

онных отношений [Текст] / Ю. В. Васильева // Правоведение. — 1998. — № 3. — С. 24–30.

15. Про державний бюджет України на 2012 рік : Закон України від 22.12.2011 р. № 4282-VI [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4282-17/page>.

16. Про заходи щодо законодавчого забезпечення реформування пенсійної системи : Закон України від 08.07.2011 р. № 3668-VI [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3668-17>.

17. Гушин И. В. Право членов колхоза на пенсию [Текст] / И. В. Гушин. — М. : Юрид. лит., 1972. — 192 с.

18. Кравчук Т. В. Пенсійне забезпечення у разі втрати годувальника у солідарній пенсійній системі України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.05 «Трудове право; право соціального забезпечення» / Т. В. Кравчук. — Одеса, 2008. — 20 с.

Стаття надійшла до редакції 23.10.2012 р.

УДК 656.2:339.92

А. Ю. Реброва,
аспірант,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
м. Харків

УДОСКОНАЛЕННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА НАЦІОНАЛЬНОМУ Й МІЖНАРОДНОМУ РИНКАХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Запропоновано методику удосконалення тарифної політики залізничного транспорту на національному й міжнародному ринках перевезень.

Ключові слова: тарифна політика, залізничний транспорт, мультимодальні перевезення, транзитні вантажі.

Головною особливістю тарифної політики залізничної галузі на сучасному етапі є те, що при її розробці та проведенні на мікрорівні мають раціонально поєднуватися інтереси вантажовласників, залізничної галузі, інших суб'єктів вантажних залізничних перевезень (власників рухомого складу), на макрорівні — держави та залізниць країн-учасниць єдиного транспортного процесу.

Існуючі економічні проблеми залізничної галузі України є наслідком недоліків транспортної та фінансової політики, у тому числі в галузі тарифного регулювання.

Питаннями удосконалення тарифної політики займаються багато науковців і вчених. Так, В. В. Чорний [1] у своїх працях обґрунтовує необхідність використання показників макро- та мікроекономічної ефективності при оцінці результатів удосконалення тарифної політики залізничного транспорту України на ринку міжнародних вантажних перевезень. В. А. Волохов [2] приділяє

увагу удосконаленню ціноутворення на вантажні залізничні перевезення на основі логістичного підходу. Він вважає, що перегляд системи ціноутворення у вантажному русі з метою його оптимізації дозволить істотно поліпшити фінансовий стан залізничного транспорту, зміцнити його позиції в конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту, уникнути штучного зниження обсягів перевезень через необґрунтоване завищення залізничних тарифів, а також здійснювати інвестиційні програми за рахунок власних джерел фінансування. Н. М. Колеснікова та Є. М. Сич [3] розглядають умови забезпечення ефективного державного регулювання ціноутворення в залізничній галузі та створення відповідного механізму з метою адаптації залізниць до високо конкурентного ринкового середовища.

Досліджуючи питання тарифної політики, дані вчені [1–3] у своїх працях доводять про недосконалість встановлення тарифів, виділяючи

© А. Ю. Реброва, 2012

дві основні групи причин, які зумовлюють її не-ефективність.

Перша пов'язана з недосконалістю формування тарифів. Друга з порядком витрачання надходжень від перевезень.

Головні недоліки чинного порядку регулювання залізничних тарифів полягають у: валовому витратному підході, який багато в чому визначається тим, що вивільнена чи є діючою велика частина виробничих фондів, через що зростає витратна роль «вторинної інфраструктури» (соціальної, виробничої, підсобної); нерозділеності економіки вантажних і пасажирських перевезень; наявності великих обсягів перехресного субсидування вантажних і пасажирських перевезень; застосуванні необґрунтованих «пом'якшувальних механізмів» і пільг; використанні вузької інформаційної бази минулих періодів і слабкій мотивації учасників перевізного процесу [4].

Виходячи з цього, виникла потреба в удосконаленні тарифної політики залізничного транспорту на національному та міжнародному ринках перевезень, яка і є метою даного дослідження.

Існуючі проблеми доводять ефективність державного регулювання тарифної політики, особливо в тих умовах транспортного ринку, де існує монополія на перевезення вантажів, так як зміна тарифів на перевезення суттєво впливає на масштаб цін. У тих видах послуг, де перевезення можуть виконуватися конкуруючими видами транспорту (національний ринок перевезень) або конкуруючими країнами-перевізниками (міжнародний ринок транзитних перевезень), ефективно вільне тарифоутворення на перевезення і послуги залізничного транспорту [4].

