



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 «ИКТТ-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