

# МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

## METHODOLOGICAL APPROACHES TO FREIGHT SERVICES' COST PRICE IN CONDITIONS OF RAIL TRANSPORT'S REFORMING

**Віктор ЧОРНИЙ,**  
кандидат економічних наук,  
Державний економіко-технологічний  
університет транспорту



**Victor CHORNY,**  
PhD Economics,  
State Economy and Technology University  
of Transport, Kyiv

Формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності, формування системи незалежних операторів перевезень, збільшення кількості власників вантажних вагонів тощо в межах інституціональних перетворень, які відбуваються згідно з Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, вимагають удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення в конкурентних секторах ринку транспортних послуг. Це зумовлює необхідність розробки методичних підходів до розрахунків фактичної собівартості вантажних перевезень та оцінки її прогнозного значення.

Розробці методичних підходів до визначення собівартості вантажних залізничних перевезень присвячено праці багатьох учених у галузі економіки залізничного транспорту [1-8]. Ними запропоновано декілька методів щодо розрахунку собівартості вантажних перевезень. Однак на сьогодні для тарифних цілей використовується метод укрупнених витратних ставок, запропонований А.Крейніним та вдосконалений Н.Колесниковою за участю автора статті. Варто зазначити, що економічною основою базових тарифних ставок у чинному Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом була собівартість, розрахована на основі методичних підходів, що ґрунтувалися на методі укрупнених витратних ставок. Нині у зв'язку з розвитком системи власників вантажних вагонів, передачею вагонів інвентарного парку іншим суб'єктам господарювання повернення власного вантажного вагона у порожньому стані вже розглядається як вантажне перевезення.

Метою статті є розробка методичних підходів до визначення собівартості вантажних залізничних перевезень з урахуванням еволюції форм власності на залізничному транспорті та необхідності забезпечення ефективного функціонування учасників вантажних залізничних перевезень у ринковому середовищі.

На сучасному етапі функціонування залізничного транспорту формула для розрахунку собівартості вантажних перевезень ( $C$ ) має параметричну побудову і може бути представлена в такому уніфікованому вигляді:

$$C = (A_i^{BAH} + A_i^{POP} + A_T^{BAH} + A_T^{POP} + A_B^{BAH} + A_B^{POP}) + [(B_i + B_T + B_B) \cdot (1 + \alpha) + (D_i + D_T) \cdot P] \cdot L \quad (1)$$

де  $A_i^{BAH}$ ,  $A_i^{POP}$  – інфраструктурні складові агрегованої витратної ставки за початково-кінцевою операцією (ПКО) (відповідно для завантаженого та порожнього вагонів);  $A_T^{BAH}$ ,  $A_T^{POP}$  – локомотивні складові агрегованої витратної ставки за ПКО (відповідно для завантаженого та порожнього вагонів);  $A_B^{BAH}$ ,  $A_B^{POP}$  – вагонні складові агрегованої витратної ставки за ПКО (відповідно для завантаженого та порожнього вагонів);  $B_i$  – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції, яка залежить від вагоно-кілометрів;  $B_T$  – локомотивна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції, яка залежить від вагоно-кілометрів  $B_B$  – вагонна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції, яка залежить від вагоно-кілометрів;  $D_i$  – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції, яка залежить від тонно-кілометрів;  $D_T$  – локомотивна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції, яка залежить від тонно-кілометрів;  $L$  – відстань перевезення;  $P$  – маса відправки;  $\alpha$  – коефіцієнт порожнього пробігу вагонів (розрахований як відношення порожнього пробігу вагонів до пробігу навантажених вагонів).

До витрат щодо початково-кінцевих операцій належать витрати з усіх операцій з моменту приймання (видачі) вантажу, оформлення перевізних документів до моменту виведення вагонів із фронтів навантаження в парк формування поїздів, а також витрати з маневрової роботи з формування вантажних поїздів на станціях.

До витрат щодо рухомої операції належать витрати з усіх операцій від часу включення вагонів до складу поїздів до прибуття їх на станцію призначення.

Розподіл витрат з вантажних перевезень за операціями перевізного процесу (початково-кінцевими та рухомою) здійснюється відповідно до Інструкції з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України, затвердженої Наказом Укрзалізниці «Про затвердження Інструкції з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України» від 15 січня 2009 року № 15-Ц.

