

УДК 656.23

Т. М. САВИЦЬКА

ГНДЛ «Економіка та управління залізничним транспортом», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, ел. пошта bliznyuk_t@ukr.net, ORCID 0000-0003-1323-4984

СИСТЕМА ПРИНЦИПІВ ЦІНОУТВОРЕННЯ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мета. Проаналізувати систему чинників, що враховуються при встановленні залізничних тарифів в Україні, а також проблеми ціноутворення на залізничному транспорті в сучасних умовах. Розробити принципи ціноутворення на послуги залізничного транспорту України, які б забезпечували досягнення цілей цінової політики галузі та зумовлювали створення нових ефективних підходів тарифоутворення на послуги інфраструктури залізничного транспорту. **Методика.** Для вирішення завдання в роботі були проаналізовані існуючі принципи формування тарифів та виявлені недоліки в діючих підходах. Нові принципи були розроблені не лише з метою задоволення потреб залізниць у достатньому фінансуванні, а й в аспекті забезпечення економічної безпеки держави в цілому. **Результати.** Були визначені найважливіші засади щодо створення нової ефективної системи ціноутворення, вивчені можливі ризики зміни принципів та підходів до ціноутворення, обґрунтовані нові принципи з позиції реформаційних процесів у галузі та за умов росту конкуренції з боку інших видів транспорту. **Наукова новизна.** Удосконалена система принципів побудови залізничних тарифів в умовах реформування залізничного транспорту, яка включає 9 принципів (прозорість та прогнозованість, недискримінаційний доступ до інфраструктури, еквівалентність та ефективність, врахування транзакційних витрат, попиту споживачів та місцевих особливостей, наукова обґрунтованість та дерегулювання тарифів), що дозволить підвищити ефективність і конкурентоспроможність залізничних послуг на ринку перевезень. **Практична значимість.** Застосування вказаної системи принципів ціноутворення дозволить створити ефективний, науково обґрунтований методичний підхід щодо побудови гнучких та динамічних, орієнтованих на попит послуг залізничного транспорту.

Ключові слова: принципи; ціноутворення; тарифи; ефективність; прозорість; інфраструктура

Вступ

Залізничний транспорт України вже багато років перебуває в умовах реформування, основні напрямки якого були викладені в [1]. На початкових етапах реалізації зазначеної концепції було впроваджено багато важливих реформ, однак питання ефективного ціноутворення досі не є вирішеним. Сучасні принципи тарифоутворення у сфері залізничних перевезень були сформовані ще за часів Радянського союзу та потребують докорінних змін.

Керуючись інтеграційними процесами, реформування сфери залізничних перевезень адаптується до вимог ЄС як на нормативно-правовому рівні, так і на організаційному. Тому після створення ПАТ «УЗ» та переходу до вертикально-інтегрованої моделі управління були виокремлені в окремі одиниці такі види діяльності, як перевезення вантажів, перевезення пасажирів, наукова діяльність, сукупна промислова діяльність, експлуатація інфраструктури

[2]. Зміна кон'юнктури ринку є передумовою для перегляду застарілих принципів ціноутворення та пошуку альтернативних, які б задовольняли вимоги сучасних реформаційних процесів.

Аналіз попередніх досліджень

Проблеми ціноутворення на залізничному транспорті України є давно досліджуваним питанням. Висвітлення проблем, принципів та факторів, що впливають на ціну, можна знайти в роботах як науковців, так і економістів-практиків, а саме Н. М. Колесникової, Ю. С. Бараша, О. М. Гненного, М. І. Міщенко та багатьох інших. Однак, на думку автора, у перерахованих працях недостатньо виділені й систематизовані проблеми й особливості системи тарифоутворення на залізничному транспорті в Україні в сучасних умовах.

Мета

Розробити принципи ціноутворення на послуги залізничного транспорту України, які б забезпечували досягнення цілей цінової політики галузі та зумовлювали створення нових ефективних підходів тарифоутворення на послуги інфраструктури залізничного транспорту в сучасних умовах.

