

**Державний торговельно-економічний університет**  
Кафедра економічної теорії та конкурентної політики

**ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**  
на тему: **ДЕРЖАВНИЙ КОНТРОЛЬ ЗА ЦІНОУТВОРЕННЯМ НА РИНКУ**  
**ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Студента 4 курсу, 12 групи,  
спеціальності 073 Менеджмент  
спеціалізації Управління в сфері  
економічної конкуренції

Криницького Дмитра  
Олеговича

Науковий керівник  
доктор економічних наук,  
професор

Лагутін Василь  
Дмитрович

Гарант освітньої програми  
кандидат економічних наук,  
доцент

Щербакова  
Таміла Анатоліївна

**Київ 2022**

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	2
РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ...	5
1.1 Залізничні перевезення та їх тарифікація .....	5
1.2 Послуги та тарифікація пасажирських перевезень .....	9
1.3. Послуги та тарифікація вантажних перевезень.....	17
РОЗДІЛ 2. ПРОБЛЕМАТИКА ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ЦІНОУТВОРЕННЯМ ВАНТАЖНИХ ТА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА МЕТОДИ ЇХ ПОКРАЩЕННЯ .....	23
2.1. Основні проблеми державного контролю за ціноутворенням залізничних перевезень в Україні.....	23
2.2. Пропозиції щодо вдосконалення державного контролю за тарифами на перевезення залізничним транспортом в Україні .....	28
ВИСНОВКИ .....	33
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	35
ДОДАТКИ.....	39
Додаток А .....	39
Додаток Б.....	40
Додаток В.....	41
Додаток Г.....	42
Додаток Д.....	43



## ВСТУП

Формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин та підвищення конкурентоспроможності є стратегічними завданнями для галузі проте залежать від впливу зовнішніх і внутрішніх факторів. Через тривалу нестабільну економічну ситуацію в Україні, що безпосередньо відбивається на результатах діяльності залізничного транспорту, необхідно терміново вирішувати складні питання щодо його адаптації до роботи в нових умовах з метою підвищення рівня конкурентоспроможності в перспективі.

Сучасний період розвитку залізничного транспорту можна охарактеризувати як один із найскладніших з причин переходу від світової кризи до глибокої і структурної кризи в національній економіці. Геополітичне положення України та її прагнення до інтеграції у ЄС, структура національної економіки обумовлюють необхідність постійного розвитку транспортної системи країни, провідна роль в якій належить підприємствам залізничного транспорту.

Сучасний економічний розвиток неможливо уявити без активної ролі держави. Органи влади акумулюють значні кошти у державному бюджеті, перерозподіляючи їх на державні та інші потреби. Проблемаами на ринку транспорту займалися такі вітчизняні та зарубіжні науковці як: А. Абрамов, У. Екуорт, А. Крейнін, Л. Мазо, Е. Сакс, Ф. Хусаїнов, а питаннями ціноутворення: М. Белінська, Н. Богомолова, С. Боняр, С. Вітте, К. Загорський, В. Ільчук, О. Карпенко, В. Коба, Н. Колесникова, О. Кравченко, М. Міщенко, Є. Сич, Н. Чебанова, А. Череп, В. Чорний та ін. Крім того, багатьом практичним питанням присвячені роботи експертів АМКУ, Світового банку, ЄБРР, ICN тощо.

**Мета дослідження.** Метою роботи є наукове обґрунтування та огляд теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо державного ціноутворення на ринку залізничних перевезень, як важливого чинника підвищення ефективності їхнього функціонування.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення наступних завдань:

- проаналізувати залізничні перевезення та їх тарифікація;
- розглянути послуги та тарифікація пасажирських та вантажних перевезень;
- визначити основні проблеми державного контролю за ціноутворенням залізничних перевезень в Україні;
- запропонувати шляхи щодо вдосконалення державного контролю за тарифами на перевезення залізничним транспортом в Україні.

**Об'єктом дослідження** є процес державного контролю за ціноутворенням на ринку залізничних перевезень.

**Предметом дослідження** є сукупність теоретичних, методичних та практичних положень з основ ціноутворення на ринку залізничних перевезень

**Методи дослідження.** У роботі застосовувалась сукупність загальнонаукових і спеціальних методів та підходів, положення економічної теорії, роботи вітчизняних та зарубіжних дослідників з питань регулювання соціально-економічних процесів. Зокрема, діалектичний метод, історично-правовий, аналізу та синтезу, системно-функціональний та системного аналізу з використанням міждисциплінарного методу дослідження, комплексний, системного аналізу.

**Інформаційну базу дослідження** формують матеріали і акти органів державної влади України з питань організації управління та функціонування підприємств-перевізників у транспортній галузі, які займаються перевезеннями вантажів на всіма видами транспорту у галузі, офіційні статистичні дані, інформаційно-аналітичні матеріали щодо об'єкту дослідження, які були опубліковані у періодичних і спеціалізованих виданнях, експертне оцінювання, матеріали науково-практичних конференцій,



дослідження, Інтернет - джерела, результати власних досліджень за даною тематикою і проблематикою.

**Наукова новизна одержаних результатів.** На основі проведених досліджень обґрунтовані пропозиції та надані рекомендації, що забезпечують вирішення науково-прикладного завдання – удосконалення науково-методичних основ ціноутворення як важливого кроку підвищення ефективності їхнього функціонування на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту.

**Структура і обсяг роботи** визначається метою і завданнями дослідження. Робота побудована за проблемним принципом і складається із вступу, двох розділів, висновків та списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи становить 43 сторінок, в т.ч. основного тексту – 38 сторінок. Список використаних джерел та літератури включає 41 найменування. Робота містить 5 додатків, представлених на 39-43 сторінках.

# РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

## 1.1 Залізничні перевезення та їх тарифікація

Залізничний транспорт є підсектором транспортної галузі і, з цього, має багато загальних економічних показників коїться з іншими видами транспорту. Усі види транспорту надають послуги з використанням транспортних засобів, водних або повітряних суден, що спираються на масштабну систему інфраструктури, що складається з маршрутів, терміналів, засобів та систем контролю руху цих транспортних засобів. Проте унікальність залізничного транспорту у тому, що у часто один і той самий суб'єкт господарювання забезпечує як залізничні перевезення, і мережеву інфраструктуру. Цьому підходу віддають перевагу в більшості країн, тоді як в інших країнах вважають за краще розділяти здійснення перевезень та надання мережевої інфраструктури.

Численні економічні дослідження показали, що залізниці характеризуються ефектом економії, обумовленої збільшенням щільності - їх довготривала крива середніх витрат має спадний характер. Питомі витрати знижуються в міру збільшення продуктивності залізничної лінії, оскільки фіксована вартість надання рейкових колій розподіляється на все більше одиниць перевезень.

Структура витрат залізниць характеризується найвищим ступенем конкурентоспроможності у тих випадках, коли на залізницях організації з економічним та ринково-орієнтованим корпоративним керівництвом експлуатують великі склади з високим рівнем завантаженості в інтенсивно використовуваній мережі. Розмір складів та комерційне завантаження забезпечують економію витрат на перевезення; щільність руху поїздів разом із інтенсивним використанням мережі забезпечують економію інфраструктурних витрат, а корпоративна адміністративно-управлінська структура забезпечує економію адміністративно-управлінських витрат.



Незважаючи на очевидність вищесказаного, багато країн дотримуються політики та моделей діяльності залізниць, які відкрито ігнорують ці реалії [1].

Реформа залізничної галузі передбачає розділення вантажних та пасажирських перевезень. В сфері залізничних перевезень необхідно наступне:

1. Розподіл вантажних та пасажирських перевезень на техніко-технологічному, організаційному, правовому, економічному рівнях.

2. Подальший розвиток та впровадження сучасних інформаційних технологій як для потреб співробітників галузі (для автоматизованого оформлення транспортних документів, складання експлуатаційної чи фінансової звітності, наприклад), так і для пасажирів (термінали самообслуговування для продажу квитків, інтерактивні довідники тощо);

3. Забезпечення державою ринкових механізмів забезпечення платності послуг для посилення інвестиційної привабливості пасажирського сектору окремо і об'єктів залізничного транспорту в цілому.

4. Постійний моніторинг та аналіз попиту на залізничні перевезення, на основі їх моделювання поведінки пасажирів, покращення інформаційного забезпечення якості і комплектності обслуговування, прискорення швидкості перевезення, нові додаткові та супутні послуги, більш гнучка тарифікація на перевезення - те, що зробить перевезення залізничним транспортом більш привабливим для пасажирів [2].

