

нами призначення та походження трудових мігрантів; необхідним є спільне вирішення проблем у цій сфері, зокрема спільне інвестування у розвиток малого бізнесу, заснованого на коштах трудових мігрантів [5, 6, 10].

Висновки

У підсумку зазначимо, що для ефективного перерозподілу потоків переказів між неофіційними й офіційними каналами національним урядам, зокрема й Україні, необхідно здійснювати зважену макроекономічну політику. Грошові перекази необхідно розглядати з точки зору величезного фінансового ресурсу, який можна використати на розвиток домогосподарств мігрантів та відповідних територій. З проблемою тінізації переказів мігрантів через неофіційні канали необхідно боротися за допомогою розвитку доступних, надійних і, що найголовніше, прийнятних за ціною трансферних систем, а це означає, що необхідно внести певні зміни до функціонування вітчизняної банківської системи та підвищити довіру населення до фінансових інститутів держави. Пріоритетним напрямом використання міграційного капіталу має бути інвестування в розвиток реального сектору економіки та інноваційний розвиток.

Список використаних джерел

1. Войтюк О. Трудова міграція українців за кордон і роль міграційного капіталу / О. Войтюк: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: ukrslovo.org.ua

2. Гайдуцький А. Контрциклічна та антикризова природа формування та функціонування міграційного капіталу / А. Гайдуцький // Фінанси України. – 2008. – №8. – С. 53–67.

3. Гальків Л.І. Статистичне оцінювання міграційних процесів в Україні у контексті втрат людського капіталу / Л.І. Гальків // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.5. – С. 124–131.

4. За минулий рік грошові перекази трудових мігрантів до України сягнули майже 2% ВВП: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: project.ukrinform.ua

5. Куревіна І. Вплив інтеграційних процесів на міжнародну трудову міграцію: регіональний аспект: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: niss.lviv.ua

6. Орловська Ю., Реліна І. Грошові перекази міжнародних трудових мігрантів як джерело інвестиційних ресурсів української економіки / Ю. Орловська, І. Реліна: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.nbu.gov.ua

7. Офіційний сайт Державного комітету статистики України. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

8. Офіційний сайт Національного банку України – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.bank.gov.ua

9. Садова У., Біль М. Регулювання міграції як передумова збереження соціально-трудового потенціалу України: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: www.nbu.gov.ua

10. Шевчук В. Міграційні процеси як інструментальний чинник регіональної «пастки стагнації»: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: mev.lac.lviv.ua

В.В. ЧОРНИЙ,

к.е.н., проректор з науково-виробничих питань та перспектив розвитку, Державний економіко-технологічний університет транспорту

Концептуальні підходи до визначення економічно обґрунтованого рівня тарифів на вантажні залізничні перевезення

У статті розглядаються недоліки існуючого ціноутворення на вантажні залізничні перевезення. Обґрунтована необхідність вдосконалення методичних підходів до встановлення та зміни тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом на основі прогнозного рівня собівартості перевезень та інвестиційної складової.

Ключові слова: економічно обґрунтовані тарифи, ефективне ціноутворення, собівартість перевезень, інвестиційна складова.

В статье рассматриваются недостатки существующего ценообразования по грузовым железнодорожным перевозкам. Обоснована необходимость совершенствования методических подходов к установлению и изменению тарифов на перевозки грузов железнодорож-

ным транспортом на основе прогнозного уровня себестоимости перевозок и инвестиционной составляющей.

Ключевые слова: экономически обоснованные тарифы, эффективное ценообразование, себестоимость перевозок, инвестиционная составляющая.

In the article the lacks of the existent pricing are examined on freight railway transportations. The necessity of perfection of the methodical going is reasonable near establishment and change of tariffs on transportations of loads by a railway transport on the basis of prognosis level of prime price of transportations and investment constituent.

Keywords: economically reasonable tariffs, effective pricing, prime price of transportations, investment constituent.

Постановка проблеми. В теперішній час конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень великою мірою залежить від ціноутворення та тарифів. Згідно з чинним законодавством рівень вантажних залізничних тарифів має базуватися на фактичній собівартості перевезень. Між тим обґрунтування рівня собівартості вантажних перевезень для тарифних цілей полягає у відтворенні фактичних даних базового періоду, що призводить до низки суттєвих недоліків, які знижують ефективність ціноутворення у ринковому середовищі, унеможливають встановлення економічно обґрунтованого рівня тарифів та негативно позначаються на ціновій конкурентоспроможності залізниць.