Методика

У роботі використані методи теоретичного узагальнення, логічного та системного аналізу, синтезу, формалізації, статистичної обробки й аналізу інформації.

Результати

Укрзалізниця в умовах радянської планової економіки створювалася та розвивалася як невід'ємна частина промисловості, покликана обслуговувати переміщення сировини та готової продукції всередині країни та на експорт. Визначальним був обсяг виробництва, а не попит на нього. Через пасивну комерційну спрямованість на клієнтів спостерігається нехтування стандартами якості та відсутність гнучкості в послугах, що пропонуються. Негнучкими є й тарифи на перевезення - зміна тарифів в умовах нинішньої системи є складним та довгим бюрократичним процесом [3]. Через застарілі та, як показала практика, хибні принципи ціноутворення величина тарифів не відображає кон'юнктурні зміни на сировинних ринках, не здатні реагувати на конкурентні фактори тощо.

Крім того, практика адміністративного встановлення тарифів «зверху-вниз» призвела до того, що тарифи є непрозорими. Через недостатню інформацію щодо формування тарифів клієнти залізничного транспорту не мають змоги прогнозувати можливі зміни у величині тарифів. Принципи, логіка, фактори впливу на встановлення тарифів мають бути чіткими, усталеними та зрозумілими учасникам ринку та клієнтам.

На жаль, ще досі визначення тарифу на перевезення визначається з урахуванням соціальних та політичних факторів. Так, диференціація вантажних тарифів залежить від роду вантажів та відстані перевезень, а плата за доступ до інфраструктури прив'язана до вантажного тарифу. Можливість знижок та такі дискримінаційні

підходи створюють умови для корупційних схем, викорінення яких стане можливим після зміни системи принципів тарифоутворення. Корисним у цьому питанні є досвід розвинених країн, серед яких країни Західної Європи, Північної та Південної Америки, де плата за доступ до інфраструктури не пов'язана із витратами на перевезення, а безпосередньо залежить від вартості надання послуг інфраструктури.

Формування тарифів базується на середньомережевій собівартості перевезень, тому можна стверджувати, що тариф спрямований на загальне відшкодування витрат та слабо пов'язаний із собівартістю конкретного перевезення.

Таким чином можна констатувати, що поточна тарифна система є недосконалою. Її статичність, негнучкість потребує докорінних змін у принципах тарифоутворення, які б забезпечували не тільки необхідний рівень фінансування галузі, але й відповідали вимогам забезпечення економічної, енергетичної безпеки країни (рис.1).

Отже, враховуючи вищесказане, тарифна система має будуватися за такими принципами:

Прозорість має забезпечувати користувачу послуг можливість отримувати повну інформацію щодо компонентів ціни та дозволяти їм оцінювати можливі альтернативи, що є важливим елементом комерційного підприємництва. Крім того, прозорість сприяє взаєморозумінню сторін. Знаючи елементи ціни та що ними керує, сторони мають підґрунтя для прогнозування можливих змін.

Забезпечення *недискримінаційного доступу* до інфраструктури залізничного транспорту має забезпечувати розвиток конкуренції між перевізниками. «Дискримінацію» можна розглядати в соціальному, політичному та економічному аспектах. У перших двох випадках дискримінація характеризується упередженістю та наданням переваг конкретним споживачам. Така дискримінація може проявлятися як на внутрішньодержавному, так і на міжнародному рівнях. В умовах глобалізаційних процесів та створення єдиного ринку багатьох держав з метою захисту інтересів національних компаній намагаються не допустити іноземні залізниці на свій ринок шляхом розробки та реалізації певних норм та законів, а не за рахунок підвищення конкурентоспроможності своїх компаній. На внутрішньодержавному рівні через рівень тарифів можна контролювати вхід нових перевіз-