Відповідно до чистої економічної теорії, з метою максимально підвищення економічного добробуту населення найбільш економічно ефективний метод ціноутворення має передбачати вирівнювання цін із граничними соціальними витратами залізничних перевезень. У практичному відношенні жодна залізниця у світі не робить цього з наступних причин:

1) В економічній теорії маржа означає дуже малу одиницю продукції, таку як один пасажирський місце-кілометр або вагоно-кілометр для вантажних

перевезень. На практиці приріст виробництва продукції, на який можна реально встановити ціну, набагато більший за величиною, тобто відповідає класу послуги, класу поїзда, стандартному переміщенню вантажу або конкретному відправнику вантажу.

2) Недоліки залізниці, які мають змінний характер, особливо у короткостроковій перспективі, нижче, ніж сукупні витрати, у результаті чисте ціноутворення з урахуванням граничних витрат призведе до фінансових втрат. Навіть у довгостроковій перспективі ціноутворення на основі граничних витрат не забезпечує відшкодування всіх поточних витрат залізниці з урахуванням всіх фіксованих загальних та сумісних витрат.

3) Майже у всіх країнах основні транспортні конкуренти залізниць не включають зовнішні витрати на свої ціни. Це суперечить базовому припущенню економічної теорії - включення соціальних витрат тільки в залізничному секторі призвело б до небажаних результатів [3, с. 16].

У зв'язку з цим чиста економічна теорія знаходить мале практичне застосування в управлінні залізницями. Насправді не існує встановленої або стандартної форми ринкового ціноутворення для залізниць. Компетентні керівники залізниць адаптують практику ціноутворення до своїх ринків, клієнтів, інституційних механізмів, нормативно-правових документів у галузі ціноутворення, а також соціально-економічних норм, відповідно до яких вони здійснюють свою діяльність.

Проте, економічні концепції важливі визначення реально працюючих принципів, які можуть сприяти фінансову стійкість залізниці на ринках вантажних і пасажирських перевезень.

Головна ж умова ринкової привабливості – це гнучка система ціноутворення. Вона припускає:

- встановлення тарифів, що забезпечують конкурентну перевагу перед автомобільним транспортом;



- введення диференційованих тарифів так, щоб плата за проїзд перших зон була вища, а до дальніх зон – нижче середнього зонного тарифу;
- відмова від зонного тарифу і введення покілометрового для разових квитків;
- підвищення привабливості абонементних проїзних документів [4, с.36].

Тим не менш, економічні концепції важливі для визначення реально працюючих принципів, які можуть сприяти фінансовій стійкості залізниці на ринках вантажних та пасажирських перевезень.

Законом України "Про залізничний транспорт" визначено, що встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України здійснюється у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Постановою Кабінету Міністрів України № 1392 від 16.12.2009 та наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 (державна реєстрація № 1762/24294) встановлено:

- тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року;
- тарифи змінюються на рівні індексу, що розрахований у затвердженому зазначеним наказом Порядку, але не нижче від індексу цін виробників промислової продукції [5, с. 26]. І перше, і друге грубо порушуються.

Так, згідно з офіційною звітністю, складеною за міжнародними стандартами фінансової звітності однією з провідних консалтингових компаній Ernst & Young, вантажні перевезення АТ «УЗ» були вкрай прибутковими, в середньому за період 2014–2020 рр. операційний прибуток від вантажних перевезень становив 30% [6].

Зміни індексу цін виробників промислової продукції та індексу тарифів на вантажні перевезення в межах України відносно 2012 року (за даними ДССУ) наведено у додатку А.

## **1.2 Послуги та тарифікація пасажирських перевезень**

Важливість пасажирських залізничних перевезень належить як до соціальної так і до економічної сфери – на долю залізничного транспорту припадає майже половина загального пасажирообороту країни.

Проте слід зазначити, що ця галузь перевезень, незважаючи на таку значимість, має безліч суттєвих недоліків. По-перше, це збитковість: доходи недостатні для покриття поточних експлуатаційних витрат, є нагальна необхідність в інвестиційних ресурсах. По-друге, недостатньо ефективна система організації пасажирських перевезень. По-третє, застарілий рухомий склад: фізичний знос пасажирського рухомого складу складає для тепловозів - 95,1%, для електровозів – 91,6%, для вагонів – 86%. По-четверте, значна кількість пасажирів, які належать до тих чи інших пільгових категорій [7, с.34].

Негативний вплив має також перехресне субсидіювання: воно сприяє відсутності мотивації щодо економії витрат та підвищення чіткості надання послуг та обслуговування як пасажирів, так і вантажовласників.

Ще один суттєвий недолік – недосконалість нормативно-правових актів, які регулюють роботу та діяльність залізничного транспорту, в зв'язку з чим виникає необхідність доопрацювання вітчизняного та міжнародного транспортного законодавства.

Важливо зазначити, що пасажирські перевезення на залізничному транспорті поділяються за видами сполучення на приміські, внутрішні та міжнародні, у зв'язку з чим вимагають різних інструментів регулювання. Для них характерні не лише відмінності у дальності перевезень, а й різні умови їх організації, відмінності у використанні рухомого складу, швидкості руху, відмінні рівні збитковості або рентабельності (для міжнародних сполучень)



Кожен із видів сполучення відрізняється ємністю ринку, рівнем та видом конкуренції, мотивацією до поїздки, еластичністю попиту на транспортні послуги. Ці фактори потребують дослідження та вивчення, адже вони значно впливають на результати економічної діяльності та її показники.

Відомо, що пасажирські перевезення часто відносять до збиткового виду економічної діяльності. Залізничні перевезення – не виключення. Залізниця недоотримує кошти від перевезення пільгових категорій пасажирів та використовує, як було згадано вище, перехресне субсидіювання – частково фінансуються за рахунок вантажних перевезень. Усунення цього виду фінансування пасажирських перевезень забезпечило би більшу прозорість залізнично-транспортної системи, адже в такому випадку ця галузь стане більш цікавою та привабливою для інвесторів, з'являться стимули для забезпечення фінансування саме з боку пасажирських перевезень за рахунок покриття пільгових перевезень тощо [8, с.45].

У 2019 році пасажирообіг залізничного транспорту склав 28 413,5 млн пас.км. За даними консолідованої фінансової звітності залізниці за 2020 рік, в порівнянні із 2019 роком доходи від перевезень пасажирів знизилися із 9905795 тис грн до 4133019 тис грн, тобто на 41,7%. Це пов'язують із зменшенням пасажиропотоку у зв'язку за карантинними обмеженнями та заходами в першу чергу, а також із утриманням цін на рівні попереднього року попри збільшення витрат. З 18 березня 2020 року по 31 травня 2020 року внутрішні пасажирські перевезення всіх видів (приміські, міські, регіональні та міжміські) були тимчасово призупинені. Протягом року в Україні застосовувались карантинні обмеження та епідеміологічне зонування. За даними 2020 року, АТ «Укрзалізниця» надала послуг із перевезення пільгових категорій на у приміських сполученнях на суму 285,3 млн грн, компенсацію від місцевих органів отримала лише на рівні 28%. Загалом, за 2020 рік «Укрзалізниця» звітувала про збитки у розмірі 11772 млн грн. Проте, на 2022 рік заплановано отримання чистого прибутку у розмірі 3,6 млрд грн. Дохід від

пасажи́рських пере́везень у 2018 році склав 8.5 млрд.грн, у 2019 році 9,9 млрд.грн. Динаміка пасажирообігу за роками представлена у додатку Б.

Показниками росту галузі залізничного пасажирського транспорту є [9, с.11]:

- збільшення обсягів перевезення пасажирів;
- зростання частки перевезень залізничного транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень;
- зростання доходів від перевезень;
- беззбиткова діяльність;
- зростання якості надання послуг;
- зростання інвестувань та віддачі капіталів;
- зростання числа клієнтів та партнерів;
- ріст продуктивності праці;
- ріст продуктивності рухомого складу;
- підвищення рівня використання всіх видів виробничих ресурсів тощо.

У 2019 році АТ УЗ зробила важливий крок до початку масштабної реорганізації Товариства з регіональної структури в бізнес-сегменти. Основні напрями реорганізації визначені та закріплені у Стратегії Товариства на 2019-2023 роки. Окрім того, у грудні 2019 року Кабінет Міністрів України затвердив План заходів з реформування залізничного транспорту, згідно з яким відбуватиметься подальший розвиток та реформування Товариства.