Основою удосконалення тарифної політики є виділення наступних зон, які пов'язані з тарифікацією перевезень на залізничному транспорті:

вантажні та пасажирські перевезення на національному ринку перевезень;

змішані (мультиmodalні) перевезення (координація роботи залізничного транспорту з іншими видами транспорту на національному ринку перевезень);

транзитні перевезення в міжнародному сполученні відповідно до «Міжнародної тарифної політики» (рис. 1).

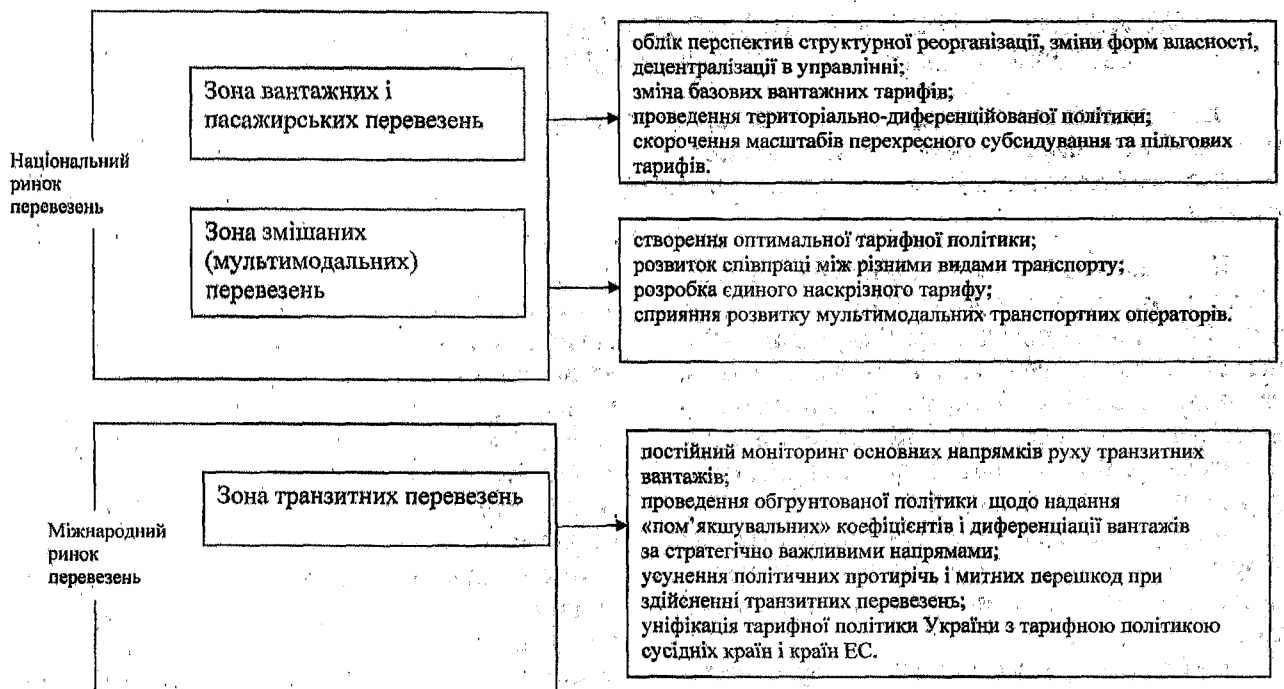


Рис. 1. Зони державного регулювання тарифної політики залізничного транспорту України

Розглянемо першу зону державного регулювання тарифної політики на національному ринку перевезень, яка передбачає [1]:

Облік перспектив структурної реорганізації, зміни форм власності, децентралізації в управлінні, особливостей ринку транспортних

послуг на залізничному транспорті, ступеня їх монополізації та рівня конкуренції.

Зміну базових вантажних тарифів, які повинні відображати рух об'єктивних витрат, споживчі властивості транспортної продукції, її якість.

При визначенні рівня базових тарифів на залізничному транспорті за основу приймаються об'єктивно необхідні (економічно обгрунтовані) витрати з урахуванням ринкових факторів.