Складові агрегованих витратних ставок за ПКО визначаються за формулами:

$$A_i^{BAH} = e^{i_{ваг\,ВАН}} \quad (2)$$

$$A_i^{POP} = e^{i_{ваг\,ПОР}} \quad (3)$$

$$A_T^{BAH} = e^{T_{ваг\,ВАН}} \quad (4)$$

$$A_T^{POP} = e^{T_{ваг\,ПОР}} \quad (5)$$

$$A_B^{BAH} = e^{B_{ваг\,ВАН}} + t_{ван} \times \Delta e_{ваг\,-год} \quad (6)$$

$$A_B^{POP} = e^{B_{ваг\,ПОР}} \quad (7)$$

де  $e^{i_{ваг\,ВАН}}$ ,  $e^{i_{ваг\,ПОР}}$ ,  $e^{T_{ваг\,ВАН}}$ ,  $e^{T_{ваг\,ПОР}}$ ,  $e^{i_{ваг}}$ ,  $e^{B_{ваг\,ВАН}}$ ,  $e^{B_{ваг\,ПОР}}$  – укрупнені витратні ставки за 1 вагон;

$$e^{i_{ваг\,ВАН}} = \frac{E^{i_{ПКО\,ВАН}}}{\sum n_{наван}}, e^{i_{ваг\,ПОР}} = \frac{E^{i_{ПКО\,ПОР}}}{\sum n_{виван}}, e^{T_{ваг\,ВАН}} = \frac{E^{T_{ПКО\,ВАН}}}{\sum n_{наван}}, e^{T_{ваг\,ПОР}} = \frac{E^{T_{ПКО\,ПОР}}}{\sum n_{виван}}, e^{B_{ваг\,ВАН}} = \frac{E^{B_{ПКО\,ВАН}}}{\sum n_{наван}}, e^{B_{ваг\,ПОР}} = \frac{E^{B_{ПКО\,ПОР}}}{\sum n_{виван}}$$

При цьому  $E^{i_{ПКО\,ВАН}}$ ,  $E^{i_{ПКО\,ПОР}}$  – витрати щодо початково-кінцевих операцій відповідно із завантаженими та порожніми вагонами, які належать до інфраструктурної складової;  $E^{T_{ПКО\,ВАН}}$ ,  $E^{T_{ПКО\,ПОР}}$  – витрати щодо початково-кінцевих операцій відповідно із завантаженими та порожніми вагонами, які належать до локомотивної складової;  $E^{B_{ПКО\,ВАН}}$ ,  $E^{B_{ПКО\,ПОР}}$  – витрати щодо початково-кінцевих операцій відповідно із завантаженими та порожніми вагонами, які належать до вагонної складової;  $\sum n_{наван}$  – кількість навантажених вагонів;  $\sum n_{виван}$  – кількість вивантажених вагонів;  $t_{ван}$  – середній час простою вагона під вантажними операціями

за термін його обігу, год.;  $\Delta e_{ваг-год}$  – частина витратної ставки за 1 вагоно-годину, до якої не включені амортизаційні відрахування.

Витратна ставка за 1 вагоно-годину розраховується окремо для кожного типу вагонів на підставі даних про ціну, вартість ремонтів та норм амортизаційних відрахувань конкретних типів рухомого складу за формулою:

$$e_{ваг-год} = \frac{K_p \cdot \Pi \cdot a}{8760} + \frac{\Pi_{кр} \cdot n_{кр} + C_{др} \cdot n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760}, \quad (8)$$

де  $K_p$  – коефіцієнт резерву вантажних вагонів (розраховується як співвідношення між інвентарним та робочим парками);  $a$  – норма амортизаційних відрахувань;  $\Pi$  – вартість вагона;  $\Pi_{кр}$  – вартість капітального ремонту 1 вагона;  $C_{др}$  – вартість деповського ремонту 1 вагона;  $n_{кр}$ ,  $n_{др}$  – відповідно кількість капітальних і деповських ремонтів вагонів за термін служби;  $T_{сл}$  – нормативний термін служби вагона; 8760 – кількість годин за рік.