Здійснення пасажирських перевезень є дуже важливою сферою діяльності для АТ «Укрзалізниця». Це обумовлено їх високим значенням у житті суспільства – забезпеченням потреб населення у мобільності, а також



єдності економічного середовища країни. Господарство пасажирських перевезень у далекому сполученні займається задоволенням потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні.

Товариство приділяє велику увагу людям з особливими потребами. У далекому сполученні в 2019 році було перевезено 2 637 осіб з інвалідністю, які пересуваються на візках. З метою забезпечення комфортних умов для перевезення маломобільних осіб до складу поїздів було включено 2 364 спеціально обладнаних вагони [11, с. 13].

Графіком руху на 2020/2021 рік у далекому сполученні було передбачено 181 пару пасажирських поїздів (без урахування регіональних поїздів, що обслуговуються моторвагонним рухомим складом). З них цілорічних – 133 пари поїздів, сезонних – 19 пар, разових – 29 пар. Формуванням АТ «Укрзалізниця» передбачено 158 пар, формуванням країн СНД – 11 пар, а інших країн – 12 пар пасажирських поїздів. У внутрішньому сполученні у 2019 році курсувала 141 пара поїздів. Найпопулярнішими напрямками були: Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Дніпро, Київ – Вінниця та Київ – Одеса. Найпопулярніші поїзди у внутрішньому сполученні за кількістю перевезених пасажирів: № 45/46 Ужгород – Лисичанськ (581,2/591,1 тис. пасажирів), № 137/138 Хмельницький – Лисичанськ (537,6/500 тис. пасажирів), № 69/70 Маріуполь – Львів (417,2/390,5 тис. пасажирів), № 121/122 Миколаїв – Рівне (384,5/431,9 тис. пасажирів), № 141/142 Львів – Бахмут (396,7/380,8 тис. пасажирів). Також у 2019 році було встановлено курсування нових додаткових поїздів: № 193/194 Івано-Франківськ – Львів (за рахунок перестояю состава поїзда № 243/244 Івано-Франківськ – Дніпро) в дні підвищення пасажиропотоку. № 202/201 Львів – Ужгород (за рахунок перестояю состава поїзда № 601/602 Львів – Солотвино) при підвищенні пасажиропотоку. № 233/234 Київ – Вінниця (за рахунок перестояю поїзда № 139/140 Київ – Кам'янець-Подільський) при підвищенні пасажиропотоку. №

225/226 Київ – Львів при підвищенні пасажиропотоку. № 253/254 Київ – Хмельницький (за рахунок перестою состава поїзда № 63/64 Київ – Харків) при підвищенні пасажиропотоку. У міжнародному сполученні за 2019 рік було перевезено 3 514,9 тис. пасажирів, що на 9,2 %, або на 354,6 тис. пасажирів, менше проти 2018 року. Курсувало 40 пар пасажирських поїздів: 20 пар – у сполученні з країнами СНД та 20 пар – у сполученні з країнами Заходу. У сполученні Україна – ЄС – Україна було перевезено 942,1 тис. пасажирів. Проти аналогічного періоду 2018 року пасажиропотік зріс на 122 тис. пасажирів, зокрема: в сполученні Україна – ЄС за 2019 рік перевезено 552,7 тис. пасажирів (на 53,4 тис. більше, ніж у 2018 році); в сполученні ЄС – Україна за 2019 рік перевезено 389,4 тис. пасажирів (на 68,6 тис. більше, ніж у 2018 році). Найпопулярнішими поїздами в міжнародному сполученні за кількістю перевезених пасажирів до країн ЄС стали: № 715/716 Київ – Перемишль (134,2/113,9 тис. пасажирів), № 705/706 Київ – Перемишль (143,6/89,9 тис. пасажирів), № 67/68 Київ – Варшава (39/21,9 тис. пасажирів), № 35/36 Одеса – Перемишль (37/21,9 тис. пасажирів), № 31/32 Київ – Рига (13,2/10,7 тис. пасажирів) [12, с.39].

Визначено перспективні маршрути, сполучення за якими можливо буде впровадити при оновленні рухомого складу Товариства: Ужгород – Херсон через Миколаїв та Кривий Ріг категорії «Нічний Експрес»; Запоріжжя – Івано-Франківськ через Дніпро категорії «Нічний Експрес»; Запоріжжя – Чернівці категорії «Нічний Експрес»; Київ – Ковель категорії «Нічний Експрес»; Київ – Запоріжжя через Кривий Ріг категорії «Нічний Експрес». Для призначення курсування щоденного пасажирського поїзда на зазначених напрямках необхідно задіяти по 2 состави, або 40 вагонів, на кожний окремий напрямок [13, с.63].

Приміські пасажирські перевезення забезпечують мобільність населення прилеглих територій і нерідко бувають безальтернативними. Для забезпечення потреби у приміському сполученні щодобово курсують в



середньому 1 380 приміських поїздів. За добу приміськими поїздами користується близько 290 тис. пасажирів, що становить 52,1 % від кількості усіх пасажирів, перевезених залізничним транспортом по Україні. Кількість перевезених пасажирів у приміському сполученні за 2020 рік склала 104,9 млн осіб, що на 0,7 % менше, ніж у 2019 році, та становить 101,1 % до плану. Зменшення кількості перевезених пасажирів поїздами приміського сполучення відбулось внаслідок зниження кількості перевезених пасажирів за формою 4 на 1,5 млн осіб (на 14,9 %) та перевезених пасажирів, які сплачували за проїзд, на 0,9 млн осіб (на 1,5 %). Пасажирообіг по регіональних філіях АТ «Укрзалізниця» виконано в обсязі 5 млрд пас.-км, що становить 103,7 % до плану та 100,5 % до рівня 2018 року [14, с.51].

Станом на 1 січня 2021 року інвентарний парк моторвагонного рухомого складу (МВРС) по господарству приміських пасажирських перевезень нараховував 1 297 секцій, або 281 состав електропоїздів (з них 656 секцій, або 135 составів, змінного струму та 641 секція, або 146 составів, постійного струму), 119 дизель-поїздів та 3 рейкових автобуси (2 од. – 620М; 1 од. – 630М). У 2019 році в експлуатації перебувало: 952 секції, або 253 состави, електропоїздів (з них 478 секцій, або 121 состав, змінного струму та 474 секції, або 132 состави, постійного струму), 76 дизель-поїздів, 3 рейкових автобуси. Повністю амортизовано 993 секції електропоїздів – 76,56 % (з них 533 секції, або 107 составів, змінного струму та 460 секцій, або 97 составів, постійного струму), а також 222 секції, або 113 од., дизель-поїздів. Одним із важливих питань для Компанії на сьогодні залишається моральна та фізична застарілість моторвагонного рухомого складу. Знос становить по електропоїздах – 89,47 %, по дизель-поїздах – 97,32 %, по рейкових автобусах – 28,13 %. Понад подовжений термін служби експлуатуються: більш ніж 40 років – 48 секцій, або 24 состави (20,9 %), дизель-поїздів; більш ніж 50 років – 265 секцій, або 54 состави (41,3 %), електропоїздів постійного струму; 28 секцій, або 7 составів (4,3 %), електропоїздів змінного струму. Для оновлення рухомого складу необхідно першочергово здійснити закупівлю до 2025 року

37 дизель-поїздів та 77 електропоїздів (54 електропоїздів постійного струму та 23 електропоїздів змінного струму). Основні показники приміських пасажирських перевезень у 2017-2019 рр. наведено у додатку В.

Відповідно до чинного законодавства Товариство перевозить 17 пільгових категорій громадян (пільговики складають близько третини пасажирів приміського сполучення). За 2019 рік Товариство на пільгових умовах перевезло 32 888 001 пенсіонера за віком. Проблемним питанням залишається неповна компенсація збитків за перевезення пільгових категорій громадян. Відповідно до підпункту «г» пункту 3 статті 91 Бюджетного кодексу України до видатків місцевих бюджетів, які можуть здійснюватися з усіх місцевих бюджетів, належать видатки на компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Таким чином, місцеві органи виконавчої влади та самоврядування мають можливість самостійно визначати обсяг послуг та передбачати відповідні видатки. За підсумками 2019 року регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» укладено 435 договори із запланованих 496 [15, с.18].

У 2021 році регіональними філіями АТ «Укрзалізниця» в приміському сполученні перевезено 35,9 млн осіб пільгових категорій громадян, збитки від яких повинні відшкодуватись місцевими органами виконавчої влади (на 2,2 млн осіб більше, ніж у 2018 році). Сума наданих послуг у 2020 році склала 515,7 млн грн. (на 126,4 млн грн більше, ніж у 2019 році). Водночас отримано компенсації від місцевих органів виконавчої влади у 2021 році – 112,3 млн грн (на 23,7 млн грн більше, ніж у 2019 році). Відсоток компенсації за пільгові перевезення у 2019 році склав 21,8 %, у 2019 році – 22,8 %.