ників на ринок через корупційні механізми та допустимими. лобіювання своїх інтересів. Такі підходи є не-

ІСНУЮЧІ ПРИНЦИПИ ТАРИФНОЇ СИСТЕМИ

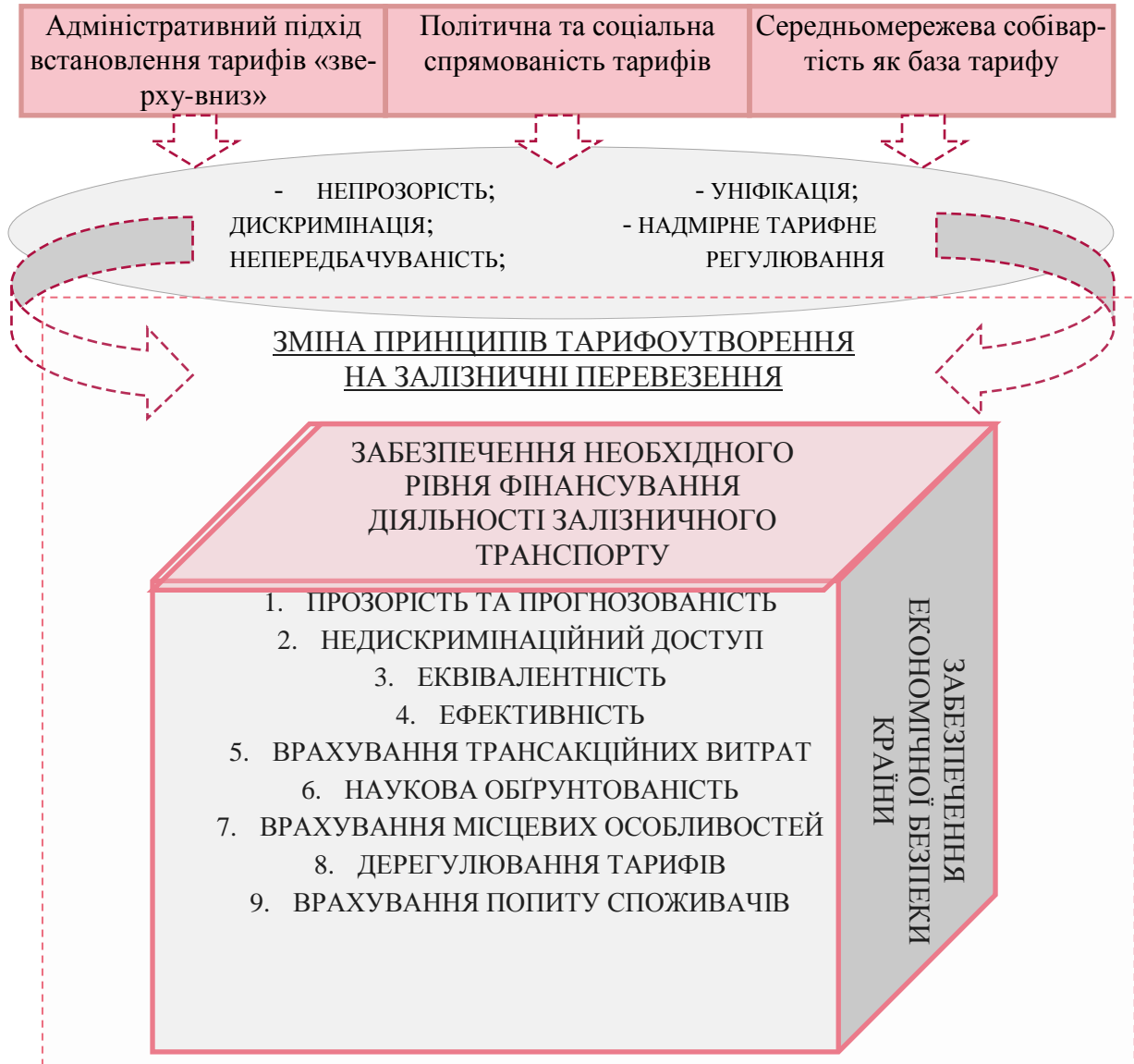


Рис. 1. Принципи ціноутворення на послуги залізничного транспорту в умовах реформування галузі

Джерело: розробка автора

В економічному ж аспекті різні рівні тарифів можуть бути обґрунтовані різною собівартістю послуг. Наприклад, швидкісні лінії є дорожчими в обслуговуванні, так само як і експлуатація ліній в часи пік при граничній пропускній спроможності тощо.

