура О. Є., Шкварчук Л. О., Мочерного С. В. Значний внесок у розвиток тарифної політики на транспорті зробили такі відомі вчені, як Чорний В., Колесникова Н., Макаренко М., Чебанова Н. та ін.

У своїх роботах зазначені фахівці намагалися вирішити завдання, що полягало у впровадженні ефективних механізмів ціноутворення. Але незважаючи на це, тема пошуку продуктивних методів ціноутворення залишається актуальною і потребує нових підходів та подальшої оптимізації.

**Метою статті** є вирішення проблем тарифікації по вантажних перевезеннях на залізничному транспорті в сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу.** В різних видах транспорту система тарифів має свої особливості. Для визначення вартості на залізниці використовують пільгові, виняткові, місцеві та загальні тарифи.

Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якого є необхідною умовою для національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення. Разом з тим, на що неодноразово зверталась увага в адміністрації залізничного транспорту та органах державної влади, стан виробничо-технічної бази залізниць, їх технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. На сьогоднішній день

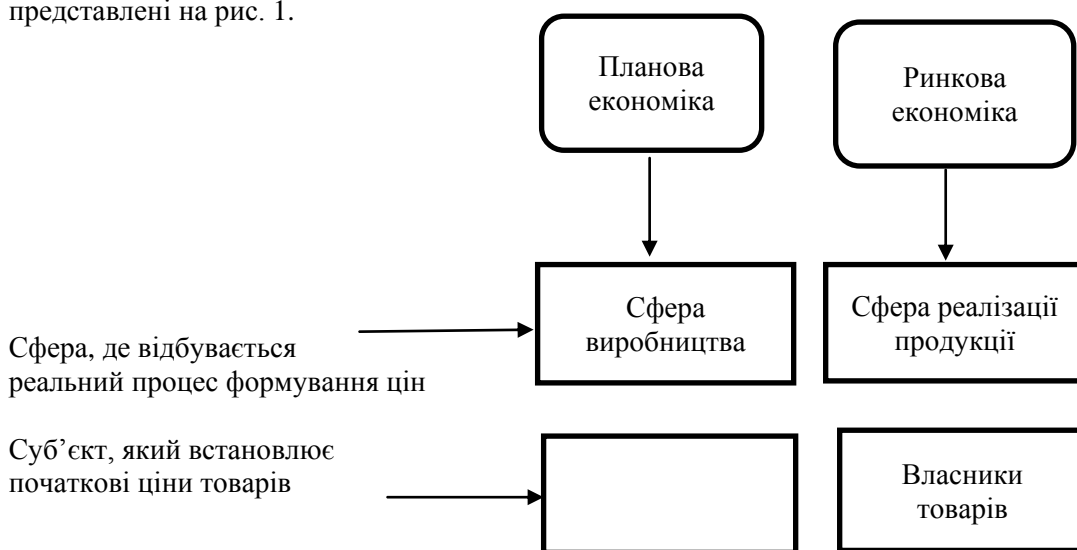
особливо актуальною темою для української залізниці, є зношеність рухомого складу та модернізація інфраструктури.

Інфраструктура залізничного транспорту є природною монополією, яка управляється державними органами влади. Тому в Україні і тарифне регулювання входить у сферу компетенції державних органів управління.

Ціноутворюючий процес посідає перше місце у формуванні справедливої ціни на перевезення. На теперішній час конкурентоспроможність залізниць залежить цілком від тарифів та ціноутворення, які мають змогу конкурувати на ринку вантажних перевезень із транспортними підприємствами різних форм власності.

Встановлення тарифів на практиці реалізується на підставі розробленої методології, правила якої визначені законом України «Про ціни та ціноутворення» [3].

Розглянемо головні відмінності ринкового та планового ціноутворення, які представлені на рис. 1.



*Рис. 1. Зіставлення ціноутворення в ринковій і плановій економіці*

В ринковій економіці ціна визначається тільки за допомогою ринкових регуляторів – попиту і пропозиції. Ринкова ціна не має містити жодного адміністративного втручання. Якщо ж уникнути адміністративного втручання неможливо, то зазначене може призвести до деформації ринкових принципів господарювання. Вирішити важливі завдання, такі як створення економічних передумов для рентабельного функціонування залізничного транспорту, а також стимулювання виробництва допомагає справедлива і реальна ціна на транспортні послуги, яка згідно закону України «Про ціни і ціноутворення» трактується, як виражений еквівалент одиниці товару у грошовій формі.