На сьогодні з клієнта стягується плата за користування вагонами інвентарного парку Укрзалізниці та контейнерами під час знаходження їх під вантажними операціями, тому для розрахунків агрегованих витратних ставок щодо початково-кінцевих операцій з витратних ставок за 1 вагоно-годину або за 1 контейнеро-годину, які будуть використовуватись для визначення собівартості щодо початково-кінцевих операцій, необхідно вилучити амортизаційні відрахування.

Вагоно-година без амортизаційних відрахувань визначається окремо для кожного типу вагонів за формулою:

$$\Delta e_{ваг-год} = \frac{\Pi_{кр} \cdot n_{кр} + C_{др} \cdot n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760}. \quad (9)$$

Складові агрегованих витратних ставок щодо рухомої операції слід розраховувати за такими формулами:

$$B_{\omega} = e^B_{ваг-км} + \omega \cdot e_{ваг-год}, \quad (10)$$

де  $e^B_{ваг-км}$  – укрупнена витратна ставка за 1 вагоно-км:

$$e^B_{ваг-км} = \frac{E^B_{рух}}{\sum nS_{заг}}, \quad (11)$$

$E^B_{рух}$  – витрати щодо рухомої операції, які належать до вагонної складової (за винятком витрат на деповський та капітальний ремонт і амортизацію вагонів);  $\sum nS_{заг}$  – загальні пробіги вантажних вагонів, ваг-км;  $\omega$  – параметр для переходу витрат, які належать до вимірника «вагоно-година» (або «контейнеро-година») до єдиного вимірника «вагоно-км» (або «контейнеро-км»):

$$\omega = \frac{1}{v_{\partial}} + \frac{t_{мех}}{L_{мех}}, \quad (12)$$

$v_{\partial}$  – дільнична швидкість, км/год.;  $t_{мех}$  – середній простій одного вагона на технічній станції;  $L_{мех}$  – середня відстань між технічними станціями.

Локомотивна складова  $B_T$  розраховується за формулою:

$$B_T = e^T_{ткм} \cdot q + e^T_{ваг-км}, \quad (13)$$

де

$$e^T_{ткм} = \frac{E^T_{паливо} + E^T_{елект} + \Delta^T}{\sum Pl_{бр}}, \quad (14)$$

$E^T_{паливо}$  – витрати на паливо для тяги поїздів;  $E^T_{елект}$  – витрати на електроенергію тяги поїздів;  $\sum Pl_{бр}$  – тонно-км бруто;  $q$  – вага тари вагона;  $\Delta^T$  – загальнозаводські, адміністративні та витрати на збут, віднесені до витрат на паливо та електроенергію для тяги поїздів;

$$\Delta^T = \Delta^T_{3,a} + \Delta^T_{3,a}, \quad (15)$$

$$\Delta^T_{3,a} = \gamma_{н,е} \cdot (E^T_{3} + E^T_{a}), \quad (16)$$

$$\Delta^T_{3,a} = \gamma_T \cdot \gamma_{н,е} \cdot (E^T_{3(рух)} + E^T_{a(рух)} - E^T_{3(лок)} - E^T_{a(лок)}), \quad (17)$$

де  $E^T_{3(лок)}$  – загальнозаводські витрати локомотивного господарства;  $E^T_{a(лок)}$  – адміністративні витрати та витрати на збут локомотивного господарства;  $\gamma_{н,е}$  – питома вага палива та електроенергії в прямих витратах локомотивного господарства;

$$\gamma_{н,е} = \frac{E^T_{паливо} + E^T_{елект}}{E^T_{прямі}}, \quad (18)$$

$E^T_{прямі}$  – прямі витрати локомотивного господарства;  $\gamma_T$  – питома вага витрат локомотивного господарства в загальних витратах залізниці щодо вантажних перевезень;  $E^T_{3(рух)}$ ,  $E^T_{a(рух)}$  – відповідно всі загальнозаводські, адміністративні витрати та витрати на збут, віднесені до локомотивної складової рухомої операції;

$$e^T_{ваг-км} = \frac{E^T_{рух} - E^T_{паливо} - E^T_{елект} - \Delta^T}{\sum nS_{заг}}, \quad (19)$$

$E^T_{рух}$  – витрати щодо рухомої операції, які відносяться до локомотивної складової.

