

**ФОРМАЛІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ПОБУДОВИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ТАРИФІВ ПРИ УМОВІ ОТРИМАННЯ МАКСИМАЛЬНОГО ПРИБУТКУ**

Лаврухін О. В.,  
докт. тех. наук, професор  
Завідувач кафедри управління вантажною і комерційною роботою  
Українського державного університету залізничного транспорту  
Богомазова Г. Є.  
Асистент кафедри управління вантажною і комерційною роботою  
Українського державного університету залізничного транспорту

Транспортування товарів є найважливішим елементом виробничого процесу, так як будь-який продукт можна вважати повністю готовим до споживання тільки тоді, коли він доставлений споживачу. У багатьох випадках транспорт виступає як засіб підвищення економічної активності в країні. Він дозволяє залучити в господарський обіг потенційні можливості віддалених і слаборозвинених районів країни. По суті він заповнює географічні розриви між виробниками та споживачами товарів. Пов'язуючи виробництво і споживача, транспорт розширює масштаби самого виробництва. Завдяки розвиненому транспорту, підвищується комерційна активність підприємств, краще задовольняються соціальні потреби населення.

Продукція транспорту виступає у формі діяльності працівників транспорту з використанням наявних транспортних ресурсів, яка матеріалізується в закінчених перевезеннях. Незважаючи на те, що діяльність працівників транспорту не обмежується перевезеннями, вони є основним видом їх діяльності.

Сутність будь-якої продукції визначається її корисністю. Так як продукція залізничного транспорту, тобто перевезення, корисні для користувачів не як річ, а як діяльність, до неї застосовують поняття послуги як способу вираження споживчої вартості праці працівників транспорту. Обсяг транспортної продукції в натуральному вираженні вимірюється кількістю перевезених тонн і тоннокілометрами корисної транспортної роботи.

Важливою стороною характеристики транспортної продукції, крім її якісних характеристик (швидкість і схоронність доставки, рівень і комплексність транспортного обслуговування вантажовласників у початковому і кінцевому пунктах перевезення), є її ціна –

тариф за перевезення. Рівень оплати за перевезення і якість транспортної послуги мають вирішальний вплив на конкурентоспроможність того чи іншого виду транспорту.

Тариф (ціна на транспортну продукцію) – це система ставок, за якими стягується плата за транспортні послуги. Транспортні тарифи формують доходи транспорту та є при цьому транспортними витратами споживача транспортних послуг. Різниця між доходами (тарифом) і видатками залізниць становить прибуток транспортних підприємств. При цьому при будь-якій системі ціноутворення собівартість транспортних перевезень по суті є вихідною базою для визначення ціни (тарифу), причому в ринковій економіці собівартість транспортних послуг може часто розглядатися як нижня межа ціни на транспортні послуги.

Витрати транспортного підприємства у його виробничо-господарської та комерційної діяльності визначаються насамперед витратами на придбання різних ресурсів (палива, устаткування, матеріалів та ін.) для виконання транспортного процесу та управління цим процесом. Крім того, транспортні підприємства несуть витрати по реалізації продукції, утримання інфраструктури, виплачують установлені державою податки, збори, внески і т. д.

Залізничні транспортні витрати складаються з витрат на операції руху, перевантажувальні роботи, складування, а також послуги, що підвищують якість перевезень. При побудові тарифів, як правило, враховують цю диференціацію витрат. Природно, що ці витрати насамперед повинні враховуватися в собівартості транспортної продукції.

На собівартість залізничних вантажних перевезень впливають ступінь використання і тип транспортного засобу, час перевізних операцій, швидкість доставки вантажів, форми організації транспортного процесу, відстань перевезення, а також структура вантажів, якість доріг, рівень організації дорожнього руху та ін. Наприклад, 10% загальної мережі залізниць складають малодіяльні лінії, на яких виконується 0,4% загального вантажообігу при собівартості перевезень в 20 разів вище середньосітьової, що робить їх збитковими. Від перерахованих факторів залежить і частка транспортних витрат в остаточній вартості товару.