В економічно обгрунтовані включаються додаткові витрати на підвищення якісних параметрів роботи залізничного транспорту (розукрупнення відправок, підвищення швидкості просування товарних мас, забезпечення схоронності, комплексної механізації і спеціалізації вимагають, як правило, збільшення питомих витрат).

Скорочення масштабів перехресного субсидування всередині залізничного транспорту, тобто виділення пасажирських перевезень в самостійну підгалузь, виключення перерозподілу фінансів між вантажними і пасажирськими перевезеннями, створення умов, коли збитки від приміських пасажирських перевезень покриваються за рахунок регіональних бюджетів.

Скорочення пільгових тарифів не за рахунок встановлення пільгових тарифів, а за рахунок виборчої фінансової підтримки самих виробництв.

Розглянемо наступну зону державного регулювання тарифної політики щодо змішаних (мультиmodalних) перевезень, яка передбачає створення оптимальної тарифної політики, яка була б вигідною для всіх учасників перевезень (залізниця-порт, залізниця-автотранспорт), сприяла б залученню логістичних компаній і удосконаленню перевізного процесу.

В Європі центральними фігурами сучасного ринку змішаних перевезень є великі мультиmodalні транспортні оператори. На транспортному ринку України в ролі таких операторів найчастіше виступають іноземні компанії. Тому основним завданням нашої держави має стати розвиток вітчизняних операторів мультиmodalних перевезень для реальної підтримки вітчизняних експортерів і перевізників, а також розробка відповідної процедури формування наскрізних тарифів.

За оцінками фахівців, більше 90 % вантажів, що перевозяться морським транспортом, і близько 50 % перевезених по річках передаються або надходять із залізниці. Це говорить про необхідність широкого розвитку залізнично-водного сполучення з використанням автомобільного транспорту для перевезення вантажів за принципом «від дверей до дверей» [4].

У зв'язку з цим є необхідність створення у структурі «Укрзалізниця» операторської мультиmodalної компанії (ОМК) з достатнім власним парком вагонів і кваліфікованим персоналом,

яка спеціалізується на змішаних (переважно залізнично-водних) перевезеннях і має кращі умови для залучення нових вантажопотоків, розвитку конкуренції на внутрішньому й міжнародних ринках перевезень, стимулювання розвитку суміжних сегментів бізнесу. Такі переваги дадуть змогу впровадити ефективний фінансово-інвестиційний механізм для оновлення рухомого складу залізничного транспорту [5].

Основними завданнями такої операторської мультиmodalної компанії мають стати: створення оптимальної наскрізної тарифної ставки по всій логістично-транспортній схемі руху вантажів; активна участь у міжнародній конкуренції з перевезення експортних та імпортованих вантажів з досягненням у короткі терміни обсягів перевезень до 50 % по експорту та до 30 % по імпорту; оновлення парку вагонів як за рахунок власних коштів, так і за рахунок залучених фінансових ресурсів на основі лізингових схем, банківських міжнародних кредитів, проектного фінансування; створення умов для використання вагонів операторських компаній країн СНД, які не є стороною угоди про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць співдружності.

На початку 2012 р. Укрзалізниця створила ДП «Український транспортно-логістичний центр» (ДП УТЛЦ), основною метою якого є спрощення процедури оформлення вантажних перевезень і надання всього комплексу послуг з організації доставки вантажів. Відмінність ДП УТЛЦ від ОМК в тому, що новостворений український транспортно-логістичний центр організує перевезення вантажу тільки між шістьма залізницями шляхом укладення єдиного договору, тобто не здійснює організацію мультиmodalних перевезень.

Тому у зв'язку з розвитком в Україні мультиmodalних перевезень є необхідність розширення функцій новоствореного українського транспортно-логістичного центру у відповідності до функцій ОМК.

Розглянемо третю зону державного регулювання тарифної політики щодо транзитних перевезень, яка передбачає: постійний моніторинг основних напрямків руху транзитних вантажів; проведення обгрунтованої політики щодо надання «пом'якшувальних» коефіцієнтів і диференціації вантажів за стратегічно важливими напрямками; усунення політичних протиріччя і митних перешкод при здійсненні транзитних перевезень; уніфікація тарифної політики України з тарифною політикою сусідніх країн і країн ЄС.