Ціни мають забезпечувати високий ступінь *еквівалентності* між тими, хто отримує вигоду від користування інфраструктурою, та тими, хто несе витрати за її надання в користування.

Це твердження базується не так на економічному, як на демократичному принципі та призводить до концепції відшкодування витрат.

4. Тарифна система має забезпечувати економічну, технічну, виробничу *ефективність* діяльності залізничного транспорту. На відміну від ринків досконалої конкуренції, технічна ефективність не досягається автоматично у сфері залізничних перевезень.

При встановленні цін лише відповідно частці витрат втрачається стимул зниження витрат і, таким чином, наявна технічна неефективність. Щодо ефективності інфраструктури залізничного транспорту слід зазначити, що система цін не лише повинна сприяти наданню оптимальної кількості колій правильної якості, а й приводити до мінімального використання факторів виробництва та до застосування технологій мінімізації витрат.

Існує також проблема досягнення виробничої ефективності плати за доступ до інфраструктури. Плата за доступ має відображати та збалансовувати три основні цілі ефективності:

- ефективне використання залізничної інфраструктури;
- ефективне надання послуг інфраструктури;
- ефективний рух поїздів [8].

Плата за доступ до інфраструктури має давати правильні сигнали щодо експлуатації залізничної інфраструктури. Окрім цього вона повинна сприяти забезпеченню відповідного рівня своєчасних інвестицій в інфраструктуру.

Структура плати за доступ також може сильно впливати на характер діяльності перевізників. Тому плата повинна бути побудована таким чином, щоб як оптимізувати функціонування інфраструктури, так і сприяти ефективності діяльності перевізників.

5. Встановлюючи ціни за доступ до інфраструктури, при прийнятті рішень про інвестування в інфраструктуру мають враховуватися транзакційні витрати. Транзакційні витрати - це витрати, що виникають у зв'язку з укладенням контрактів (у тому числі з використанням ринкових механізмів); витрати, які супроводжують взаємини економічних агентів [9]. Вони є наслідком складності навколишнього світу і обмеженої раціональності економічних суб'єктів і залежать від того, у якій координаційній системі здійснюються економічні операції.

Враховуючи сьогоденні трансформації у сфері залізничних перевезень та націленість системи ціноутворення на реальний попит споживачів, вкрай важливим стане детальне дослідження своїх клієнтів Укрзалізницею. Аналіз впливу змін тарифу на попит на залізничні перевезення приведе до нових транзакційних витрат на збір та обробку інформації

щодо конкурентної позиції інших компаній на ринку, прогнозування попиту, розробку сценаріїв розвитку ринків споживання продукції, яка виробляється клієнтами, тощо.

Після проведеного аналізу виникають інші види транзакційних витрат, такі як витрати на проведення переговорів та прийняття рішень, витрати на здійснення контролю, витрати юридичного захисту виконання домовленостей тощо. Згідно з [11] транзакційними є витрати на створення та експлуатацію економічної системи. Згідно із цим визначенням транзакційні витрати можуть бути як умовно-постійними (більшість витрат на формування розкладу перевезень), так і змінними (більшість витрат на контроль якості), а також виникати як для аналізу ринкових операцій, так і аналізу відносин всередині компанії. Занадто високі транзакційні витрати можуть перешкодити здійсненню економічної дії, тому важливим є врахування їх в процесі тарифоутворення.

