

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-17-25>

УДК 656

Специфіка тарифної політики залізниць щодо перевезення вантажів у транзитному сполученні

Харчук О.Г.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту залізничного транспорту
Державного університету інфраструктури та технологій

Тимченко Є.С.

студентка
Державного університету інфраструктури та технологій

Статтю присвячено актуальним питанням визначення специфіки цінової політики залізниць щодо вантажних перевезень транзитного сполучення. Тарифна політика залізниць розкрита єдиною системою процедур та методів із затвердження та використання базових ставок, що сформована залізничними адміністраціями – учасниками Тарифної угоди. Приведено визначення поняття тарифної політики залізниць щодо перевезення вантажів транзитного сполучення. Розглянуто етапи формування тарифної політики залізниць щодо перевезень вантажів транзитного сполучення (підготовчий етап, етап утворення загальних підходів до встановлення та зміни базових ставок на транзитні вантажні перевезення, цивілізований етап й етап адаптації до активізації міжгалузевої та внутрігалузевої конкуренції для забезпечення високого рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку транзитних вантажних перевезень). Проаналізовано Розпорядження КМУ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року», розкрито проблеми тарифної політики та розроблено шляхи її вдосконалення.

Ключові слова: тарифна політика, перевезення вантажів, транзитні перевезення, концепція, залізничний транспорт.

Харчук О.Г., Тимченко Е.С. СПЕЦИФИКА ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В ТРАНЗИТНОМ СООБЩЕНИИ

Статья посвящена актуальным вопросам определения специфики ценовой политики железных дорог по грузовым перевозкам транзитного сообщения. Тарифная политика железных дорог раскрыта единой системой процедур и методов по утверждению и использованию базовых ставок, которая сформирована железнодорожными администрациями – участниками Тарифного соглашения. Приведено определение понятия тарифной политики железных дорог по перевозке грузов транзитного сообщения. Рассмотрены этапы формирования тарифной политики железных дорог по перевозке грузов транзитного сообщения (подготовительный этап, этап образования общих подходов к установлению и изменению базовых ставок на транзитные грузовые перевозки, цивилизованный этап и этап адаптации к активизации межотраслевой и внутриотраслевой конкуренции для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности железных дорог на рынке транзитных грузовых перевозок). Проанализировано Распоряжение КМУ «Об одобрении Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года», раскрыты проблемы тарифной политики и разработаны пути ее совершенствования.

Ключевые слова: тарифная политика, грузовые перевозки, транзит, концепция, железнодорожный транспорт.

Kharchuk O.G., Timchenko E.S. SPECIFICITY OF TARIFF POLICY OF RAILWAYS IN THE TRANSPORT OF GOODS IN THE TRANSIT MESSAGE

The article is devoted to the urgent issues of determining the specifics of railroad pricing policy for freight transit traffic. Tariff policy of railways is disclosed by a unified system of procedures and methods for approval and use of base rates, formed by the railway administrations, participants of the Tariff Agreement. The definitions of the notion of tariff policy of railways for transportation of transit goods are given. The stages of formation of the tariff policy of the railways for the transport of goods of transit traffic are considered (it is the preparatory stage, the stage of the formation of common approaches to establishing and changing the base rates for transit freight traffic, the civilized stage and the stage of adaptation to intensification of interbranch and intra-sectoral competition to ensure a high level of competitiveness of railways the market of transit freight traffic). The Resolution of the CMU "On approval of the National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030" is analyzed, problems of tariff policy are revealed and ways of their improvement are developed.

Keywords: tariff policy, cargo transportation, transit, Concept, railway transport.