Методи, які зазвичай використовують при формуванні ціни на товарну продукцію, не використовують на Укрзалізниці. Ціною на перевезення вантажів залізничним транспортом є тариф. Тарифи на перевезення вантажів встановлюються на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики України, відповідно до статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт». Регулювання зазначених тарифів по вантажних залізничних перевезеннях здійснюється КМ України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і Міністерством фінансів [1]. Відповідно до

чинного законодавства (ст. 8 закону України «Про природні монополії») тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України мають врегулювати органи державного управління. Звідси виходить необхідність розробки порядку їх зміни.

Для вантажних перевезень основу тарифної політики формують сукупні витрати, про що йдеться у законі України «Про природні монополії». Це означає, що залізниця використовує витратний метод ціноутворення. Тариф на перевезення вантажів залізничним транспортом включає плату за початкові та кінцеві операції, плату за рухому операцію з розділенням їх на інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові.

Державне регулювання ціноутворення на вантажні перевезення призвело до того, що рівень послуг залізничного транспорту не задовольняє потреби користувачів. Як наслідок, зросла потреба в значних капітальних інвестиціях і необхідності оновлення основних засобів. Державні органи управління не опікуються виділенням коштів для інвестиційних потреб залізничної галузі. Тому відтворення технічної бази можливе лише з джерел формування власних фінансових ресурсів.

Разом з тим, відповідно до статті 12 закону України «Про ціни і ціноутворення» під час встановлення ціни на товари, до її складу обов'язково повинен включатися розмір їх інвестиційної складової. Отже, тарифи на залізничні перевезення повинні встановлюватись з урахуванням інвестиційної складової. Саме такий підхід може зрушити процеси модернізації галузі та поліпшити фінансовий стан залізничних підприємств.

Результати діяльності Укрзалізниці у 2015 році в цілому демонструють стабільний тренд. Але у зв'язку з проведенням АТО у Донецькій та Луганській областях, а також під впливом загального економічного спаду виробництва загальний обсяг перевезень скоротився порівняно з попередніми роками на 12,2%. Кількість вантажних перевезень скоротилась на 13%, а обсяг вантажу на 20,3%. Враховуючи такі обставини в січні 2015 року тарифи на вантажні перевезення вимушено були підняті на 30%. Невжиття зазначених заходів неодмінно призвело б до зниження ліквідності підприємств галузі, погіршення їх платоспроможності. В подальші плани державних органів управління входить ще одне здорожання тарифів: на вантажні перевезення 15%, а також на 30% – на пасажирські перевезення. У відповідь на це, у Мінпромполітики відповіло, що це негативно вплине на всю економіку та промисловість України. Багато заводів і фабрик не витримають нової тарифікації.

КМ України презентував фінансовий план залізничної галузі на 2016 рік, в якому зазначається щорічне підняття тарифів на 10%. Згідно із затвердженим планом українська залізниця планує отримати 74,41 млрд грн доходу і 11,19 млрд грн капітального інвестування. Такий план сприятиме стабілізації фінансовому стану підприємств Укрзалізниці, їх розвитку і оновлення залізничних колій, поїздів і взагалі транспортної галузі в цілому.

На думку провідних фахівців для вирішення проблеми оптимізації тарифів на Укрзалізниці необхідно:

- по-перше, зробити методику формування тарифів відкритою і прозорою;
- по-друге, створити Національну комісію тарифного регулювання, яка б взяла на себе функцію регулятора рівня тарифного навантаження та координатора процесу вдосконалення системи тарифоутворення на залізничні послуги.

Тарифна система буде ефективною лише тоді, коли вартість на послуги вантажних перевезень не буде обтяжливою для господарських підприємств у рамках на-

ціональної економіки. В іншому випадку підвищення тарифів не надасть бажаних фінансових вигод і може призвести до погіршення кризових явищ в економіці.

**Висновки та пропозиції.** З вищезазначеного можна зробити висновок, що залізниця не отримує достатніх доходів для нормального відтворювального процесу. Ситуація на сході України та країні в цілому дуже негативно впливає на ефективність діяльності Укрзалізниці.