6. Наукова обґрунтованість визначення собівартості послуг. При визначенні собівартості перевезень необхідно керуватися витратами, які реально понесені для забезпечення перевізного процесу за принципом «знизу-вверх», а не виходячи із адміністративних методів, що склались історично. Застосування середньомережевої собівартості перевезень як бази тарифів призводить до неможливості віднесення реальних витрат, понесених при наданні конкретних послуг, до отриманих за здійснення перевезення доходів. Це викликає необхідність розробки й застосування досить складного й малоефективного механізму перерозподілу прибутку залізничного транспорту від залізниць з низькою собівартістю перевезень на залізницю з високою собівартістю, і субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

7. Врахування місцевих особливостей. Ще до початку реформ механізм розрахунку тарифів на основі середньомережевої собівартості був застарілим та неефективним, оскільки використання його призводить до зниження стимулів підвищення ефективності роботи залізниць і служб та створює передумови для зростання витрат і собівартості перевезень. На сьогодні необхідність зміни його обґрунтовується не лише різними природно-кліматичними умовами, які зумовлюють складність плану і профілю колії, різну кількість

штучних споруд тощо, але й організаційно-структурними змінами залізниць щодо вертикально-інтегрованої системи управління залізницями України. Тому ще одним принципом побудови тарифної системи є розрахунок тарифів на базі точної, прив'язаної до місця виникнення витрат інформації.

8. Дерегулювання тарифів. В умовах реформування галузі дуже важливо досягти положення, при якому українська практика регулювання залізничних тарифів буде відповідати вимогам створення конкурентної, ринкової економіки. На ринках, де проявляється конкуренція, тарифи кінцевого споживача залізниці мають бути вільними від регулювання. Якщо тарифи не будуть дерегульовані на ринках, де є конкуренція з боку інших видів транспорту, залізниця ризикує втратити платоспроможність.

Створення реальної конкуренції між вертикально-інтегрованими вантажними залізницями через відповідні корективи структури регіональних залізниць надзвичайно спростить завдання регуляторного органу з контролю тарифів. На зміну регульованим вантажним тарифам мають прийти тарифи, встановлені на основі конкуренції при контролі регуляторних органів та із можливістю оскаржити тарифи клієнтами в разі зловживання монопольним становищем. Навіть за відсутності конкуренції з боку вертикально-інтегрованих компаній конкуренція зі сторони інших видів транспорту (особливо автомобільного) обмежить ринкову владу залізниць та знизить потребу в детальному директивному регулюванні, залишаючи свободу для співпраці за договірними тарифами. У той же час, з метою забезпечення економічної та енергетичної безпеки країни, перевезення деяких важливих вантажів (кам'яного вугілля) може потребувати директивного регулювання.

9. Врахування попиту споживачів при ціноутворенні відображено в принципі ціноутворення, запропонованому математиком Френком Рамзі ще в 1927 році. Відповідно до зазначеного принципу ціни підвищуються обернено пропорційно еластичності попиту. Таким чином, для клієнтів із низькою еластичністю попиту (які не мають альтернативи залізниці, як, наприклад, вугледобувні компанії, залізничні компанії, нерудні кар'єри тощо) залізниця повинна встановлювати більш високу націнку,

ніж для клієнтів з високою еластичністю попиту (які можуть переключитися на інший вид транспорту, як, наприклад, контейнерні оператори, перевізники агровантажів тощо). Проте залізниця повинна тонко розуміти стійкість попиту на власний сервіс і тверезо оцінювати обсяги вантажопотоку при різному рівні тарифу, що можливо лише при розумінні особливостей та маржинальності бізнесу клієнтів. Для обґрунтованого визначення рівня тарифів необхідно вивчати попит на перевезення. При цьому вивчення попиту повинно здійснюватися окремо для монопольного і конкурентного становища залізничного транспорту.