Постановка проблеми у загальному вигляді. В основі реалізації транзитного потенціалу України лежить запровадження вдосконаленої цінової політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень, від якої великою мірою залежать як самі перевезення вантажів транзитного сполучення, так і доходи залізниці від цих перевезень [3, с. 195].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями формування та розвитку тарифної політики залізничного транспорту займалися та продовжують займатися багато провідних вітчизняних і зарубіжних учених, а також спеціалістів: Ю.С. Бараш, М.В. Дорошенко, Д.В. Зеркалов [4, с. 522], М. Г. Белінська, Н.М. Колесникова, Ю.Ф. Кулаєв [3, с. 167], М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, Л.О. Позднякова, Г.М. Кірпа, Т.А. Мукмінова, Д.О. Шамрай, Т.Г. Яновська, В. П. Яновська, Г.Д. Ейтутіс, Н.П. Терьошина, Є.М. Сич [9, с. 40] та ін.

Але питання розгляду специфіки тарифної політики залізниць щодо перевезення вантажів у транзитному сполученні залишаються недостатньо розкритими і потребують подальшого вивчення.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті – аналіз тарифної політики залізниць щодо перевезення вантажів у транзитному сполученні, розгляд її специфіки та розроблення шляхів удосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Тарифну політику залізниць щодо вантажних перевезень у транзитному сполученні можна представити у вигляді єдиної системи процедур та методів із затвердження та корекції базових ставок та правил їх використання, яка формується залізничними адміністраціями – учасницями Тарифної угоди за врахування змін чинників внутрішнього та зовнішнього середовища, дотримання рівноваги стосовно ділових відносин між залізничними адміністраціями – учасницями Тарифної угоди, держав, що взаємодіють, вантажовласниками і власниками рухомого складу та здійснюється з урахуванням позитивних тенденцій змін у законах сучасного ринку для досягнення поставлених цілей як у короткостроковому періоді, так і на перспективу.

Термін «політика» від грецького *politike* означає мистецтво управляти державою, а «тариф» від французького *tarif* – це система ставок оплати за послуги. Тобто тарифна політика залізниць вантажних перевезень транзитного сполучення – це мистецтво управляти ціною на дані перевезення, де об'єктом виступає ціноутворення, тобто сам

процес розроблення ціни, а суб'єктом є залізничні адміністрації держав – учасниць Тарифної угоди, самі держави, вантажовласники та власники рухомого складу [8].

До розпаду Радянського Союзу на суверенні держави на транзит застосовували Міжнародні залізничні транзитні тарифи (МТТ). Оскільки базові ставки тарифів МТТ залежать від відстані перевезень (чим більша дальність перевезень, тим менша плата за 1 т/км), то сукупна провізна плата за транзит перевезень вантажів територією незалежних пострадянських держав значно зросла, відповідно, знизилася конкурентні позиції залізниць на ринку перевезень вантажів транзитного сполучення.

Так почався підготовчий етап у становленні цінової політики залізничних вантажних перевезень транзитного сполучення, який характеризувався накопиченням кожною залізничною адміністрацією практичного досвіду забезпечення транзиту вантажних перевезень та посиленням конкуренції з боку інших конкуруючих видів транспорту [9, с. 32–42].

Другий етап характеризується утворенням загальних підходів до встановлення та зміни базових ставок на транзитні вантажні перевезення. Кожна залізнична адміністрація – учасниця транзиту вантажів на кожний фрахтовий рік пропонувала базові ставки, що визначалися у вигляді відсотків від тарифів МТТ. Так, на 1994 фрахтовий рік українські залізниці запропонували ставки в середньому на рівні 35% від базових ставок МТТ, залізниці інших країн – на рівні 50%. Ці ставки можна було зменшувати або збільшувати на договірних умовах залежно від обсягів та виду перевезень, від роду вантажу, що, з одного боку, сприяло застосуванню більш гнучкого ціноутворення, а з іншого – призвело до протиріч між залізничними адміністраціями з приводу застосування в деяких випадках недоброросовісної конкуренції. Починаючи з 1995 фрахтового року застосування «Укрзалізницею» ставок на рівні 50% від базових ставок МТТ не сприяло ліквідації зазначеного протиріччя.

