

**Summary.** In article is motivated need of the creation innovation conglomerate, is determined primary tasks, participants of the association, is brought integrated structure and reveal; open mechanism of the operation "Innovationo-technological centre of the development transport system of Ukraine".

**Keywords:** competitiveness ukrainian ITC, research potential, conglomerate.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.47: 656.2(477)

## УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ФАКТОР МАКСИМАЛЬНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,  
Божок А.Р., аспірантка (УкрДАЗТ)*

*В даному дослідженні розглядаються основні перешкоди інтеграції українських залізниць в глобальну транспортну систему. Досліджується роль тарифної політики у розв'язанні цієї проблеми.*

**Ключові слова:** транзит, тарифна політика, конкурентні переваги витрати, ціноутворення.

**Постановка проблеми.** Глобалізація економіки, розширення Європейського союзу і торгівельних зв'язків прискорили зростання міжнародного транспортного ринку. В умовах збільшення товарних потоків максимальну вигоду від експорту і імпорту транспортних послуг одержать ті країни, які зможуть залучити на свої транспортні комунікації транзитний євразійський потік. Геополітичне розташування України надає можливість нашій країні стати важливим центром транзиту зовнішньоекономічних вантажів і перевезення пасажирів у міжнародному сполученні. Транзит – це не тільки транспортування, перевалка вантажів, але й додаткова обробка високотехнологічного продукту, його тестування і пристосування до вимог ринку. Тобто виникне додаткова вартість, що буде сприяти розвитку національних вантажооброблювачів, вантажоперевізників і регіонів, які примикають до транспортного коридору. Тому сьогодні має потребу в розробці механізм максимальної реалізації транзитного потенціалу України.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** В умовах зростання євразійських економічних зв'язків значно підвищився інтерес до створення сприятливих умов для транснаціональних

перевезень. Цій проблемі присвячені ряд нормативно-правових актів [1, 2], велику увагу цьому питанню приділяли Блудова Т. [3], Кірпа Г.М. [4], Михайловська О. [5], Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. [6]. Однак більшість інструментів реалізації транзитного потенціалу України залишаються недостатньо розкритими і деталізованими, зокрема розробка зваженої тарифної політики, що вимагає проведення подальших досліджень.

Тому **метою статті** є пошук засад побудування гнучкої, зваженої, а також збалансованої тарифної політики залізничного транспорту.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** Потенційні можливості українських залізниць щодо залучення додаткових міжнародних транспортних потоків досить великі. Але обсяг транзитних перевезень не досягає свого потенціалу із-за наявності різного роду правових, технічних і економічних проблем.

До проблем нормативно-правового характеру слід віднести:

- недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності залізничного транспорту;

- стримується розвиток залізничних перевезень між Україною і багатьма країнами Центральної і Західної Європи через відмінність у

системі транспортного права, наприклад, переоформлення перевізних документів призводить до збільшення часу затримок на кордонах і підвищення вартості перевезень, не дозволяє вантажовласникам безпосередньо адресувати вантажі одержувачу, знижує правові гарантії клієнтів залізниць;

- застарілі правові основи щодо організаційної структури суб'єктів господарювання залізничного транспорту та їх діяльності в умовах ринкових відносин;

- недостатня кількість нормативних документів щодо наближення технічних та екологічних стандартів у сфері залізничного транспорту до європейських вимог.

До основних технічних проблем відносять:

- недостатній техніко-технологічний рівень організації транзитних перевезень, обсяг яких не відповідає транзитному потенціалу України;

- існуючий стан парку рухомого складу не відповідає сучасним вимогам і стратегії його подальшого розвитку;

- невідповідність сучасного стану інфраструктури залізниць технічним вимогам для забезпечення швидкісного і високошвидкісного руху поїздів;

- недосконалість технології переходу рухомого складу в умовах зміни ширини колії.

Проблеми економічного характеру:

- не повною мірою забезпечується прибутковість природно-монопольного сектору, яка була б достатньою для стабільного функціонування підприємств залізничного транспорту та розширеного відтворення основних виробничих засобів на інноваційній основі;

- недосконала фінансово-економічна модель, тобто не забезпечується чіткий і прозорий розподіл фінансових коштів за видами економічної діяльності;

- недосконала методологія побудовання залізничних тарифів та система їх регулювання, відставання темпів зростання тарифів на перевезення від темпів зростання вартості товарів, робіт і послуг, що споживаються залізничним транспортом;

- збитковість пасажирських перевезень, яка призводить до перехресного субсидування за рахунок вантажних.