Інфраструктурна складова  $B_i$  розраховується за формулою:

$$B_i = e^i_{ткм} \cdot q + e^i_{ваг-км}, \quad (20)$$

де

$$e^i_{ткм} = \frac{E^i(коліїне)_{рух} + \Delta^i(коліїне)}{\sum Pl_{бр}}, \quad (21)$$

$$\Delta^i(коліїне) = \gamma_{к} \cdot (E^i(рух) + E^i(а)), \quad (22)$$

$\gamma_{к}$  – питома вага витрат колійного господарства в загальних витратах щодо вантажних перевезень;  $E^i(рух)$ ,  $E^i(а)$  – відповідно всі загальнозаводські, адміністративні витрати та витрати на збут (за винятком загальнозаводських, адміністративних витрат та витрат на збут колійного господарства), які віднесені до інфраструктурної складової рухомої операції;  $E^i(коліїне)_{рух}$  – витрати (прямі, загальнозаводські, адміністративні, витрати на збут) колійного господарства, віднесені до інфраструктурної складової рухомої операції;

$$e^i_{ваг-км} = \frac{E^i_{рух} - E^i(коліїне)_{рух} - \Delta^i(коліїне)}{\sum nS_{заг}}, \quad (23)$$

$E^i_{рух}$  – витрати щодо рухомої операції, які належать до інфраструктурної складової.

Інфраструктурна складова  $D_i$  дорівнює:

$$D_i = e^i_{ткм}. \quad (24)$$

Локомотивна складова  $D_T$  дорівнює:

$$D_T = e^T_{ткм}. \quad (25)$$

В умовах ринкової економіки економічно обґрунтований рівень тарифів має встановлюватися на основі прогнозних значень собівартості вантажних перевезень, що зумовлює необхідність оцінки собівартості вантажних залізничних перевезень у прогнозованому періоді.

На рівень витрат щодо вантажних перевезень у прогнозованому періоді чинять вплив обсяги перевезень та зміна цін у виробників промислової продукції. Зміна обсягів перевезень та зміна цін у виробників промислової продукції приведуть до зміни укрупнених витратних ставок. Прогнозні величини укрупнених витратних ставок слід розраховувати за формулами:

$$e^i_{ваг\ прогн} = e^i_{ваг\ ван} \cdot \left( \alpha^i_{ваг\ ван} + \frac{1 - \alpha^i_{ваг\ ван}}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (26)$$

де  $e^i_{ваг\ прогн}$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки інфраструктурної складової за 1 завантажений вагон;  $\alpha^i_{ваг\ ван}$  – питома вага залежних витрат у витратах за ПКО із завантаженими вагонами, які належать до інфраструктурної складової;  $\gamma$  – коефіцієнт зміни обсягу вантажних перевезень (визначається як відношення прогнозного обсягу перевезень до фактичного);  $I_{пром}$  – індекс цін виробників промислової продукції в прогнозованому періоді відповідно до постанови Кабінету Міністрів України щодо схвалення основних прогнозних макроекономічних і соціального розвитку України, %;

$$e^i_{ваг\ прогн} = e^i_{ваг\ прогн} \cdot \left( \alpha^i_{ваг\ прогн} + \frac{1 - \alpha^i_{ваг\ прогн}}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (27)$$

де  $e^i_{ваг\ прогн}$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки інфраструктурної складової за 1 вивантажений вагон;  $\alpha^i_{ваг\ прогн}$  – питома вага залежних витрат у витратах за ПКО з порожніми вагонами, які належать до інфраструктурної складової;

$$e^T_{ваг\ прогн} = e^T_{ваг\ ван} \cdot \left( \alpha^T_{ваг\ ван} + \frac{1 - \alpha^T_{ваг\ ван}}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (28)$$



де  $e_{ваг\ ван}^{T\ прогн}$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки локомотивної складової за 1 завантажений вагон;  $\alpha_{ваг\ ван}^{T\ зал}$  – питома вага залежних витрат у витратах за ПКО із завантаженими вагонами, які належать до локомотивної складової;

$$e_{ваг\ пор}^{T\ прогн} = e_{ваг\ пор}^T \cdot \left( \alpha_{ваг\ пор}^{T\ зал} + \frac{1 - \alpha_{ваг\ пор}^{T\ зал}}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (29)$$