При цьому економічно обґрунтованим слід вважати такий рівень тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України, який дозволяє суб'єктам господарювання (залізницям, власникам вантажних вагонів, операторам перевезень тощо) компенсувати економічно обґрунтовані витрати на забезпечення перевізного процесу; забезпечує отримання прибутку, достатнього для ефективного функціонування суб'єктів господарювання в ринковому середовищі; сприяє розмежуванню природномонопольного та потенційно конкурентних секторів залізничного транспорту; обумовлює подальший розвиток конкуренції в потенційно конкурентних секторах залізничного транспорту.

Актуальність встановлення економічно обґрунтованих тарифів по вантажних перевезеннях посилюється й тим, що прибутки від таких перевезень виступають надійним джерелом оновлення матеріально-технічної бази залізниць, фізичний знос якої на сьогодні перевищує поріг економічної безпеки та створює загрозу для забезпечення транспортно-економічних зв'язків.

Слід зазначити, що в межах діючого механізму ціноутворення проблему навіть простого відтворення на залізницях розв'язати вже не можливо, оскільки недостатній рівень вантажних тарифів приводить до отримання залізницями доходів на рівні нижче, ніж економічно обґрунтований (тобто достатній для забезпечення відтворювальних процесів), що в свою чергу приводить доз недофінансування залізниць як по оборотних засобах, так і по реалізації інноваційно-інвестиційних проектів. Через це постійно зменшуються можливості залізниць щодо відтворення продуктивних сил, техніко-технологічних відносин, організаційно-економічних відносин, виробничих відносин (або відносин економічної власності) та господарського механізму, що сприяє послабленню конкурентних позицій залізниць на ринку вантажних перевезень.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Проблемам ціноутворення на залізничному транспорті приділяється велика увага багатьма вченими, серед яких М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, Н.М. Колесникова, В.М. Запара, Є.М. Сич, А.В. Крейнін, Л.А. Мазо, А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, Л.С. Рогачова, А.В. Шмельов, А.А. Павлов, І.П. Ільїн [1–9]. Наукові здобутки вчених у галузі економіки залізничного транспорту використані при розробці діючого Збірника

тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, в якому реалізовано адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення. Зазначений механізм ціноутворення ґрунтується на фінансовому розмежуванні природно монопольного сектора (інфраструктури) та потенційно конкурентного (сфери експлуатації) та необхідності застосування державного регулювання цін і тарифів на послуги залізничної інфраструктури. Щодо послуг сфери експлуатації, то адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення сприяє поступовому переходу від регульованого до вільного ціноутворення. Відповідно до зазначеного механізму у структурі вантажного тарифу виділено плату за початково-кінцеві та за рухому операції, а по кожній операції – інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові. Інфраструктурна складова являє собою плату за користування залізничною інфраструктурою і має залишатися предметом державного регулювання як ціна за послугу суб'єкта природної монополії. Щодо локомотивної та вагонної складових вантажного тарифу, то вони являють собою плати за послуги, що надаються у потенційно конкурентних секторах залізничного транспорту, тому до них державне регулювання має застосовуватися доти, доки по володінню магістральними локомотивами та вантажними вагонами залізниці будуть займати домінуюче положення.

У роботі [9] запропоновані методичні основи визначення інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, які ґрунтуються на фактичній собівартості вантажних перевезень та нормативі рентабельності, що узгоджується згідно чинного законодавства з відповідними виконавчими органами влади. Виокремлення інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових у вантажних тарифах явилось підґрунтям для розподілу витрат і доходів за видами економічної діяльності на залізничному транспорті і сприяло створенню організаційно-економічних основ для подальшого удосконалення ціноутворення.

Проте питання встановлення економічно обґрунтованих тарифів, які сприяють прискоренню відтворювальних процесів на залізничному транспорті, враховують вимоги Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» щодо зменшення рівня зносу основних фондів залізничного транспорту з 85 до 65% та створюють економічне підґрунтя для зростання й забезпечення високого рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, у теперішній час є недостатньо дослідженими.

Мета статті полягає у дослідженні властивостей ефективного ціноутворення та розробці концептуальних підходів до визначення економічно обґрунтованого рівня тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу. Ефективному ціноутворенню щодо перевезення вантажів залізничним транспортом

том притаманні такі властивості, як стабільність, гнучкість, прогнозованість, забезпечення комерційної вигідності. Стабільність визначається досягненням поставленої мети при будь-яких змінах зовнішнього середовища, гнучкість – здатністю адекватно реагувати на зміни кон'юнктури транспортного ринку, прогнозованість – науковим обґрунтуванням тенденцій і напрямів розвитку тарифної системи, забезпечення комерційної вигідності – створенням умов, за яких будь-яке перевезення є комерційно вигідним. Зазначені властивості ціноутворення сприяють підвищенню інвестиційної привабливості залізничного транспорту, оскільки створюються передумови для розвитку системи незалежних суб'єктів залізничного транспорту різних форм власності в сфері вантажних перевезень.