Розглянемо детальніше економічні проблеми. Першим кроком до забезпечення конкурентоздатності залізничних транспортних послуг, українського експорту і привабливості території України, як транзитної країни, повинна стати розробка зваженої та збалансованої тарифної політики. Очевидно, що від тарифної політики залежить комерційний успіх залізниць, забезпечення їх самоокупності, оновлення матеріально-технічної бази і спроможність до самоінвестування.

Для того, щоб визначити правильну тарифну політику дуже важливо продіагностувати основні конкурентні переваги, які ґрунтуються на цінових факторах. Можна виділити два основні види таких переваг.

1. Конкурентні переваги, які ґрунтуються на застосуванні системи знижок до тарифів. Діюча в Україні система тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом припускає широке застосування пільг і знижок для вантажовласників. З метою стимулювання відправників вантажів придбати вагони у власність встановлюються знижки на перевезення вантажів в приватних вагонах. При здійсненні внутрішніх та експортно-імпорتنих перевезень вантажів, які належать резидентам України, Укрзалізниця надає 25-процентні знижки, а при здійсненні перевезень у межах однієї дороги, управління доріг надають знижки до 25%. Тобто максимальна знижка при перевезеннях у межах України може складати до 50%. Не завжди для підвищення конкурентоздатності зниження тарифів є економічно доцільним. Необхідно застосовувати і інші важелі – ті витрати (знижки), які були понесені через здешевлення продукції залізничного транспорту, можуть бути направлені на підвищення якості пропонованих послуг, запровадження нових технологій, підвищення рівня технічної озброєності. Що стосується тарифної політики Укрзалізниці, яка вводиться на кожний фрахтовий рік і використовується при перевезеннях транзитних і зовнішньоторговельних вантажів, що належать нерезидентам країни, то її розробка, прийняття, оголошення два рази на рік тарифних ставок, надання знижок без встановлених обмежень - носять в основному конфіденційний характер, виробляється Укрзалізницею самостійно, без участі Міністерства транспорту України. Така конфіденційність у розробці тарифної політики приводить до не координованості дій підприємств галузі, унеможливує впровадження економічних важелів регулювання тарифної політики на міждержавному рівні.

2. Конкурентні переваги, зосереджені на витратах (оптимізація витрат, перевага за рахунок низьких витрат). Обмежуючим фактором виходу залізниць на світовий транспортний ринок є розходження в рівні витрат. Різний рівень оплати праці, продуктивності праці, інфляції, податкових ставок, витрат на електроенергію, розходження в державному регулюванні – все це породжує розходження у величині виробничих витрат у різних країнах, собівартості перевезень, а отже і ціни на перевезення. Українським залізницям необхідно спрямовувати свої зусилля на те, щоб рівень їх витрат був нижчий, ніж у конкурентів у рамках світового ринку. Скорочення витрат залізниці зможуть досягти, якщо вони будуть

робити більший акцент на модернізацію виробничих процесів (переустаткування з метою підвищення продуктивності праці, створювати самокеровані робочі команди, використовувати сучасні технології - комп'ютеризований контроль, автоматично керовані транспортні засоби). Японські залізниці успішно використовують модернізацію виробничих процесів, щоб надавати послуги з перевезень високої якості при низькому рівні витрат. Але всі інновації вимагають інвестицій і якщо підвищиться якість перевезень, то пропорційно підвищиться і ціна, а зниження ціни (або втримання її на колишньому рівні) можна досягти за рахунок реалізації стратегії ресурсозбереження.

Залізниці України є учасником Міжнародного транзитного залізничного тарифу і Єдиного транзитного тарифу. У перевезеннях транзитних вантажів застосовується тарифна політика залізничних адміністрацій країн СНД, яка передбачає дегресію ставок в залежності від відстані перевезень, маси завантаженого вагона, дозволяє на основі базових ставок застосовувати знижки або спецставки, але не вище базових. Основними критеріями при встановленні знижок до Тарифної політики є обсяг перевезень, вид вантажу і його вартість, вид рухомого складу, розмір попередньої оплати, а також конкурентоспроможність напрямків.

Залізниці країн СНД при формуванні тарифів на перевезення вантажів у міжнародному сполученні керуються такими основними принципами:

- стабільність рівня тарифних ставок для забезпечення довгострокових контрактів;
- рівень базових ставок провізної плати, що оголошені залізничними адміністраціями, є максимальним;
- рівень тарифів повинен забезпечувати безбитковість перевезень;
- можливість зниження рівня оголошеного тарифу за відстань по своїй території з урахуванням економічних інтересів, проведенням диференціації тарифів за родами вантажів, видами відправлень, типами транспортних засобів та іншими критеріями перевезень із введенням коефіцієнтів до базових тарифів;
- узгодження із залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності конкурентоспроможних наскрізних тарифних ставок.