Наукова новизна

Удосконалена система принципів побудови залізничних тарифів в умовах реформування залізничного транспорту, яка включає 9 принципів (прозорість та прогнозованість, недискримінаційний доступ до інфраструктури, еквівалентність та ефективність, врахування транзакційних витрат, попиту споживачів та місцевих особливостей, наукова обґрунтованість та дерегулювання тарифів), що дозволить підвищити ефективність і конкурентоспроможність залізничних послуг на ринку перевезень.

Практична значимість

Застосування вказаної системи принципів ціноутворення дозволить створити ефективний, науково обґрунтований методичний підхід щодо побудови гнучких та динамічних, орієнтованих на попит послуг залізничного транспорту.

Висновки

На систему принципів ціноутворення впливає ряд факторів, які диктують умови подальшого розвитку залізничного транспорту. Серед них визначальними є:

- інституційна на нормативно-правова база держави;
- економічна ситуація в країні та світі;
- особливості організаційної структури та моделі конкуренції;
- мета та цінова політика залізниць тощо.

Інтеграційні процеси в країні та зростання конкуренції з боку інших видів транспорту змушують змінювати підходи до ціноутворення, починаючи із системи принципів, а саме

врахування попиту та конкуренції з боку автомобільного та інших видів транспорту, врахування трансакційних витрат, недискримінаційність доступу до інфраструктури, науково обґрунтоване визначення собівартості інфраструктурних послуг тощо.

Проаналізувавши сучасну ситуацію у сфері тарифів на залізничні перевезення автором була запропонована удосконалена система принципів, на основі яких доцільним є створення нового більш ефективного підходу до ціноутворення.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки : Постанова Кабінету Міністрів України : офіц. текст: від 16. 12. 2009. – Київ : Парламентське вид-во, 2009.
2. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uz.gov.ua/> (дата звернення 30.10.2016)
3. Шкляр А. Нова тарифна політика Укрзалізниці: Як знайти баланс з національною економікою / А. Шкляр // *VoxUkraine* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://voxukraine.org/2015/10/19/nova-taryfna-polityka-ukrzeliznytsi-ua/> (дата звернення 17.11.2017)
4. Близнюк Т. М. Аналіз методів визначення плати за користування об'єктами інфраструктури залізничного транспорту / Т. М. Близнюк, // *Проблеми економіки транспорту*. – 2014. – Вип. 5. – С. 41-46.
5. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті : [монографія] / Н. М. Колесникова. – Київ : КУЕТТ, 2007. – 349 с.
6. Blyzniuk T. M. Methodological approaches to defining railways infrastructure charges / Т. М. Blyzniuk // *Проблеми економіки транспорту*. – 2014. – Вип. 6 – С. 100–106.
7. Бараш Ю. С., Т. М. Савицька Методичний підхід щодо розподілення витрат на утримання інфраструктури залізничного транспорту/ Бараш Ю. С., Т. М. Савицька // *Вісник економіки транспорту та промисловості* : зб. науково-практ. ст. Укр. держ. ун-ту залізн. трансп. – 2016. – Вип. 54 – С. 224 – 233
8. Rail infrastructure pricing: principles and practice. Report 109, BTRE, Bureau of Transport and Regional Economics [BTRE]. - 2003, Canberra ACT. Available at: http://bitre.gov.au/publications/2003/files/report_109.pdf
9. Dalman C. J. The Problem of Externality / C. J. Dalman // *The Journal of Law and Economics* 22. — № 1. — April 1979. — P. 148.
10. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України: офіц. текст: від 20.06.2013. – Київ : Парламентське вид-во, 2013.
11. Peter, B. Railway Reform in Germany: Restructuring, Service Contracts, and Infrastructure Charges. Doctoral Thesis / Benedikt Peter // Technische Universität Berlin. – 2008. 23 May/ - 236 p. – Mode of access: <http://opus4.kobv.de/opus4-tuberlin/frontdoor/index/index/docId/1783>
12. Савицька, Т. М. Методичний підхід щодо визначення плати за доступ до інфраструктури залізничного транспорту / Т. М. Савицька // *Проблеми економіки транспорту* : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — 2016. — Вип. 11. — С. 62—73.