Процес уніфікації тарифної політики між країнами-учасницями СНД ведеться вже декілька років, у результаті були розроблені й затверджені Єдиний і Міжнародний тарифи, тарифна політика перевезення вантажів у міжнародному сполученні на відповідний фрахтовий рік. Ця тарифна політика разом із встановленими тарифами підлягає перегляду й оновленню деяких позицій щорічно.

Уніфікація тарифів покликана оптимізувати витрати на перевезення вантажів і логістичні послуги, одночасно підвищуючи конкурентоспроможність продукції на зовнішніх ринках, забезпечити доступ перевізників інших держав до послуг інфраструктури та надання відповідної інформації, проведення щодо перевізників єдиної цінової (тарифної) політики, можливість більш глибокої інтеграції в рамках ЄвроАзЕС і ЄС.

Згідно тарифної політики на 2012 фрахтовий рік [5] для всіх країн-учасниць СНД щодо перевезення транзитних вантажів встановлений Єдиний транзитний тариф (ЄТТ).

Зараз основними пріоритетними маршрутами в напрямку перевезення транзитних вантажів з Китаю до країн ЄС є: 1. Перший (наземний) напрямок з Китаю до країн ЄС через російську та білоруську залізницю: Китай (китайська залізниця КЗ) — через прикордонні переходи Забайкальськ, Гродеково (російська залізниця РЗ) — Брест (білоруська залізниця БЧ) — країни ЄС. 2. Другий (наземний) маршрут з Китаю у напрямку країн ЄС через російську та українську залізницю: угорський, польський та румунський напрямки. 3. Третій (комбінований): Китай — через прикордонні переходи Забайкальськ, Гродеково (РЗ) — ст. Посинь (РЗ) — порти Латвії (латвійська залізниця ЛЗ) — морським шляхом до країн ЄС. 4. Четвертий (комбінований) Китай — через прикордонні переходи Забайкальськ, Гродеково (російська залізниця РЗ) — ст. Бусловська (РЗ) у напрямку російських портів — морським шляхом до країн ЄС. 5. П'ятий маршрут перевезення вантажу з Китаю до країн ЄС через станції Північно-Кавказької залізниці по МТК № 5.

Не зважаючи на існування ЄТТ, всі напрямки відрізняються один від одного під впливом багатьох факторів: протяжність маршруту та час доставки вантажу; наявність швидкісних магістралей; застосування «пом'якшувальних» коефіцієнтів і проведення пільгової диференціації вантажів за номенклатурою та кількістю, які встановлюються відповідно тарифної по-

літики країни-транзитера; наявність митних перешкод і політичних протиріч; участь у додаткових союзах і міжнародних організаціях (ЄвроАзЕС, МС, ЄБП, ЄС).

Згідно ЄТТ по кожному з напрямків застосовуються загальні (для усіх країн-транзитерів) «пом'якшувальні» коефіцієнти в залежності від дальності перевезення для порожніх чи навантажених контейнерів. Однак деякі країни-транзитери разом з дією загальних коефіцієнтів ЄТТ встановлюють спеціальні коефіцієнти, які змінюються в залежності від дальності транспортування.

За допомогою цих спеціальних коефіцієнтів країни-перевізники транзитних вантажів впливають на формування пріоритетних напрямків транзитних вантажопотоків. Разом із цим, деякі країни, які є учасницями Митного союзу (МС), застосовують спеціальні пом'якшувальні коефіцієнти у напрямку слідування, тобто до власних стратегічних зон, портів або прикордонних переходів для переорієнтації вантажопотоків переважно територією своєї країни. Наприклад, зараз внаслідок цього транспортні тарифи для українських вантажів в Російській Федерації приблизно у два з половиною рази вище, ніж для російських товарів, саме тому українські товари на території країн-учасниць Митного союзу мають низький рівень конкурентоздатності.

За допомогою даних Тарифної політики на 2012 фрахтовий рік розрахуємо й порівняємо кінцеву вартість перевезення по основним пріоритетним напрямкам перевезення транзитних вантажів з урахуванням загальних і спеціальних пом'якшувальних коефіцієнтів (табл. 1).