Таким чином, частка транспортних витрат в середньому по Україні становить від кінцевої вартості товару приблизно 15-20%, але за окремими видами вантажів доходить до 50% і більше (вугілля, сільськогосподарська продукція та ін.). В основі транспортних

тарифів лежать поточні витрати транспортних підприємств (собівартість перевезень) і певний розмір прибутку (рентабельність).

Перехід до ринкової економіки зажадав істотних змін у системі ціноутворення. В міру необхідності поліпшення збалансованості ринку та приведення його в рівноважний стан авторами пропонується розвивати процеси лібералізації цін в немонополізованих сферах діяльності. На сучасному етапі становлення ринкових відносин державою встановлюються види продукції, на які діють фіксовані оптові ціни і тарифи та на які можуть застосовуватися вільні (самостійно встановлювані) й договірні ціни і тарифи (за погодженням між підприємствами-виробниками та споживачами).

Витрати на транспортування вантажу мають значний вплив на собівартість продукції, що перевозиться. Відповідно від цього залежить попит на перевезення, очікуваний прибуток як для вантажовласників, так і для залізниць.

Основою формування тарифів є принцип платоспроможності. Суть його полягає в тому, що залізничні компанії мають можливість встановлювати плату за перевезення вантажів на такому максимальному рівні, який цей вантаж здатен «витримати». Підвищення цього рівня приведе до скорочення обсягів перевезень. Чим вище ціна вантажу, тим більша платоспроможність і тому вище може бути тариф.

Для залучення додаткових перевезень на залізничний транспорт необхідно понизити сукупні витрати вантажовласників на доставку вантажу, що можливо досягти шляхом зниження рівня тарифу на перевезення.

Для оптимізації тарифів в умовах ринкових відносин підвищуються значення показника собівартості перевезень та вимоги до точності його розрахунку. Особливо це відноситься до розрахунку собівартості в частині залежних від обсягів роботи витрат. При визначенні собівартості повинні бути враховані особливості конкретних поїздо-ділянок.

Із детального аналізу існуючих способів визначення собівартості перевезень різних родів вантажів на ділянках залізниць випливає, що доцільно експлуатаційні витрати та собівартість визначати за методом витратних ставок, використовуючи техніко-економічні характеристики окремих поїздо-ділянок. При цьому витрати слід розподіляти по операціям перевізного процесу.

Істотним положенням при формуванні залізничних вантажних тарифів є реалізація принципу системного підходу, який про-

являється у першу чергу в інтеграції й чіткої взаємоув'язці інтересів виробників і споживачів продукції з урахуванням зростаючої конкуренції зі сторони інших видів транспорту, а також з метою отримання максимального прибутку залізницями, перевізниками, компаніями-операторами власниками вантажних вагонів і залучення українських та іноземних інвесторів.

**УДК: 330.341**

## **ОЦІНКА РІВНЯ ТІНІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ДЕРЖАВИ**

Леонова О.О.

Здобувач кафедри економіки та фінансів  
факультету права та масових комунікацій  
Харківського Національного університету  
внутрішніх справ

На сьогоднішній день оцінка рівня тінізації економіки країни стає основою розробки довгострокової стратегії соціально-економічного розвитку держави, регіонів та основних видів економічної діяльності. Відповідно до проведеного дослідження пропонуємо методику оцінки рівня тінізації економіки за структурним методом.

Структурним методом оцінки є економетрична модель MIMIC, що була запропонована Ф. Шнайдером, який визначає такі механізми та змінні, що ведуть до збільшення тіньової економіки: коливання рівня доходу, державне втручання або регулювання економіки, податкова мораль, суспільні блага та державні трансферти, стан економіки, звичка до готівкової оплати. Структурний підхід означає, що оцінювати, а головне, скорочувати вплив тіньової економіки необхідно не однаково для офіційної та неофіційної економіки, а залежно від її структурних компонентів.

Що ж до України, то можна виділити такі причини, що є змінними для розрахунку: частка прямих і непрямих податків, соціальне забезпечення населення, рівень безробіття, соціальні трансферти, податковий фактор (виміром податкової моралі слугує відсоток сплати податків згідно із даними Державного казначейства України). Виходячи із причин зростання тіньової економіки, визначаються такі індикатори: рівень зайнятого населення, темпи зростання ВВП, приріст готівкової валюти на душу населення.