де  $e_{ваг\ пор}^{T\ прогн}$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки локомотивної складової за 1 вантажний вагон;  $\alpha_{ваг\ пор}^{T\ зал}$  – питома вага залежних витрат у витратах за ПКО з порожніми вагонами, які належать до локомотивної складової;

$$e_{ваг\ ван}^B = e_{ваг\ ван}^B \cdot \left( \alpha_{ваг\ ван}^B + \frac{1 - \alpha_{ваг\ ван}^B}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (30)$$

де  $e_{ваг\ ван}^B$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки вагонної складової за 1 завантажений вагон;  $\alpha_{ваг\ ван}^B$  – питома вага залежних витрат у витратах за ПКО із завантаженими вагонами, які належать до вагонної складової;

$$e_{ваг\ пор}^B = e_{ваг\ пор}^B \cdot \left( \alpha_{ваг\ пор}^B + \frac{1 - \alpha_{ваг\ пор}^B}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (31)$$

де  $e_{ваг\ пор}^B$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки вагонної складової за 1 вантажний вагон;  $\alpha_{ваг\ пор}^B$  – питома вага залежних витрат у витратах за ПКО з порожніми вагонами, які належать до вагонної складової;

$$e_{ваг-км}^i = e_{ваг-км}^i \cdot \left( \alpha_{ваг-км}^i + \frac{1 - \alpha_{ваг-км}^i}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (32)$$

де  $e_{ваг-км}^i$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки за 1 вагоно-км, яка належить до інфраструктурної складової;  $\alpha_{ваг-км}^i$  – питома вага залежних витрат у витратах з інфраструктурної складової щодо рухомої операції, що залежать від вагоно-км;

$$e_{ваг-км}^T = e_{ваг-км}^T \cdot \left( \alpha_{ваг-км}^T + \frac{1 - \alpha_{ваг-км}^T}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (33)$$

де  $e_{ваг-км}^T$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки за 1 вагоно-км, яка належить до локомотивної складової;  $\alpha_{ваг-км}^T$  – питома вага залежних витрат у витратах з локомотивної складової щодо рухомої операції, що залежать від вагоно-км;

$$e_{ваг-км}^B = e_{ваг-км}^B \cdot \left( \alpha_{ваг-км}^B + \frac{1 - \alpha_{ваг-км}^B}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (34)$$

де  $e_{ваг-км}^B$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки за 1 вагоно-км, яка належить до вагонної складової;  $\alpha_{ваг-км}^B$  – питома вага залежних витрат у витратах з вагонної складової щодо рухомої операції, що залежать від вагоно-км;

$$e_{ткм}^i = e_{ткм}^i \cdot \left( \alpha_{ткм}^i + \frac{1 - \alpha_{ткм}^i}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (35)$$

де  $e_{ткм}^i$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки за 1 тонно-км, яка належить до інфраструктурної складової;  $\alpha_{ткм}^i$  – питома вага залежних витрат у витратах з інфраструктурної складової щодо рухомої операції, що залежать від тонно-км;

$$e_{ткм}^T = e_{ткм}^T \cdot \left( \alpha_{ткм}^T + \frac{1 - \alpha_{ткм}^T}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (36)$$

де  $e_{ткм}^T$  – прогнозне значення укрупненої витратної ставки за 1 тонно-км, яка належить до локомотивної складової;  $\alpha_{ткм}^T$  – питома вага залежних витрат у витратах з локомотивної складової щодо рухомої операції, що залежать від тонно-км.

На основі прогнозних значень укрупнених витратних ставок розраховуються прогнозні значення агрегованих витратних ставок за ПКО та рухомої операції. У формулах для розрахунку агрегованих витратних ставок замість фактичних укрупнених витратних ставок використовуються їх прогнозні значення.

Оцінка рівня собівартості вантажних перевезень у прогнозованому періоді ( $C_{ван}^{прог}$ ) здійснюється на основі прогнозних значень агрегованих витратних ставок за ПКО та рухомої операції відповідно до запропонованих формул для розрахунку собівартості вантажних перевезень, у яких замість фактичних агрегованих витратних ставок використовуються їх прогнозні значення.