Завдяки тісному взаємовигідному співробітництву із залізничними адміністраціями сусідніх країн були розроблені конкурентоспроможні тарифи. Проведена робота сприяла збільшенню обсягів перевезень транспортними коридорами: за останні десять років транзит збільшився на 28,6%, експорт – на 22,2%, імпорт зменшився на 50,8%. Основу

транзитного вантажопотоку складають вугілля, нафта і нафтопродукти, залізна і марганцева руда, чорні метали, добрива, хімікати, зерно і продукти перемолю. Перераховані вантажі становлять до 90% у загальному обсязі транзиту. Найбільший обсяг таких перевезень здійснюється по Критському коридору (Александрополіс – Пловдив – Бухарест – Кишинів – Кучурган – Роздільна – Жмеринка – Київ – Ніжин – Чернігів – Горностаївка – Жлобін – Вітебськ – Санкт-Петербург – Гельсінкі з відгалуженнями Роздільна – Одеса, Ніжин – Хутір Михайлівський – Зернове – Москва).

З ініціативи Укрзалізниці широкого застосування набула система наскрізних тарифних ставок на перевезення ряду транзитних вантажів і їхню переробку в морських портах. Укладаються угоди між Укрзалізницею і Одеським, Маріупольським, Бердянським, Миколаївським, Херсонським, Керченським, Феодосійським та іншими портами. Це сприяє збільшенню загальних обсягів перевезень України.

Економічна криза і значні темпи інфляції значно знизили інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, а відставання темпів росту тарифів на вантажні перевезення від фактичного індексу цін виробників промислової продукції, істотно вплинуло на доходні надходження залізниць та платежі до держбюджету, а також на забезпечення самоокупності та оновлення матеріально-технічної бази залізничного транспорту. Очевидно, що в умовах постійного зростання цін на продукцію, яка споживається залізничним транспортом (паливо, електроенергія, матеріали), подорожчання вартості життя (збільшення заробітної плати), без збільшення тарифів перевезення не будуть прибутковими. Деякі фахівці вважають, для успішного функціонування в мовах ринкових відносин необхідно «відпустити» залізничні тарифи. В цьому випадку тарифи підвищаться в декілька разів, що руйнівно вплине на економіку країни.

Залишається невирішеною проблема збитковості пасажирських перевезень, яка призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Оскільки рівень тарифів на пасажирські перевезення впливає на розмір попиту, тому тарифна політика в пасажирських перевезеннях повинна проводитись з врахуванням платоспроможного попиту населення та поступовому припиненні перехресного субсидування за рахунок вантажних перевезень. Необхідно удосконалити механізм бюджетного фінансування пільгових категорій пасажирів, тобто звільнити залізничний транспорт від не властивої йому функції оплати соціальних пільг населення (в

приміському русі). Такі пільги повинні оплачувати держава або місцеві органи влади, профспілки. Поетапне припинення перехресного субсидування може проводитись шляхом поступового збільшення частки державного бюджету і відповідного зменшення частки доходів від вантажних перевезень, які направляються на покриття збитків від пасажирських перевезень. Якщо система пасажирських тарифів надасть можливість розраховувати на прибутки, достатні для забезпечення нормального відтворювального процесу, або перевізники отримуватимуть державну підтримку у вигляді дотацій, ситуація на ринку може змінитися в кращу сторону. У Державній програмі реформування залізничного транспорту зазначено, що тарифи на вантажні і пасажирські перевезення мають встановлюватись з розподілом на складові за користування вагонним парком, послугами інфраструктури і локомотивної тяги, співвідношення яких має забезпечити паритетні умови функціонування всіх учасників ринку перевезень.

Цікавим є досвід французьких залізниць (SNCF). SNCF є державною компанією, що має суспільний і комерційний характер і діє в умовах і на принципах ринку. 100% акцій належать державі. При цьому держава одночасно виконує роль власника і клієнта залізниць. Правовою основою функціонування SNCF служить транспортний закон Лотії, відповідно до якого жодна компанія не може виконувати перевезення за ціною, нижче собівартості. Якщо держава замовляє нерентабельні перевезення, то в даному випадку, виступаючи як клієнт, вона повинна відшкодувати різницю у вартості перевезень.

На російських залізницях, з метою створення конкуренції в галузі залізничних перевезень вантажів, тариф поділяється на інфраструктурну складову – 55%, локомотивну складову – 30% та вагонну складову -15%.