Збитковість приміських пасажирських перевезень значною мірою перешкоджає їх розвитку. Причинами збитковості є [16, с.21]:

– Значний знос рухомого складу та недостатній обсяг фінансових ресурсів для його технічного обслуговування.



- Відсутність коштів для придбання нового рухомого складу.
- Відсутність достатньої державної підтримки у вирішенні питань приміських залізничних перевезень, зокрема, у необхідності компенсації Товариству збитків за приміські перевезення, зокрема пільгових категорій.
- Відсутність сучасних підходів до фінансування приміських перевезень (договори на експлуатацію та обслуговування МВРС).
- Низький рівень доходів та звичка населення безкоштовно користуватись приміськими поїздами.
- Відсутність механізму компенсації різниці між фактичною вартістю перевезень і доходами від перевезень, отриманих на підставі затверджених тарифів, а також негативне ставлення керівництва обласних державних адміністрацій до пропозицій регіональних філій АТ «Укрзалізниця» щодо підвищення тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні [17, с.4].

Оптимальним варіантом для АТ «Укрзалізниця» є запровадження державою адресних грошових виплат пільговим категоріям громадян, що дасть Компанії можливість отримувати повну вартість проїзду незалежно від соціального статусу пасажирів.

Умови тарифоутворення на приміські перевезення суперечливі. Тарифи, як правило, встановлені нижче за економічно обґрунтований рівень, розрахований УЗ. Виникає проблема стійкої збитковості приміських залізничних перевезень. Фіксація планової збитковості приміських перевезень у більшості регіонів країни, їх фінансування за рахунок доходів державного бюджету закріплюють неефективну структуру територіальних зв'язків і приховують небезпеку нестабільності в майбутньому. Не створюються стимули до поліпшення фінансово-господарської діяльності приміських компаній, зростання їх рентабельності. Стримується формування економічно сильних макрорегіонів [18, с.4].

Ключовою проблемою є виділення інфраструктурної складової у тарифі. УЗ – власник залізничної інфраструктури, може на свій розсуд встановлювати плату за її використання. Наприклад, знизити її для своїх структурних підприємств – приміських пасажирських компаній (ППЗК). Положення ускладнюється тим, що питома вага приміського сполучення неоднакова на різних територіях. Точне значення ступеня використання і дії приміських перевезень на залізничну інфраструктуру важко оцінити [19, с.10].

Необхідно уточнити обсяг оплачуваних державою зобов'язань із соціальних залізничних перевезень, а також зіставити їх з іншими соціальними зобов'язаннями. Взагалі, регіони й населені пункти повинні розвиватися, мати на своїй території достатню кількість робочих місць, освітніх, лікувальних, соціально-культурних і спортивних об'єктів чи розвивати транспортний зв'язок з іншими економічно сильними регіонами й муніципальними утвореннями з розвиненою соціальною сферою [20, с.4]. Перерахування дотацій регіонам має здійснюватися відповідно до плану територіального розвитку. При цьому немає потреби здійснювати прямі дотації на покриття збитків від приміських залізничних перевезень. Якщо ж для розвитку територій необхідні такі дотації, то вони повинні виділятися на конкурсній основі. Для цього необхідно створити умови для конкуренції у сфері приміських пасажирських перевезень, відкрити ринок для входження на нього приватних компаній.

### **1.3. Послуги та тарифікація вантажних перевезень**

Основним визначальним чинником стратегій ціноутворення для залізничних вантажоперевезень має бути конкуренція, а чи не витрати. Як зазначено у першому параграфі роботи, більшість витрат на залізничну інфраструктуру є фіксованими по відношенню до індивідуального вантажного перевезення протягом терміну дії контрактів на залізничні вантажні перевезення, у зв'язку з чим розподіл будь-яких інфраструктурних витрат на рахунок окремих клієнтів значною мірою є довільним з формальної точки



зору. Понад століття тому спеціаліст з економіки залізниць Задоя В.В. зазначив, що: «Були написані томи, щоб продемонструвати, що залізничні тарифи мають бути засновані на витратах на перевезення... така основа неможлива, оскільки ніхто не знає і не може знати, скільки становлять витрати на перевезення. Вартість перевезення конкретного предмета може означати додаткову вартість цього предмета; зазвичай вона така мала, що їй можна знехтувати. Це може означати додаткову вартість плюс справедливу частку постійних витрат організації... довільно оцінену частку суми, яка може бути визначена лише приблизно» [21, с.14].

Базові принципи комерційно ефективного регулювання тарифів на залізничні вантажні перевезення є загальновизнаними та використовуються компетентними керівниками залізниць із XIX століття. Тариф повинен встановлюватися на максимально високому рівні, що допускається ринком, з урахуванням цін, встановлених реальними чи потенційними конкурентами, за винятком особливих обставин, як, наприклад, необхідність формування нової послуги. Цей тариф повинен, як мінімум, покривати мінімальний рівень змінних витрат тривалого на здійснення конкретних перевезень протягом передбачуваного періоду часу [22, с.4].

Економічне формулювання цього практичного і вже усталеного принципу ціноутворення на залізниці була представлена в математиком Гандзюк М.П.. У переформульованому вигляді, залізниця повинна встановлювати націнку до своїх змінних витрат тривалого періоду для індивідуальних клієнтів обернено пропорційно їх еластичності попиту. Таким чином, для клієнтів з низькою еластичністю попиту (як, наприклад, вуглевидобувних компаній) встановлюється більш висока націнка, ніж для клієнтів з високою еластичністю попиту (наприклад, відправників контейнерних вантажів) [23, с.6].

Менеджери з маркетингу залізниць не можуть точно знати еластичність попиту кожного клієнта, але у співробітників відділів маркетингу залізниці

має бути достатньо інформації про клієнтів та конкуренцію для оцінки впливу ціни обсяг попиту із боку клієнтів. Загальний принцип комерційного ціноутворення полягає у встановленні ціни, що максимально збільшить внесок послуги у відшкодування фіксованих витрат залізниці; на цьому можна дійти невітнішого висновку, що залізниця має встановлювати ціни нижче рівня змінних витрат тривалого періоду.

На противагу цьому, ціноутворення за формулою «середні витрати плюс прибуток» у сфері залізничних вантажних перевезень має на увазі розподіл фіксованих загальних та спільних витрат з усіх перевезень. Однак, ціноутворення за формулою «середні витрати плюс прибуток» може призвести до зниження попиту в деяких сегментах перевезень, тим самим знизивши загальний обсяг перевезень і підвищивши тягар фіксованих витрат, що покладається на перевезення, що залишилися. У (виключних) випадках, коли залізниця має значний вплив на ринку, регулюючим органом може бути ринок. У будь-якому разі, залізнична компанія, що здійснює вантажоперевезення, має дотримуватися загальної філософії ринкового ціноутворення. Зазвичай, залізниця прагне розподілити максимальну частку витрат, але, зрештою, рішення у тому, які витрати віднести з цього приводу споживаючих галузей приймається регулюючим органом [24, с.11].

Загострення економічної та геополітичної ситуації у країні відбилося на географії вантажних та пасажирських перевезень залізничним транспортом, зокрема було змінено напрями слідування поїздів, що, в свою чергу, спричинило зміну конфігурації транспортних потоків та стратегічної номенклатури вантажів, і, відповідно, призвело до зменшення обсягів перевезень на залізничному транспорті.

За даними Державної служби статистики України (далі – ДССУ), вантажообіг підприємств транспорту, який є сумою добутків ваги перевезеного (транспортованого) вантажу на відстань перевезення (транспортування) за кожною партією вантажу (вимірюється в



тоннокілометрах) та є дуже важливим у цілях аналізу роботи транспортних систем, у 2009–2021 роках становив від 426 млрд т-км у 2011 р. до 290 у 2021 р., частка залізничного транспорту становила від 52% у 2009 р. до 63% у 2014 р. та у 2021 р. становила 61%. Проте слід зауважити, що в абсолютних цифрах було встановлено анти рекорд з найнижчими показником за останні 10 років – 175,6 млрд т-км), наведено у додатку Г.

Протягом останніх п'яти років спостерігається зменшення питомої ваги залізничного транспорту в загальній структурі перевезення вантажів. Якщо у 2016 р. питома вага залізничного транспорту в перевезенні вантажів становила 25 %, то у 2020 р. – на 3% менше – 22%. Це обумовлено як неефективною системою управління залізничним транспортом, так і суто технічними чинниками (дефіцитом рухомого складу; зношуванням та руйнуванням інфраструктури тощо) [25, с.18].