**ВИСНОВКИ**

Запропоновані методичні підходи дозволяють визначити обґрунтований рівень собівартості вантажних залізничних перевезень, який може бути використаний як для встановлення тарифів на вантажні залізничні перевезення, так і для зміни їх рівня, що в умовах державного регулювання ціноутворення є важливим з точки зору сприяння ефективному функціонуванню залізниць на ринку вантажних перевезень.

**ЛІТЕРАТУРА**

1. Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок / Журавель А.И. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.
2. Чудов А.С. Себестоимость железнодорожных перевозок / Чудов А.С., Шульга А.М., Сметова Н.Г. – М.: Транспорт, 1985. – 336 с.
3. Орлов В.Н. Себестоимость железнодорожных перевозок / Орлов В.Н. – М.: Транспорт, 1965. – 124 с.
4. Орлов В.Н. Калькуляция и анализ себестоимости железнодорожных перевозок / В.Н. Орлов, А.С. Чудов. – М.: Транспорт, 1967. – 288 с.
5. Макаренко М.В. Издержки на железнодорожном транспорте: анализ и управление / Макаренко М.В., Гончаров Н.Е., Соколовская Н.С. – К.: ОАО «ИКТП-Центр», 1999. – 206 с.
6. Колесникова Н.М. Розробка методики визначення собівартості вантажних перевезень у тарифних цілях з урахуванням сучасних вимог / Н.М. Колесникова // Вісник нац. техн. ун-ту «Харківський політехнічний інститут». Тематичний випуск: Технічний прогрес і ефективність виробництва. – 2003. – № 23. – Т. 3. – С. 106-117.
7. Володимир Пасічник. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць [Монографія] / Володимир Пасічник. – К.: Наук. світ, 2003. – 222 с.
8. Колесникова Н.М. Методичні підходи до визначення собівартості перевезення вантажів залізничним транспортом України у міжнародному сполученні / Н.М. Колесникова, В.В. Чорний // Економіст. – 2007. – С. 34-36.

**ПРОГНОЗИ**

**FORECASTS**

**ЦУКОР В УКРАЇНІ ДОРОЖЧАТИМЕ**

За оцінками фахівців Міністерства аграрної політики, Українського клубу аграрного бізнесу, Української аграрної конфедерації, внутрішні ціни на цукор зростуть на 10-15% (оптові – до 6,00 грн./кг, роздрібні – до 7,00 грн./кг). На початку квітня оптові ціни дійшли до 7,00 грн., роздрібні досягли 7,50-8,70 грн./кг. Уряд перед Пасхою зробив інтервенцію цукру з держрезерву, що сприяло стабілізації ринку.

В Україні в 2011 вироблено 2,33 млн. тонн цукру (2010 – 1,54 млн. тонн). Ємність внутрішнього ринку цукру – приблизно 1,60-1,90 млн. тонн на рік. Тобто пропозиція може значно перевищувати попит.

Безконтрольне сезонне підвищення внутрішніх цін на цукор зі спекулятивним доповненням скоріше за все приведе восени оптові ціни до 8,00 грн./кг, роздрібні – до 10,00 грн./кг). Підвищення цін триватиме також і до кінця 2012, до появи цукру з урожаю буряків цього року.

AGF

**ЕКСПОРТ ЗЕРНОВИХ МОЖЕ СТАТИ РЕКОРДНИМ**

Минулого року Україна отримала високий урожай зернових – близько 57 млн. т, що дає можливість в 2012-2013 маркетинговому році експортувати близько 24 млн. (якщо не буде «експериментів» з експортним митом та правами експортерів зерна на відшкодування ПДВ). Цього року в Україні очікується валовий урожай зернових в межах 50 млн. т, при тому, що через несприятливі погодні умови близько 3 млн. га зернових і 0,5 млн. га озимого рапсу доведеться пересіяти. Кукурудза має заповнити втрати для українських фермерів, якщо озимі культури зазнають додаткових втрат.

Ціни на пшеницю на світових ринках зростають, ця тенденція очікується й наступного року.

www.rbc.ua

**СЕРГІЙ ТІПКО: ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНІ ПОСЛУГИ ПОДОРОЖЧАЮТЬ ПІСЛЯ ВИБОРІВ**

До парламентських виборів в Україні підвищення вартості житлово-комунальних послуг для населення не буде. Можливе поетапне підвищення в наступному році.

www.news.dt.ua