На сучасному етапі економічного розвитку надзвичайно актуальним є розробка концептуальних положень визначення економічно обґрунтованих тарифів на вантажні залізничні перевезення, які відповідають меті та завданням розвитку транспортної інфраструктури Програми економічних реформ України на 2010–2014 роки.

У теперішній час згідно з чинним законодавством тарифи на внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення встановлюються на основі фактичної собівартості та обґрунтованого рівня рентабельності. За таких умов ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях забезпечує лише відтворення витрачених ресурсів на рівні минулого періоду. Недофінансування галузі приводить до зменшення витрачених ресурсів порівняно з потрібним їх обсягом, завдяки чому штучно знижується фактичний рівень собівартості перевезень.

Отже, формування вантажних тарифів на базі фактичної собівартості в сучасних умовах приводить до встановлення вантажних тарифів на рівні, значно нижчому за економічно обґрунтований, який би дозволив використовувати позитивні тенденції в дії об'єктивних законів ринкової економіки та сприяв би розвитку як залізниць, інших учасників вантажних залізничних перевезень, так і всієї національної економіки. Формування ж тарифів на базі фактичної собівартості вантажних перевезень об'єктивно приводить до звуженого відтворення засобів виробництва і зниження ефективності функціонування галузі через прогресування фізичного зносу матеріально-технічної бази. Звідси оцінка рівня фактичних витрат та собівартості вантажних перевезень має бути лише першим етапом формування економічно обґрунтованих тарифів.

На другому етапі слід оцінити рівень собівартості вантажних перевезень залізничним транспортом у прогнозованому періоді (для якого встановлюються економічно обґрунтовані тарифи).

Слід зазначити, що рівень витрат залізничного транспорту по вантажних перевезеннях залежить від змін обсягів перевезень, змін цін у виробників промислової продукції, індексу споживчих цін, рівня заробітної плати працівників залізничної галузі тощо.

Зміна обсягів перевезень приводить до зміни залежної частини витрат, при цьому умовно постійні витрати залишаються практично незмінними. Тому для оцінки рівня собівартості вантажних перевезень у прогнозованому періоді необхідно:

- розподілити витрати по вантажних перевезеннях за миттєвий період між операціями перевізного процесу та складовими (інфраструктурною, локомотивною, вагонною тощо);
- по кожній групі витрат встановити питому вагу залежних від обсягів перевезень витрат;
- оцінити складові собівартості вантажних перевезень з урахуванням зміни обсягів перевезень, а також індексу цін виробників промислової продукції.

Оцінка рівня фактичного значення відповідної складової (інфраструктурної, локомотивної або вагонної) собівартості за відповідною операцією перевізного процесу (початково-кінцевою або рухомою) в теперішній час може здійснюватися згідно з Методичними рекомендаціями визначення собівартості вантажних перевезень залізничним транспортом в межах України у тарифних цілях, затвердженими наказом Укрзалізниці від 31.12.2009 №724-Ц, розробленими за участю здобувача.

На третьому етапі визначається економічно обґрунтований рівень рентабельності, який застосовується до складових прогнозованої собівартості вантажних перевезень.

Економічно обґрунтований рівень рентабельності вантажних тарифів складається з основного рівня та рівня інвестиційної складової. Основний рівень рентабельності має визначатися, виходячи з необхідності забезпечення простого відновлення основних фондів, що вибувають з експлуатації протягом базового періоду.

Нестачу коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для придбання та оновлення основних виробничих фондів, що використовуються по вантажних перевезеннях, взамін тих, що вибувають з експлуатації протягом базового періоду, пропонується розраховувати за формулою:

$$\Delta K_{ван} = P_{ван\,КАП}^{np} - A_{ван}^{ам} - ЧП_{PB}^{ван} - I^{ін}, \quad (1)$$

де $P_{ван\,КАП}^{np}$ – потреба в капітальних інвестиціях на просте відновлення основних фондів, що використовуються у вантажних перевезеннях;

$A_{ван}^{ам}$ – амортизаційні відрахування з вартості основних фондів, що використовуються у вантажних перевезеннях;

$ЧП_{PB}^{ван}$ – частина чистого прибутку з вантажних перевезень, що направляється на розвиток виробництва;

$I^{ін}$ – інші джерела інвестиційної діяльності (кошти державного та місцевих бюджетів, інші не заборонені законодавством кошти).

Частина чистого прибутку з вантажних перевезень, що направляється на розвиток виробництва відповідно до чинного законодавства, має розраховуватися за формулою:

$$ЧП_{PB}^{ван} = ЧП^{ван} \cdot \frac{r_{PB}}{100}, \quad (2)$$

де r_{PB} – ставка відрахувань з чистого прибутку на розвиток виробництва, %;

$ЧП^{ван}$ – чистий прибуток залізниць від вантажних перевезень.