Результатом роботи залізничного транспорту України протягом 2016–2021 рр. стало зниження обсягів вантажних перевезень, що виступають основою формування доходів залізниці з 457 млн т у 2020 р. до 343 млн т у 2020 р. (т), становить 25 %. Протягом січня–вересня 2021 р. залізничним транспортом було перевезено 250,9 млн т вантажів, що становить 99,2% обсягу перевезених вантажів за аналогічний період 2016 р. Таблиця, де наведені дані перевезення вантажів залізничним транспортом у 2016–2021 рр. наведена у додатку Д.

Вантажооборот у 2020 р. скоротився порівняно з 2019 р. на 7106 млн т км, або на 3,7%. Найбільший відсоток у структурі перевезених вантажів залізничним транспортом загального користування в період 2016–2020 рр. припадав на руду – 23%, вугілля – 21%, зерно – 9%, чорні метали – 8%, нафту і нафтопродукти – 4%, кокс – 3%, добрива – 3%, лісові вантажі – 1%.

Залізничний транспорт становить основу транзитного потенціалу України (за винятком трубопровідного) – ним перевозиться 75–80 % усіх транзитних вантажів України. Починаючи з 2017 р. українські залізниці

втрапили 65% транзитних перевезень. Негативні тенденції щодо обсягів транзитних перевезень українськими залізницями були частково усунуті в першому півріччі 2021 р. Так, за цей період залізничним транспортом було перевезено на 1,26 млн т транзитних вантажів більше, ніж за перше півріччя 2020 р.

Основними факторами, що вплинули на падіння обсягів вантажних та пасажирських перевезень, транзиту та експортно-імпортних операцій й загалом на конкурентоспроможність залізничного транспорту, можна назвати такі [26, с.51]:

- зниження обсягів виробництва реального сектора економіки, а, відповідно, й зниження реального ВВП;
- економічні втрати внаслідок анексії АР Крим;
- дестабілізація соціально-політичної ситуації на Донбасі, і, як наслідок, руйнування господарської системи двох східних регіонів, що призвело до зменшення обсягів перевезень і статичних показників транспортної інфраструктури – через скорочення довжини залізничної мережі (втрата Придніпровською залізницею близько 630 км доріг; у Східному регіоні країни з-під контролю вийшла частина Донецької залізниці (близько 970 км)), руйнування вокзалів, станцій, мостів, пішохідних переходів, шляхопроводів, пасажирських та вантажних вагонів, тепловозів, службових будівель тощо;
- тривала девальвація національної валюти стала наслідком невідповідності тарифів на внутрішні слідування з вартістю перевезень;
- неодноразове подорожчання продукції для потреб галузі, зокрема підвищення цін на енергоносії та ремонт рухомого складу й інфраструктури, призвело до зростання витрат галузі та, відповідно, підвищення собівартості перевезень;
- втрата традиційних ринків, у першу чергу блокування російського ринку збуту через відмову Росії від послуг українських залізниць, що стало



наслідком зниження обсягів російського транзиту (70–80 % усього транзиту без трубопровідного транспорту), який протягом останніх років мав тенденцію до зменшення через низьку якість транспортних послуг та не вигідні економічні умови;

– зміна напрямів транзиту та втрата значної частки транзитних потоків, а також обмеження пропозицій інших транзитерів у зв'язку з нестабільністю соціально-політичної ситуації в Україні та тимчасовим блокуванням переходів у східному напрямку;

– зниження експортно-імпортних операцій загалом, що привело до зміни пріоритетів розвитку вантажних коридорів; зменшення фінансових можливостей населення, що має наслідком низький пасажиропотік та вимагає збереження цінової доступності, а також техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць.

Наявність «вузьких місць» у залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв'язок у європейському напрямку та з портами всередині країни, а невідповідність забезпечення наявним рухомих складом – доставити заявлені до перевезення обсяги вантажів та кількість пасажирів швидко, вчасно та без втрат. Основними серед зовнішніх факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту є група політичних (загальнополітична ситуація у країні, зовнішньополітичні зв'язки з іншими державами, забезпечення національної безпеки, геополітичні зміни у країні, створення конкурентного середовища, участь у інтеграційних процесах та міжнародних організаціях) та економічних (зовнішньоекономічна стратегія країни, кон'юнктура світових ринків, державне регулювання галузі, інвестиційний клімат, рівень інфляції, рентабельність та збитковість перевезень, купівельна спроможність споживачів) факторів. На підставі аналізу внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність виявлено, що стан справ на залізничному транспорті сьогодні є наслідком нашарування проблем протягом тривалого періоду.

## **РОЗДІЛ 2. ПРОБЛЕМАТИКА ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ЦІНОУТВОРЕННЯМ ВАНТАЖНИХ ТА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА МЕТОДИ ЇХ ПОКРАЩЕННЯ**

### **2.1. Основні проблеми державного контролю за ціноутворенням залізничних перевезень в Україні**

Питання тарифної політики представляються досить значимими. Ситуація, що склалася в ціноутворенні на залізничному транспорті, вельми заплутана. Практично всі застосовувані методи розрахунку тарифів в основному базуються на використанні нормативної собівартості, яка, як правило, досить суттєво відрізняється від фактичних витрат перевізника, при цьому деякі статті витрат взагалі не можуть бути точно прораховані [27].

Плетос С.В. [28] в своїй роботі запропонувала нові фінансово-економічні показники, що дозволяють контролювати ефективність процесу приміських перевезень, характеризувати інтенсивність використання приміських пасажирських вагонів робочого парку, корегувати індекс зміни тарифів на ці перевезення, а також доходи й прибуток на один вагон інвентарного приміського пасажирського парку

Державне регулювання цін має підтримувати ціни на внутрішньому ринку, що забезпечує паритет цін, узгоджений з доходами населення, а на зовнішньому дозволяє забезпечити конкурентоспроможність продукції. Формування ціни відбувається у процесі руху товару від виробника до споживача, та її величина залежить кількості посередників, рівня витрат у кожному ланці, частки прибутку, одержуваної кожним учасником товароруку, системи непрямого оподаткування [29].

У сучасних умовах в Україні певний вплив на рівень цін на виробничі товари має політика імпортозаміщення. Збільшується обсяг виробництва сільськогосподарської продукції, що сприяє насиченню ринку та розвитку конкуренції.



Основною метою ціноутворення України є подальша стабілізація цін (тарифів) та їх зниження у міру розвитку конкуренції та збільшення обсягів виробництва за одночасного підвищення якості [30, с. 23].

В даний час органами контролю цін є:

- На державному рівні - Міністерство економіки;
- На регіональному рівні - органи виконавчої влади суб'єктів України;
- На місцевому рівні - органи місцевого самоврядування (контроль поширюється на суб'єкти підприємницької діяльності муніципальної власності).

Крім них, право контролювати діяльність мають інші державні органи:

- фінансові та антимонопольні органи;
- органи регулювання природних монополій;
- Державна податкова інспекція;
- Державна торгова інспекція [31, 5 с.].

Відмінність між ними полягає в тому, що органи контролю цін у разі порушення дисципліни цін мають право приймати рішення про застосування фінансових санкцій та стягнення штрафів та реалізовувати їх через податкові органи у безперечному порядку, а інші органи, які виявили порушення, повинні передавати матеріали та акти перевірок органам контролю цін прийняття рішень.

До порушень державної дисципліни цін належать:

- завищення державних регульованих цін та тарифів на продукцію, товари та послуги, у тому числі фіксованих цін та тарифів, граничних або мінімальних цін та тарифів, граничних рівнів рентабельності, граничних коефіцієнтів підвищення цін та тарифів;

- завищення оптових (відпускних) цін, зареєстрованих під час декларування органів ціноутворення;
- завищення встановлених надбавок (націнок) до цін та тарифів, а також нарахування непередбачених надбавок та ненадання встановлених знижок;
- порушення підприємствами-монополістами дисципліни цін;
- встановлення монопольно високих або низьких цін і тарифів;
- порушення встановленого нормативними актами порядку ціноутворення;
- завищення ціни продукцію, яка має конструктивні чи технологічні недоліки;
- застосування вільних цін, тарифів, націнок та надбавок, не узгоджених із споживачами, якщо такий порядок законодавчо визначено [32, с. 5].