Збалансування попиту і пропозиції, що є однією з функцій ціни, є дуже необхідною умовою побудови гнучкої системи ціноутворення на вантажні залізничні перевезення. Тільки після того, як буде розроблено та впроваджено науково обґрунтований механізм встановлення тарифів, з'являться джерела і шляхи компенсації збитків, відбудеться успішне реформування тарифної системи у комплексі зі структурною реформою залізниці, тільки тоді можна досягти вдосконалення державного тарифного регулювання.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Балака Е. И. Концепция формирования тарифной политики как фактор конкурентоспособности железнодорожного транспорта / Е. И. Балака., А. Ю. Чердиченко // Вісник ХНУ. – 2001. – № 512. – С. 57-59.
2. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
3. Богомолова Н. І. Ціноутворення в умовах доставки вантажів і пасажирів на залізничному транспорті. Електронне видання «Ефективна економіка» <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?option=1&iid=105> Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент : учеб.курс / И.А. Бланк. – К.: Эльга-Н, Ника-Центр, 2001. – 448 с.
4. Бланк, И. А. Управление формированием капитала : научное издание / И. А.Бланк. – К. : Эльга-Н, Ника-Центр, 2002. – 512 с.
5. Колесникова Н. М. Формування ефективного попиту як важлива функція ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях / Колесникова Н. М., Чорний В. В. // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління», 2010. – Вип. 15. – С. 44 – 49. Фінансовий менеджмент: навч. посіб. / Т.В. Момот, В.О.Безугла, Ю.О.Тараруєв, М.В.Кадничанський, І.Г.Чалий-К. : Центр учбової літератури, 2011. – 712 с.
6. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
7. Бригхэм Ю. Ф. Финансовый менеджмент. 10-е изд./ Ю. Ф. Бригхэм , М. С. Эрхардт. – Питер, 2009. – 960 с.
8. Колесникова Н. М. Відтворювально-оптимізаційна парадигма ціноутворення як ключовий фактор забезпечення конкурентоспроможності залізниць / Н. М. Колесникова, В. В. Чорний, Н. І.Богомолова // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління», 2011. – Вип. 18. – Ч. 2. – С. 26 – 32.
9. Тянь Р. Б. Планування діяльності підприємства: Навч. посібник. – К.: МАУП, 1998. – 156 с.
10. Концепція структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку / Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 27.07.2012 р. № 434.
11. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
12. Салимжанов И. К. Цены и ценообразование. – М.: ЗАО «Финстатинформ», 2001. – 304 с. 10. О. Г. Рудаков // Український соціум. – 2009. – № 2. – С. 77–83.
13. Рудаков О. Г. Ціноутворення в залізничних вантажних перевезеннях України: проблеми та напрями їх вирішення.

### REFERENCES

1. *Balak E.* policy concept of the formative taryfnoy As competitiveness factor railroad transport / EI Balak., AY Cherednycheno // Bulletin of KNU. – 2001. – № 512. – S. 57-59. 2. Civil Code of Ukraine [electronic resource]. – Access: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
2. *Bogomolova N.* pricing in terms of delivery of goods and passengers in rail transport. Electronic publication «Efficient Economy» <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=105> Blank IA Investment Management: ucheb.kurs / IA Form. – К.: Элха-Н, Nika Center, 2001. – 448 p.
3. *Blank, I.* Management Formation capital: nauchnoe edition / AI A.Blank. – К.: Элха-Н, Nika Center, 2002. – 512 p.
4. *Kolesnikova N.* Formation of effective demand as an important function of pricing for freight rail transportation / Kolesnikova N. Black VV // Proceedings of DETUT. The series «Economics and Management», 2010. – Vol. 15 – S. 44 – 49.
5. *Finansovyy Management: navch.posib.* / TV Momot, V.O.Bezuhla, Yu.O.Tararuyev, M.V.Kadnychanskyu, I.H.Chalyu-K. Center of educational literature, 2011.-712 with.
6. *Kolesnikova N.* adaptive-harmonization pricing mechanism for rail transport: the formation, operation and development: Monograph. – К.: KUETT, 2006. – 564 p.
7. *Bryhhэм YF* Fynansoviy management. 10th ed. / YF Bryhhэм, MS Эрhardt – Peter, 2009. – 960s.
8. *Kolesnikova N.* reproductive-optimization paradigm pricing as a key factor in ensuring the competitiveness of railways / H. M. Kolesnikov, V. Black, N. I.Bohomolova // Proceedings of DETUT. The series «Economics and Management», 2011. – Vol. 18 – Part 2. – P. 26 – 32.
9. *Tian RB* Planning of business: Teach. manual. – К.: AIDP, 1998. – 156 p.
10. *The concept* of structure calculation of economically justified tariffs for railway transportation and methods of their calculation / Approved by the Ministry of Infrastructure of Ukraine of 27.07.2012 p. 434 number.
11. *Makarenko M.* Fundamentals of economic management in railway transport Ukraine. Monograph. – К.: KUETT, 2003. – 478 p.
12. *Salymzhanov IK* Prices and Pricing. – М.: JSC «Fynstatynform», 2001. – 304 p. 10. // AG Rudakov Ukrainian society. – 2009. – № 2. – P. 77-83.
13. *Rudakov A.* Pricing in rail freight transportation Ukraine: problems and ways of their solution.