Це викликало необхідність розроблення Концепції встановлення узгодженої тарифної політики на залізничному транспорті держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав, у якій розкривалися орієнтири становлення узгодженої тарифної політики саме перевезень вантажів транзитного сполучення. Так почався цивілізований етап розвитку тарифної політики залізниць щодо перевезень вантажів транзитного сполучення, оскільки вона

почала набувати форми партнерства залізничних адміністрацій. Уперше запроваджуються заходи з регулювання тарифів міждержавного сполучення. При цьому створюються умови, які дають змогу залізничним адміністраціям на власних територіях використовувати цінові чинники в конкурентній боротьбі як між залізничними адміністраціями за транзитні вантажні потоки, так і з конкуруючими видами транспорту.

Однак на цьому етапі виникає суперечність між вимогами ринку до зменшення рівня тарифів та витратами залізниць на транзитні вантажні перевезення, зростання яких відбувається через посилення фізичного зносу матеріально-технічної бази залізниць, відмінності в національному законодавстві щодо ціноутворення, нестачу інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури. Розв'язання цієї суперечності відбулося після підписання у січні 1997 р. Угоди про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів, де відзначалося, що залізничні адміністрації мають уживати заходів із установлення оплати за перевезення на компенсаційній основі, залучати інвестиції для розвитку залізниць, знижувати експлуатаційні затрати та гармонізувати національні законодавчі акти ціноутворення. З реалізацією основних положень даної Угоди закінчується етап формування тарифної політики залізниць за залізничні перевезення вантажів транзитного сполучення.

Починається етап, на якому дана політика здатна більш глибоко виконувати свої функції, а саме забезпечувати високий рівень конкурентоспроможності залізниць на ринку транзитних вантажних перевезень з одночасною адаптацією до активізації міжгалузевої та внутрігалузевої конкуренції. Прийняття нормативних документів, таких як Закон України «Про транзит вантажів» (1999 р.), Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 рр., Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» (2004 р.), Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки» [2], Наказ МІУ № 424 від 06.12.2017 «Про Тарифну політику залізниць держав – учасниць СНД на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на 2018 фрахтовий рік» [5] та ін., дало змогу реалізувати ті напрями тарифної політики, які спрямовані на адаптацію до умов ринкового середовища та активізацію конкуренції

на ринку транспортних послуг. Це довгий та нелегкий шлях її формування, який потребує великих зусиль та прийняття правильних управлінських результатів з урахуванням змін у навколишньому середовищі.

Наприклад, тарифи залізниці 2016 р. були проіндексовані з 30 квітня на 15% один раз, при цьому офіційний індекс цін виробників промислової продукції становив у кінці цього року 136%, а за прогнозом – 110% [1]. У звіті про рух коштів на «інвестиційному» рахунку та їх використання за період із 31.10.2017 по 19.07.2018 розглянуто напрями використання коштів від індексації тарифів [10], де:

- стосовно модернізації вантажних вагонів була проведена закупівля вантажних напіввагонів на суму 450 489,4 тис. грн., придбано матеріалів для виготовлення, модернізації та капітального ремонту вантажних вагонів на суму 1 870 097,2 тис. грн.;

- для вдосконалення тягового рухомого складу проведено модернізацію та капітальний ремонт на суму 1 105 569,8 тис. грн.;

- придбано матеріалів для реконструкції та капітального ремонту верхньої будови колії на суму 1 390 414,2 тис. грн.

У фінансовому плані ПАТ «Укрзалізниця», що був затверджений 14.02.18 Кабінетом Міністрів України, наголошено щодо тарифів на вантажні перевезення, що передбачаються надходження від дерегуляції вагонного складника. Також ПАТ «Укрзалізниця» відмовилася від позакласних вантажів і здійснює подальшу уніфікацію вантажних тарифів. У результаті виконання фінплану ПАТ «Укрзалізниця» передбачає отримати доходи в сумі 92,2 млрд. грн. та чистий прибуток 0,7 млрд. грн. [12].