Проведення державної політики щодо сприяння розвитку товарних ринків, припинення монополістичної діяльності та недобросовісної конкуренції, крім галузей, віднесених до природної монополії, здійснюється Міністерством антимонопольної політики, що створює підпорядковані йому територіальні органи для виконання своїх функцій.

Проте серйозною проблемою у цьому питанні є недостатня фінансова прозорість господарської діяльності. Вся сукупність робіт і витрат УЗ, пов'язаних з перевізним процесом, що здійснюється на інфраструктурі УЗ самою компанією та іншими перевізниками, поділено на укрупнені види робіт (УВР). Крім того, істотну частку витрат, пов'язаних з перевезеннями, становлять загальновиробничі та загальногосподарські витрати, що розподіляються між функціями, що входять до складу УВР, а витрати на УВР розподіляються між видами діяльності УЗ.

Узагальнюючи вищевикладене, можна сказати наступне, що методика поділу витрат від перевезень за тарифними складовими включає:



- віднесення статей специфічних (прямих виробничих), загальновиробничих, загальногосподарських витрат до тарифних складових;
- розподіл деяких статей загальновиробничих та загальногосподарських витрат за методом функціонально-вартісного аналізу між статтями-функціями;
- розподіл витрат, віднесених до тарифних складових, за видами діяльності [33, с.4].

Крім того, розширення сфери послуг на залізничному транспорті є одним із джерел підвищення прибутковості його роботи. Економічне обґрунтування рівня цін на окремі види робіт та послуг в умовах ринкових взаємин є на сьогоднішній день актуальним завданням. Діапазон цін має врахувати різні аспекти вимог ринку – можливу конкуренцію інших видів транспорту, власників, розміри попиту та пропозиції, зміни витрат, прибутку та цін на продукцію промислових підприємств у результаті виконання для них конкретної транспортної додаткової послуги, а також вплив цієї послуги на економічні показники дороги та в цілому по мережі. Наприклад, лінійні структурні підрозділи надають послуги стороннім організаціям, які класифікуються як інші види діяльності (ПВД). На дані види робіт складаються калькуляції, які на сьогоднішній день не мають чіткого наукового обґрунтування [34, с.63].

В умовах побудови нової цільової моделі залізничної галузі гостро постає питання розробки нової політики ціноутворення чи адаптації вже чинної політики під нові умови розвитку галузі та транспортного ринку країни.

У зв'язку з формування нових структурних одиниць усередині компанії назріла необхідність удосконалення внутрішньо корпоративних розрахунків між залежними структурними підрозділами компанії та зовнішніми контрагентами. Іншими словами, обґрунтування ціни, за якою один центр відповідальності передає продукцію або послугу іншому центру

відповідальності, оскільки внутрішньо корпоративне ціноутворення спрямоване на збільшення прибутку за рахунок мінімізації внутрішньо корпоративних витрат. А також формування цін на послуги зовнішнім користувачам.

При здійсненні державного регулювання політики ціноутворення важливо визначити його цілі, орієнтуючись найбільш актуальні проблеми національної економіки. Економічна ситуація змінюється, тому концепція, цілі та стратегія економічної політики не будуть незмінними у різні періоди часу.

Що стосується діяльності уряду на економічній галузі можна використовувати різні поняття. Діяльність органів влади можна охарактеризувати як економічну державну політику, державну економічну стратегію. Вплив органів влади на економічну сферу визначають як регулювання економіки, управління економікою, реформування економічної системи [35, с.7].

Державне регулювання економіки як науковий напрямок доводить необхідність втручання органів влади в економіку, досліджує можливі варіанти цього втручання, очікувані результати. Більшість економістів позитивно ставляться до активної економічної ролі держави, але пропонують різні варіанти втручання у економіку. Не означає, що є єдино правильний варіант державного регулювання економічної сфери. Економіка багатогранна, проблеми можуть виникнути у різних галузях [36, с.14].

Отже, при державному регулюванні політики ціноутворення визначаються генеральні, основні цілі у діяльності уряду. Від головної мети поширюється «дерево» приватних цілей, без яких генеральна мета може бути досягнуто. Ці конкретні цілі пов'язані з об'єктами регулювання.



## **2.2. Пропозиції щодо вдосконалення державного контролю за тарифами на перевезення залізничним транспортом в Україні**

Важливими завданнями державної політики є комплексна модернізація економічних секторів та лібералізація державних монополій з метою підвищення їх ефективності. Лібералізація на ринках залізничних перевезень є загальносвітовим трендом з метою посилення конкурентоспроможності залізничних монополій на світових ринках перевезень, зниження державних видатків та демонополізації галузі, залучення приватного капіталу, підвищення фінансової стійкості залізничних компаній, підвищення продуктивності, надійності перевезень та поступового покращення якості послуг відповідно до вимог клієнтів. До речі, про те, що гарний стан залізничного транспорту є конкурентною перевагою макроекономічного рівня, свідчать його оцінки в міжкраїнних порівняннях в усіх відомих міжнародних економічних рейтингах, таких як Глобальний індекс конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index), Глобальний інноваційний індекс (Global Innovation Index), Індекс легкості ведення бізнесу (Doing Business) або Індекс логістичної ефективності (Logistics Performance Index), де оцінюється якість митного очищення, інфраструктура країни, логістичні видатки тощо. А усвідомлення факту, що розгалужена транспортна система та надійний залізничний транспорт зокрема є сильною конкурентною перевагою макроекономічного рівня в історичній перспективі завжди виводило ці країни на позиції лідерів [37, с.11].

Наслідки політики лібералізації на залізничному транспорті полягають у такому. По-перше, це зміни в системі державного управління та регулювання й утворення незалежного регуляторного органу стосовно, наприклад, тарифоутворення (національної комісії або національного агентства). По-друге, це зміни організаційно-економічної моделі функціонування самої монополії та структури її управління (вертикально інтегрована монополія, вертикальна інтеграція та дезінтеграція одночасно або повне розділення монополії та відкритий доступ для третіх операторів) і звідси – зміни у правах

власності та фінансово-економічних відносинах. По-третє, це зміни функціонування ринків залізничних перевезень і тут наслідками будуть зміни в міжмодальній конкуренції, причому можна очікувати підвищення частки перевезень вантажів та пасажирів залізницями, забезпечення недискримінаційного доступу до внутрішнього ринку третіх компаній, підвищення якості та надійності перевезень.

Світовий досвід лібералізації залізничних ринків свідчить, що в окремих країнах вдалося зменшити державні видатки, проте слід зазначити, що у більшості країн реформи на залізницях продовжуються і ще в жодній країні їх етапи не завершені повністю. З крупних економік тільки Китай, Індія та Туреччина не приступали до масштабних перетворень, при цьому ці країни мають вертикально інтегровані монополії.

Американська модель припускає наявність декількох вертикально інтегрованих монополій, що оперують на власних залізничних коліях, з виокремленням пасажирських перевезень в окрему компанію з метою запобігти перехресному субсидіюванню. Така модель функціонує в США, Канаді та Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень та інфраструктури з огляду на те, що зв'язок експлуатації та інфраструктури надто тісний [38, с.11].

Європейська модель або окремих країн – членів ЄС, навпаки, передбачає вертикальне розділення на інфраструктурну та операторську компанії, відкритий недискримінаційний доступ третіх операторів та специфічне регулювання галуззю.

Європейські концепції лібералізації ринків залізничних перевезень та оцінка рівня лібералізації. Серед регіональних угруповань із власною наднаціональною політикою, яку поширюють на треті країни, саме Європейський Союз є найбільш послідовним у лібералізації та реструктуризації і, як наслідок, розвиткові конкуренції на залізничному транспорті. Проте при більш детальному вивченні пан'європейської політики



лібералізації на транспорті та її практичного втілення можна відзначити, що, незважаючи на спільне законодавство, країни ЄС мають досить значні відмінності [39, с.11].

Фактором, який посилив процес реформування європейських залізниць, стало прийняття Римського договору та Програми створення єдиного внутрішнього ринку Європейського Союзу (ЄС), яка передбачала дерегулювання європейських транспортних ринків і стосувалася насамперед перевезень у міжнародних сполученнях, а також прийняття Директиви ЄС 91/440 та Білої книги «Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства» 1996 року, де було передбачено розділення функцій утримання інфраструктури залізниць та організації експлуатаційної роботи. Після чого Комісія ЄС прийняла ще чотири залізничні пакети (табл. 2.5), ключове значення з яких наразі має останній, Четвертий залізничний пакет від 2012 р. та Директива 2012/34/EU «Встановлення єдиного залізничного ринку», мета якої досягти раніше встановлених цілей в повному обсязі завдяки пришвидшенню впровадження залізничної реформи в національні законодавства країн – членів ЄС [40, с.3].