Основний рівень рентабельності вантажних тарифів необхідно розраховувати за формулою:

$$R_{осн}^{ван} = \frac{\Delta K_{ван}^{прог}}{E_{ван}^{прог}} \cdot 100, \quad (3)$$

де $E_{ван}^{прог}$ – поточні витрати по вантажних перевезеннях у прогностичному періоді;

$$E_{ван}^{прог} = E_{ван}^{факт} \cdot \left(\alpha_{ван}^{зал} + \frac{1 - \alpha_{ван}^{зал}}{\gamma} \right) \cdot \frac{I_{пром}}{100}, \quad (4)$$

$E_{ван}^{факт}$ – поточні витрати по вантажних перевезеннях у базовому періоді;

$\alpha_{ван}^{зал}$ – питома вага залежних витрат у поточних витратах по вантажних перевезеннях за базовий період;

γ – коефіцієнт зміни обсягу вантажних перевезень (визначається як відношення прогностичного обсягу перевезень до фактичного);

$I_{пром}$ – індекс цін виробників промислової продукції у прогностичному періоді відповідно до постанови Кабінету Міністрів України щодо схвалення основних прогностичних макроекономічних і соціального розвитку України, %.

Інвестиційна складова являє собою кошти, передбачені у тарифі як частина прибутку, що залишається у розпорядженні залізниць (по інфраструктурній та локомотивній складовій, а також по вагонній складовій у разі здійснення перевезення у вагоні інвентарного парку) та власників вагонів (у разі здійснення перевезення у власному вагоні) для цільового фінансування видатків, пов'язаних з інвестиційною діяльністю.

Рівень рентабельності вантажних тарифів у частині інвестиційної складової пропонується розраховувати за формулою:

$$R_{инв}^{ван} = \frac{\Delta K_{ван}^{инв}}{E_{ван}^{прог}} \cdot 100, \quad (5)$$

де

$$\Delta K_{ван}^{инв} = K_{ван}^{инв} - \Delta K_{ван} - I_{инв}, \quad (6)$$

$K_{ван}^{инв}$ – кошти, передбачені в Програмі технічного розвитку залізничного транспорту України на відновлення основних фондів, що використовуються у вантажних перевезеннях, у прогностичному періоді;

$I_{инв}$ – кошти, які будуть залучатися протягом прогностичного періоду у вигляді інвестицій на оновлення основних фондів, що використовуються у вантажних перевезеннях.

Рівень економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом має визначатися на ос-

нові прогностичні оцінки собівартості перевезень та основного рівня рентабельності і інвестиційної складової.

Висновки

Застосування запропонованих концептуальних підходів до встановлення конкурентоспроможних тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом сприяє подоланню негативної тенденції щодо прогресування фізичного зносу основних засобів залізничного транспорту та поступовому переходу до інноваційно-інвестиційного розвитку матеріально-технічної бази залізниць, що забезпечить підвищення якості надаваних послуг та більш повному задоволенню попиту вантажовласників.

Список використаних джерел

1. Крейнин А.В., Мазо Л.А. О принципах управления транспортными тарифами в условиях становления рыночного хозяйственного механизма / А.В. Крейнин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ – 1992. – №1. – С. 6–12.
2. Рогачева Л.С. Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами / Л.С. Рогачева, Л.А. Мазо, А.В. Шмелев // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – №10(88). – С. 5–8.
3. Абрамов А.П. Внетранспортный эффект работы железных дорог / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2002. – №3. – С. 58–62.
4. Запара В.М. Удосконалення методичних підходів до побудови тарифних схем з метою підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень / В.М. Запара, Н.М. Колесникова, Д.В. Ломотько // Удосконалення вантажної і комерційної роботи на залізницях України: Зб. наук. пр. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. – Вип. 62. – С. 83–93.
5. Павлов А.А. Еще раз о тарифной политике / А.А. Павлов // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – №10 (88). – С. 27–34.
6. Ильин И.П. Об общих подходах к ценовому регулированию в сфере железнодорожных перевозок / И.П. Ильин // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – №10 (88). – С. 9–16.
7. Сич Є.М. Цінові інструменти інвестиційних тарифів на підприємствах залізничного транспорту / В.К. Мироненко, Є.М. Сич, В.П. Ільчук, В.М. Кислий // Залізничний транспорт України. – 2001. – №2. – С. 35–36.
8. Колесникова Н.М. Сучасні підходи до встановлення вантажних залізничних тарифів / Н.М. Колесникова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. пр. – Харків: УкрДАЗТ, 2003. – №4. – С. 98–103.
9. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К., КУЕТТ, 2007. – 349 с.