Сьогодні загальний тариф ПАТ «Укрзалізниця» на вантажні перевезення є найменшим серед країн Європи та СНД, тому підприємство не може закупити в необхідній кількості нові вагони замість зношених, що становлять 90%. У Румунії, наприклад, внутрішній тариф більший утричі, транзитний – удвічі, а на залізницях Словаччини він становить 6,5 та 2,5 разів відповідно, в Угорщині – 7,3 та 2,8, у Польщі – 9 та 3,3 [6]. Навіть середній внутрішній тариф на мережі російського АТ «Російские железные дороги» (РЖД) вищий, ніж український, у 1,7, а транзитний – у 1,4 рази. Вищі тарифи й у Білорусі – у 1,3 та 1,6 рази відповідно.

У Розпорядженні КМУ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [11] для вирішення

проблеми недосконалості тарифної політики у сфері надання транспортних послуг рекомандовано виконати такі завдання:

- впровадити прозору й ефективну тарифну модель переходу до ринкової практики формування тарифів на перевезення;
- розробити послідовність виконання дій установа тарифів відносно фактичних затрат, вимог сталого формування за забезпечення вільних цін у конкурентних секторах ринку транспортних послуг;
- запровадити систему утворення тарифів на послуги залізничних перевезень, де буде зменшений контроль держави над формуванням саме локомотивного та вагонного складників тарифу;
- впровадити гнучку систему формування конкурентної тарифної політики як держави, так і перевізників, що призведе до збільшення обсягів транзитних вантажів;
- створити в транспортній сфері орган, що буде займатися регулюванням тарифів та конкуренції тощо [7].

Висновки з цього дослідження. Отже, для поліпшення становища українського залізничного транспорту саме у сфері тарифної політики потрібно ретельно проводити аналіз використання коштів, що отримані від росту тарифів залізничних перевезень і спрямовувати їх саме на оновлення рухомого складу залізниці, а також розглядати різні альтернативні підходи до вирішення проблем залізниці, оскільки її тарифи повинні бути адекватними та відповідати сьогоднішній економіці країни.

Отже, формування і розвиток тарифної політики – це послідовно виконувані дії, що зумовлюють поетапні якісні зміни у ціноутворенні на транзитні перевезення вантажів за своєчасного використання нових принципів і методів формування тарифів, що дає змогу забезпечити цінову конкурентоспроможність залізниць на ринку транзитних вантажних перевезень та відкриває нові можливості вдосконалення тарифної політики та її ефективності.

ЛІТЕРАТУРА:

1. З 30 квітня тарифи на вантажні перевезення в межах України проіндексовано на 15 %. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=249008811&cat_id=244277212 (дата звернення: 23.03.2016).
2. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки: Постанова Кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
3. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: навч. посіб. Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006. 232 с.
4. Зеркалов Д.В. Транспортна система України. Довідник. К.: Основа, 2006. 704 с.
5. Про Тарифну політику залізниць держав – учасниць СНД на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на 2018 фрахтовий рік: Наказ МІУ № 424 від 06.12.2017. URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transit/465118/.
6. Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол. URL: https://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifniyi_vuzol.
7. Тарифна політика Укрзалізниці: вирішуємо власні проблеми неефективності за кошти відправників вантажу? URL: <https://fakty.ictv.ua/ua/ukraine/20170202-taryfna-polityka-ukrzaliznytsi-vyrishuyem-vlasni-problemy-neefektyvnosti-za-kosht-vidpravnykiv-vantazhu/>.
8. Основи сучасної політології. URL: https://pidruchniki.com/18060203/politologiya/politika_suspilno-istorichne_yavische_tipologiya_struktura_zmist.
9. Сич Є.М. Колесникова Н.М. Механізм державного регулювання процесу тарифоутворення на залізничні перевезення. Зб. наук. праць. 2009. Вип. 13. С. 32–42. URL: http://lib.detut.edu.ua/files/zbirnuki/Ekonom_zbirnuku/13e_2009.pdf.
10. Напрями використання коштів від індексації тарифів: Для інвесторів: Про нас / Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. URL: <http://uz.gov.ua/about/investors/vykorystannya/>.
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.
12. «Укрзалізниця» має намір додатково залучити 1,8 млрд. грн. за рахунок зближення класів тарифів на вантажоперевезення. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/520548.html>.