На думку багатьох вчених, європейська концепція лібералізації на основі вертикального розділення генерує додаткові витрати, через що окремі країни ЄС намагаються його уникнути або обійти в інший спосіб. До цих витрат відносяться трансакційні витрати, пов'язані з договірними відносинами між операторами та менеджерами інфраструктури, тоді як у вертикально інтегрованих компаніях таких витрат немає. Відповідно до дослідження Ван де Вельде (2012), додаткові витрати на розділення є нижчими для залізниць з низькою щільністю і вищими – із високою, і зростання витрат, викликаних різновекторністю дій учасників ринку, при цьому перевищує зростання прямих експлуатаційних витрат. Експерти наполягають, що повні додаткові витрати в залізничній галузі ЄС можуть становити 5,8 млрд євро в рік за

відсутності супутніх вигод. Їхній висновок такий, що країни повинні мати свободу структурного вибору і зробити його залежно від обставин.

Сучасні реалії потребують, щоб системи управління залізничним транспортом та його послуги відповідали вимогам ринку та клієнтури. Щоб гідно конкурувати з іншими видами транспорту, необхідно постійно працювати над підвищенням якості продукції, розширенням спектра робіт і послуг. Для транспортних підприємств якість – це насамперед швидкість, вчасність та мобільність доставки. В основу нових підходів щодо прискорення доставки вантажів та пасажирів повинна бути покладена інноваційність. Система процесу прискорення доставки має ґрунтуватися як на інноваційному потенціалі, так і на сукупності наявних ресурсів, які можливо мобілізувати з метою досягнення стратегічної інноваційної мети, використовуючи адекватний організаційно-правовий механізм. Основними елементами інноваційного потенціалу є ресурсний (людські, фінансові, матеріально-технічні, інформаційні ресурси), організаційно-управлінський (організаційна та ділова культура, досвід менеджерів, цінності організації тощо) і функціональний (передовий досвід виробництва, результати маркетингових досліджень тощо) [41, с.10].

Інноваційність передбачає впровадження новітніх зразків транспортної техніки та використання прогресивної технології (спеціалізованого рухомого складу, об'єктів інфраструктури, перевантажувальних механізмів, систем зв'язку, сигналізації та блокування тощо); забезпечення високого рівня координації та узгодженості складових транспортного процесу на основі реалізації логістичних переваг та посилення інформаційного обміну; сучасних адаптивних методів управління транспортним виробництвом, що базуються на реформуванні залізничної галузі з метою створення конкурентного середовища, розвитку системи операторів рухомого складу.

Упровадження інноваційних підходів у діяльності підприємств починається з інноваційності мислення, сучасних методів управління, серед



яких – здатність до нестандартних рішень, багатоаспектність та альтернативність вирішення проблем, гнучкість та адаптивність, перехід до системи управління змінами, створення сприятливого середовища для подальшого впровадження нових технологій та підходів [41, с.10].

Інноваційність усіх складових процесу доставки вантажів і пасажирів передбачає повну узгодженість технічних, технологічних та економічних складових на рівні системної взаємодії. Так, технічна узгодженість (спряженість) базується на погодженості та відповідності (наближеності) параметрів транспортних засобів, технологічна – на застосуванні єдиної технології транспортування, мінімізації втрат часу в елементах взаємодії окремих модулів, а економічна спирається на науково обґрунтовану систему планування, тарифоутворення тощо.

При цьому між технікою, технологією та економікою існує причинно-наслідковий зв'язок. У системі прискорення доставки вантажів і пасажирів визначальне значення має саме техніка (технічні засоби) – використання швидкісного рухомого складу, колій, автоматизованих систем.

Технічна узгодженість формує сталі удосконалення виконання окремих операцій транспортного процесу: скорочення простою вагонів у початково кінцевих пунктах при виконанні вантажних та інших операцій за рахунок використання сучасного обладнання терміналів, комплексного підвищення рівня автоматизації.

## ВИСНОВКИ

В результаті роботи було проаналізовано залізничні перевезення та їх тарифікація. Розглянуто послуги та тарифікація пасажирських та вантажних перевезень. Визначено основні проблеми державного контролю за ціноутворенням залізничних перевезень в Україні. Запропоновано шляхи щодо вдосконалення державного контролю за тарифами на перевезення залізничним транспортом в Україні.

Таким чином, концептуальний підхід до розвитку та модернізації транспортних систем трактується як частина національного модернізаційного суспільного проекту, реалізація якого базується на інноваційних перетвореннях усіх елементів транспортної системи й забезпечує повну узгодженість і гармонізацію технічних, технологічних, інституційних та інституціональних складових на рівні системної взаємодії, координації, пріоритетності, ситуативності та ефективності всіх процесів модернізаційного проекту в контексті європеїзації, інтеграції та лібералізації економічних процесів. Разом із техніко-технологічною складовою модернізації транспорту досліджено інституціональні фактори та їх вплив на модернізаційні перетворення, до яких відносяться структурне реформування, комерціалізація та приватизація, зміни в тарифному регулюванні, процеси дерегуляції.

Роль ціни особливо велика в ринковій економіці, де вільні ціни є основним регулятором пропорцій суспільного відтворення. В умовах ринкової економіки успіх будь-якого підприємства залежить від того, наскільки правильно будуть встановлені ціни. Ціна може визначатися кількістю витрат на виробництво товару. У ціновій політиці важливо розрізняти та виділяти дві взаємодіючі структури. З одного боку, це сама ціна, а з іншого – ціноутворення як спосіб формування нових цін. Ціноутворення виступає активною частиною цінового механізму.

Аналіз стратегічних документів управління розвитком транспортної інфраструктури на державному та регіональному рівнях показав, що,



незважаючи на загальну важливість питань, пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури, нагального вирішення саме сьогодні потребують: доопрацювання Транспортної стратегії України та визначення вкрай необхідних цільових програм як на державному, так і на регіональному рівнях (так, наприклад, на державному рівні спостерігається недостатня увага до програм розвитку водного транспорту).

З огляду на аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку залізничного транспорту визначено, що залізничний транспорт набув ряд нових проблем, серед яких варто виділити такі, як: зменшення статичних показників транспортної інфраструктури, зокрема, втрата частини експлуатаційної мережі, руйнування залізничної інфраструктури; зміна конфігурації перевезень та номенклатури стратегічно важливих вантажів; зміна напрямів транзиту та втрата значної частки транзитних потоків; необхідність розширення та пошук нових альтернативних вантажних транзитних та експортно-імпортних вантажопотоків для перевезення традиційної та нової номенклатури вантажів; техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць тощо, з якими галузь не стикалась раніше та які пов'язані зі зміною зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності залізниць і сформували виклики щодо діяльності й конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Інтегрований звіт АТ «українська залізниця» за 2021 рік. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ\\_2020\\_Investor%20Presentation\\_09\\_042021%20.pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_2020_Investor%20Presentation_09_042021%20.pdf) (дата звернення 17.05.22)
2. Матусевич О.О, Чаркіна Т.Ю., Галушко Л.Д. Європейський досвід щодо управління змінами підприємств залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень. Електронне фахове наукове видання Ефективна економіка URL: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2\\_2020/65.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2020/65.pdf) (дата звернення 17.05.22)
3. Бичкова А. А.. Методи підвищення рівня сервісного обслуговування на залізничних вокзалах: дис. канд. техн. наук: спец. 05.22.08 – Управління процесами перевезень. Київ, 2017. 172 с.
4. Пастухов С.С. Розробка методів дослідження якості транспортно-обслуговування населення у сфері залізничних пасажирських перевезень далекого прямування. Київ, 2019. 204 с.
5. Марченко Д.І., Мороз В.С. Підвищення рівня сервісного обслуговування пасажирів високошвидкісних поїздів на залізничних вокзалах України. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. Київ, 2016. с.72
6. Антонов А. А. Теорія транспортних процесів. Київ, 2018. 125 с.
7. Блудова Т. В. Транзитний Потенціал України: формування та розвиток. Київ, 2016. 274 с.
8. Будріна Є. В. Основи транспортно-експедиторської діяльності. Київ, 2018. 139 с10.
9. Воркуті А. І. Вантажні перевезення. Київ, 2016. 375 с.
10. Герасимів З. М. Сучасний стан та проблеми розвитку транспортної системи Тернопільської області. Тернопіль, 2019. № 3. С. 61-65.
11. Єремєєва Л. Е. Транспортна логістика: навчальний посібник. Київ, 2016. 260 с.