Надзвичайно важливим є визначення співвідношення вагонної й інфраструктурної складових у тарифі. Слід враховувати, що низький рівень вагонної складової може збільшити знос вагонного парку. При розрахунку величини вагонної складової необхідний особливий підхід до визначення рівня рентабельності, щоб забезпечити зацікавленість компаній-операторів інвестувати засоби у рухомий склад. Тобто рівень тарифу повинен забезпечувати величину вільного залишку прибутку, що дозволяє окупити капітальні вкладення на придбання вагонів у прийнятні для інвестора строки.

**Висновки.** В умовах гострої конкуренції за вантажопотоки на світовому транспортному ринку Україна повинна повністю використовувати свої величезні транспортні можливості й вигідне геополітичне положення. Успіх національних залізниць в міжнародній конкуренції визначають

не тільки самі фактори, скільки те, де і на скільки ефективно вони використовуються. Таким чином знання порівняльних переваг залізничного транспорту тієї або іншої країни, максимальний облік місцевих умов і конкретних факторів та правильно обрана стратегія нададуть залізницям можливість домогтись конкурентних переваг на міжнародному ринку. Одним із таких факторів виступає тарифна політика. Проведення зваженої тарифної політики, з одного боку, буде стимулювати зовнішньоторговельні транспортно-економічні зв'язки, а з іншого – покращить фінансове положення залізниць. Удосконалення тарифної політики полягає у наступному:

- забезпечення гнучкості, прогнозованості та збалансованості тарифів;
- забезпечення прозорості тарифів;
- коригування тарифів на послуги залізничного транспорту відповідно до зміни макроекономічних показників;
- забезпечити встановлення економічно обґрунтованих тарифів на вантажні залізничні перевезення, повного компенсування витрат усіх учасників процесу перевезень;
- поступове припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- усунення порушення відтворювального процесу на залізничному транспорті, що призвело до зменшення питомої ваги амортизаційних відрахувань у структурі собівартості вантажних перевезень;
- скоротити перелік додаткових зборів за послуги, пов'язані з вантажними залізничними перевезеннями;
- посилення стимулюючої ролі тарифів у прискоренні темпів науково-технічного прогресу на залізничному транспорті;
- скорочення порожніх пробігів вагонів і економію транспортних витрат у народному господарстві.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція створення та функціонування функціональної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. №821.
2. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 р. №346 // Урядовий кур'єр. – 1998. - №67-68. – С.7-16.
3. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття «транзитний потенціал країни» / Т. Блудова // Економіка України. – 2006. №10. – С. 73-78.

4. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.

5. Михайловська О. Роль міжнародних транспортних коридорів в реалізації транзитного потенціалу України / О. Михайловська // Стратегія

розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2005. – №3. – С. 54-61.

6. Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. Проблеми реалізації транспортного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // економіка України. – 2005р. №3. – С. 4-9.

**Аннотація.** В даному дослідженні розглядаються основні перешкоди інтеграції українських залізничних доріг в глобальну транспортну систему. Досліджується роль тарифної політики в розв'язанні цієї проблеми.

**Ключові слова:** транзит, тарифна політика, конкурентні переваги, витрати, ціноутворення.

**Summary.** In the given research the basic obstacles of integration of the Ukrainian railways in global transport system are considered. The role of a tariff policy in the decision of this problem is investigated.

**Keywords:** transit, the tariff policy, competitive advantages of an expense, pricing.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.5.012.1

## РЕФОРМУВАННЯ ТА ОПТИМІЗАЦІЯ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент,  
Гриценко Н.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

В даній статті розглядається проблема вибору та оптимізації організаційної структури управління залізничного транспорту. Зроблені висновки щодо забезпечення ефективності функціонування та подальшого розвитку залізничної галузі.

**Ключові слова:** конкурентоздатність залізничного транспорту, реформування галузі, реструктуризація залізничного транспорту, організаційна структура управління залізничного транспорту, реінжиніринг бізнес-процесів, принципи управління.

**Постановка проблеми.** Забезпечення ефективності функціонування та конкурентоздатності залізничного транспорту в умовах сучасного стану економіки України, якій притаманні нестабільність та зростаюча конкуренція, а також підвищені вимоги споживачів транспортних послуг, вимагає необхідності адаптації залізничної галузі до динамічних умов господарювання.

Ефективність функціонування залізничної галузі залежить від удосконалення його організаційної структури, оновлення основних

фондів і насамперед рухомого складу, впровадження новітніх технологій та нових видів послуг, інтегруванням до європейської транспортної системи. Для цього необхідно впровадження на залізничному транспорті оптимальної організаційної моделі управління.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням щодо визначення оптимальної організаційної структури управління присвячено праці таких вчених як: Диканя В.Л. [2], Бараша Ю.С. [3], Ейтутіса Г.Д.[4], Макаренко М.В. [5], Цветова Ю.М. [5] та ін. У роботах цих вчених було