REFERENCES:

1. Z 30 kvitnya taryfy na vantazhni perevezennya v mezhakh Ukrayiny proindeksovano na 15 %. [As of April 30, tariffs for freight traffic within Ukraine are indexed by 15%]. [Elektronnyy resurs]. Retrieved from http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=249008811&cat_id=244277212 – (Data zvernennya 23.03.2016). [in Ukrainian].
2. Postanova Kabinetu ministriv Ukrayiny vid 16 hrudnya 2009 r. № 1390 “Pro zatverdzhennya Derzhavnoi tsil'ovoyi prohramy reformuvannya zaliznychnoho transportu na 2010-2019 roky” [Elektronnyy resurs]/ Zakonodavstvo/Verkhovna Rada Ukrayiny. Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. [in Ukrainian].
3. Kulayev YU.F. (2006) Ekonomika zaliznychnoho transportu [Economy of rail transport]. Nizhyn: TOV “Vydavnytstvo “Aspekt – Polihraf”. [in Ukrainian].
4. Zerkalov D.V. (2006). Transporta systema Ukrayiny [Transport system of Ukraine]. K. Basis, Directory. [in Ukrainian].
5. Nakaz MIU № 424 vid 06.12.2017 “Pro Taryfnu polityku Zaliznyts' derzhav-uchasnyts' SND na perevezennya vantazhiv u mizhnarodnomu spoluchenni na 2018 frakhtovyy rik” [Elektronnyy resurs]. Retrieved from https://uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transit/465118/. [in Ukrainian].
6. Vantazhni perevezennya: yak rozv'yazaty taryfnyy vuzol [Elektronnyy resurs]. Retrieved from https://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifnyi_vuzol. [in Ukrainian].
7. Taryfna polityka Ukrzaliznytsi: vyrishuyem vlasni problemy neefektyvnosti za kosht vidpravnykiv vantazhu? [Elektronnyy resurs]. Retrieved from <https://fakty.ictv.ua/ua/ukraine/20170202-taryfna-polityka-ukrzaliznytsi-vyrishuyem-vlasni-problemy-neefektyvnosti-za-kosht-vidpravnykiv-vantazhu/>. [in Ukrainian].
8. Osnovy suchasnoyi politolohiyi [Elektronnyy resurs]. Retrieved from https://pidruchniki.com/18060203/politologiya/politika_suspilno-istorichne_yavische_tipologiya_struktura_zmist. [in Ukrainian].
9. Sych YE.M., Kolesnykova N.M. (2009). Mekhanizm derzhavnoho rehulyuvannya protsesu taryfotvorennya na zaliznychni perevezennya, [The mechanism of state regulation of the tariff formation process for rail transportation]. [Elektronnyy resurs]. Retrieved from http://lib.detut.edu.ua/files/zbirniki/Ekonom_zbirniku/13e_2009.pdf. [in Ukrainian].
10. Areas of use of funds from indexation of tariffs: For investors: About us: Official website of Ukrzaliznytsia. [Elektronnyy resurs]. Retrieved from <http://uz.gov.ua/about/investors/vykorystannya/>. [in Ukrainian].
11. Order of the CMU dated May 30, 2018, No. 430-r “On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period until 2030». [Elektronnyy resurs]. Retrieved from <https://kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>. [in Ukrainian].