Т. Н. САВИЦКАЯ

ОНИЛ «Экономика и управление железнодорожным транспортом», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепр, Украина, 49010, тел. +38 (095) 740 70 75, эл. почта t.savytkaia@gmail.com, ORCID 0000-0003-1323-4984

СИСТЕМА ПРИНЦИПОВ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ

Цель. Проанализировать систему факторов, учитываемых при установлении железнодорожных тарифов, а также проблемы ценообразования на железнодорожном транспорте Украины в современных условиях. Разработать принципы ценообразования на услуги железнодорожного транспорта Украины, которые обеспечивали бы достижение целей ценовой политики отрасли и обуславливали создание новых эффективных подходов к тарифообразованию. **Методика.** Для решения задачи в работе были проанализированы существующие принципы формирования тарифов и выявлены недостатки в действующих подходах. Новые принципы были разработаны не только в целях удовлетворения потребностей железных дорог в достаточном финансировании, но и в аспекте обеспечения экономической безопасности государства в целом. **Результаты.** Были определены важнейшие принципы по созданию новой эффективной системы ценообразования, были обоснованы новые принципы с учетом текущих процессов реформирования отрасли и при условиях роста конкуренции со стороны других видов транспорта. **Научная новизна** Усовершенствована система принципов построения железнодорожных тарифов в условиях реформирования железнодорожного транспорта, которая включает 9 принципов (прозрачность и прогнозируемость, недискриминационный доступ к инфраструктуре, эквивалентность и эффективность, учет транзакционных издержек, спроса потребителей и местных особенностей, научная обоснованность и дерегулирование тарифов), что позволит повысить эффективность и конкурентоспособность железнодорожных услуг на рынке перевозок. **Практическая значимость.** Применение указанной системы принципов ценообразования позволит создать эффективный, научно обоснованный методический подход к построению гибких и динамичных, ориентированных на спрос услуг железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: принципы; ценообразование; тарифы; эффективность; прозрачность; инфраструктура.

T.M. SAVITSKAYA

ARL «Economics and Management of Railway Transport», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan st., 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (095) 740 70 75, e-mail t.savytkaia@gmail.com, ORCID 0000-0003-1323-4984

PRICING PRINCIPLES IN RAIL TRANSPORT IN TERMS OF REFORM

The first aim to analyze the system of factors taken into account in determining railway tariffs and pricing problems on the railways of Ukraine in modern conditions. The second aim is to develop pricing principles for railway transport services of Ukraine, which will ensure the achievement of the purposes of industry pricing policies, and provide for the creation of new effective approaches to pricing. **Methods.** To solve the problem existing pricing principles have been analyzed in the work and drawbacks in current approaches have been identified. New guidelines have been developed to satisfy not only the railways needs adequate funding, but also in the aspect of ensuring the economic security of the state as a whole. **Findings.** The most important principles for the building a new and effective pricing system have been identified; new principles, taking into account the current process of reforming the industry, and under conditions of growing competition from other modes of transport were justified. **Originality.** The system of principles setting railway tariffs in restructuring the railway transport was improved, which includes nine principles (transparency and predictability, non-discriminatory access to infrastructure equivalence and effectiveness, taking into account transaction costs, consumer demand and local characteristics, scientific validity and deregulation of tariffs), which will increase the effectiveness and

competitiveness of rail transport services in the market. **Practical value.** The use of this system of pricing principles will create an effective, scientifically grounded methodical approach to build a flexible and dynamic, demand-driven railway transport tariffs.

Keywords: principles; pricing; tariffs; efficiency; transparency; infrastructure

Надійшла до редколегії 02.12.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С. та к-том екон. наук, доц. Чуприною Н. М.