Таблиця 1. Вплив спеціальних пом'якшувальних коефіцієнтів на кінцеву вартість міжнародного перевезення вантажу [6]

Маршрут	Вартість перевезення з використанням загальних пом'якшувальних коефіцієнтів, млн у. о.	Вартість перевезення з використанням спеціальних пом'якшувальних коефіцієнтів, млн у. о.
Маршрут 1	144,4	98,2
Маршрут 2 — угорський напрямок	141,6	116,7
Маршрут 2 — польський напрямок	141,7	126,1
Маршрут 2 — румунський	141,5	117,9
Маршрут 3	141,4	120,2
Маршрут 4	133,5	113,4
Маршрут 5	120	147,9

З таблиці видно, що застосування пом'якшувальних коефіцієнтів діаметрально змінило конкурентоспроможність основних напрямків перевезення транзитних вантажів.

Зокрема, найбільш конкурентним і пріоритетним напрямком перевезення вантажу є маршрут 1 через білоруську залізницю (ст. Брест). Хоча даний маршрут при застосуванні загальних коефіцієнтів був не конкурентоспроможним через велику вартість — 144,4 млн у. о. та відстань перевезення, однак завдяки системі пом'якшувальних коефіцієнтів і участі у МС цей напрямок є найпріоритетнішим і має найбільшу завантаженість. Маршрут 2 через російську залізницю до українських прикордонних переходів у польському та румунському напрямках завдяки застосуванню спеціальних пом'якшувальних коефіцієнтів підвищили привабливість транзитних перевезень через територію України.

Переваги маршруту 5 через Казахстанську, Російську залізницю (Північ-Кавказька) з виходом на територію України, який був ефективним за критерієм відстані та при застосуванні спеціальних коефіцієнтів ЄТТ, нівелюються великою вартістю перевезення вантажу у порівнянні з іншими маршрутами через застосування не ефективного системи спеціальних пом'якшувальних коефіцієнтів.

Висновки і пропозиції. Зараз український транзитний напрямок (при перевезенні вантажу Китай-ЕС) втрачає конкурентоспроможність через: недосконалість існуючої тарифної політики; відсутність обґрунтовано розроблених «пом'якшувальних» коефіцієнтів по основним групам транзитних вантажів; наявність митних перешкод і необхідність надавання фінансових гарантій, які ліквідовані для країн-учасниць МС.

Тому для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України в умовах розвитку інтеграційних процесів і реформування галузі необхідно: підвищити ефективність роботи всієї транспортної галузі й забезпечити баланс інтересів всіх учасників перевізного процесу, зміну обсягів перевезень, оптових цін, сукупних витрат та інших складових тарифного

показника; проводити обґрунтовану політику щодо надання «пом'якшувальних» коефіцієнтів і диференціації вантажів за стратегічно важливими напрямками; створити скрізну тарифну ставку і скрізну тарифну послугу; усунути політичні протиріччя та митні перешкоди при здійсненні транзитних перевезень; проводити уніфікацію тарифної політики України з тарифною політикою сусідніх країн і країн ЄС; впровадити сценарно-ситуаційний підхід при формуванні тарифної політики; не допускати стрибкоподібний характер зміни тарифів.

Список використаної літератури

1. Чорний В. Оцінка ефективності удосконалення тарифної політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень / В. Чорний [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://ekuzt2009.detut.edu.ua/./transportar/162-c>.
2. Волохов В. А. Удосконалення ціноутворення на вантажні залізничні перевезення на основі логістичного підходу : автореф. на здобуття наукового ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / В. А. Волохов ; УкрДАЗТ. — Харків, 2008. — 22 с.
3. Колеснікова Н. М. Механізм державного регулювання процесу тарифоутворення на залізничні перевезення / Н. М. Колеснікова, Є. М. Сич // Збірник наукових праць ДЕТУТ. — Київ. — Серія «Економіка і управління», 2009. — Вип. 13. — С. 32–42.
4. Колесников А. В. Логика возможности изменения железнодорожных тарифов / А. В. Колесников // Залізничний транспорт України. — 2011. — № 3. — С. 34–35.
5. Підлісний П. Економічні аспекти створення та діяльності операторської мультимодальної компанії — перевізника Укрзалізниця / П. Підлісний, О. Кравчук // Економіст. — 2010. — № 3. — С. 66–72.
6. Тарифная политика железных дорог Украины на 2011 фрахтовый год. Сборник тарифов на перевозки транзитных грузов железнодорожным транспортом Украины. — Киев, 2010. — 90 с.

Стаття надійшла 10.10.2012 р.