12. Кабушкін Н.І. Основи управління: навчальний посібник. Київ, 2012. 336 с.
13. Ai B. et al. 5G Key Technologies for Smart Railways. B. Ai, A. F. Molisch, M. Rupp, Z. D. Zhong. Proceedings of the IEEE. 2020. Т. 108. №. 6. С. 856- 893.
14. Preece J. D., Easton J. M. A Review of Prospective Applications of Blockchain Technology in the Railway Industry .J. D. Preece, J. M. Easton . Preprint submitted to Int. J. Railw. Technol. 2019. С. 1-22.
15. Waghmare M. A. QR code based Railway e-Ticket. M. A Waghmare, M.S. Pansambal, M. A. Pavate, M. D. Q. Kumawat. IOSR Journal of Engineering (IOSR JEN). 2020. С. 16-23.
16. Sarker S. Real Time Train Tracking System From User Information. S. Sarker Daffodil International University. 2019. 42 С.
17. Yeung H. K., Marinov M. A systems design study introducing a collection point for baggage transfer services at a railway station in the UK .H. K. Yeung, M. Marinov Urban Rail Transit. 2019. Т. 5. №. 2. С. 80-103.
18. Wade S. L. The Future Smart-City: An Analysis of the Effects of Global and Technological Innovation on the Evolution of Economic Systems. S. L. Wade A Senior Thesis submitted in partial fulfillment of the requirements for graduation in the Honors Program Liberty University Spring 2019. 2019. 32 с.
19. Ейтутіс Г. Д., Божок А. Р. Реструктуризація залізничного транспорту України на основі регіонально-галузевої моделі управління. Вісник економіки транспорту і промисловості. Київ, 2019. №. 68. С. 85-93.
20. Ломотько Д. В., Філіпський О. В., Кравченко Д. М. Удосконалення роботи транспортно-пересадочних вузлів під час мультимодальних пасажирських перевезеннях за участю залізниць та автотранспорту. Наукові праці Вінницького національного технічного університету. Київ, 2019. №. 4. С.1-12.

21. Задоя В. О. Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні. Дніпро, 2015. 194 с.
22. Охорона праці. Частина 1. Загальні положення. навч. посіб. Київ, 2017. с. 124
23. Гандзюк М. П., Желібо Є. П., Халімовський М. О. Основи охорони праці: Підруч. для студ. вищих навч. закладів. За ред. М. П. Гандзюка. Київ: Каравела, 2003. 408 с.
24. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 16 грудня 2018 р. № 1555.
25. Сус Л. М. Підвищення конкурентного потенціалу промислових підприємств найбільших агломерацій України. Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Економічні науки. 2014. № 9. С. 245-250.
26. Осипов, В. М., Кукош, М. С. Конкурентоспроможність міських агломерацій: світові тренди та перспективи формування в Україні. Економічні інновації. Київ, 2014. № 57. С. 283-296.
27. Биченко Л. А. Проблеми розвитку Харківської міської агломерації. Сталий розвиток підприємств, регіонів, країн. Дніпро, 2017. С. 184-186.
28. Плетос С. В. Методи використання земельних ресурсів міських агломерацій на прикладі Одеського регіону: зб. матеріалів доп. учасн. III Міжнар. наук.- практик. конф., м. Тернопіль 19-20 травня 2016 р. Тернопіль, 2016. С. 50-53.
29. Григорова Т. М., Давідч Ю. О., Доля В. К. Визначення факторів, які впливають на вибір пасажирями виду приміського транспорту. Вісник національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». 2015. № 21. С. 29-37.



30. Величко В. В. Економіко-організаційне забезпечення міського пасажирського транспорту як функції міста: дис... канд. наук: 08.10.01. Харків, 2017. 167 с.

31. Кристопчук М. Є. Соціально-економічна ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення : монографія. Рівне, 2012. 158 с.

32. Димченко В. В. Соціально орієнтоване управління організаційно-економічною стійкістю підприємств міського електричного транспорту в умовах формування ринкових відносин. Харків, 2013. 175 с.

33. Крюков Р.В. Державне регулювання національної економіки. Київ, 2015. 176 с.

34. Міщенко В.В. Державне регулювання економіки: навчальний посібник. Київ, 2012. 480 с.

35. Морозова Т.Г. Державна економічна політика. Київ, 2016. 246 с.

36. Райсберг Б.А. Державне управління економічними та соціальними процесами. Київ, 2009. 384 с.

37. Самофалова Є.Ф., Кульбожов Е.М., Вертакова Ю.В. Державне регулювання національної економіки. Київ, 2016. 272 с.

38. Тепленко В.Л. Теорії державного регулювання економіки. Київ, 2017. 160 с.

39. Яровий Л.Г. Державне регулювання національної економіки. Київ, 2016. 620 с.

40. Невмивако А.Л. Державна економічна політика: можливості та обмеження управління. Київ, 2019. 879 с.

41. Шамхалов С. Держава та економіка. Основи взаємодії. Київ, 2015. 727 с.

# ДОДАТКИ

## Додаток А

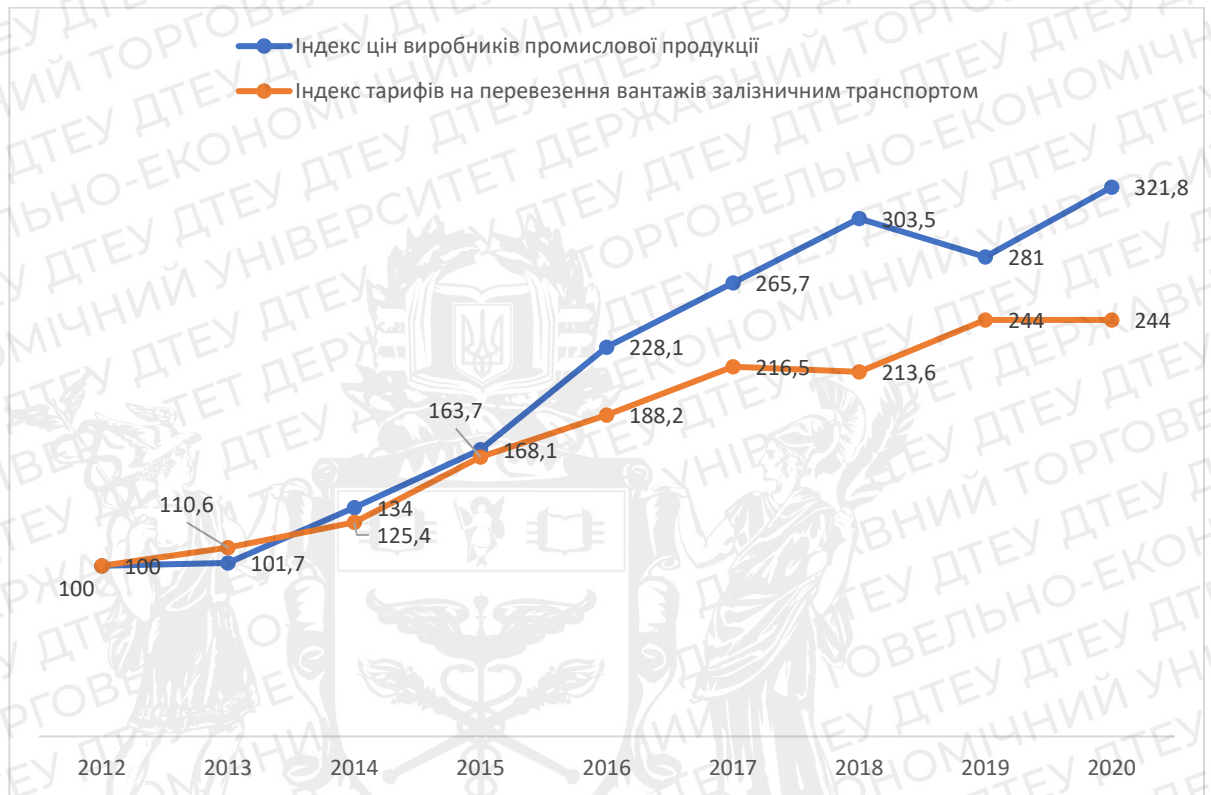


Рис. 1. Зміна індексу цін виробників (ІнЦПВ) та індексу тарифів на вантажні перевезення (ІнТВП) відносно 2012 року, за даними ДССУ

Назва показника	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Індекс цін виробників промислової продукції	100,0	101,7	134,0	168,1	228,1	265,7	303,5	281,0	321,8
Індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом	100,0	110,6	125,4	163,7	188,2	216,5	213,6	244,0	244,0



## Додаток Б

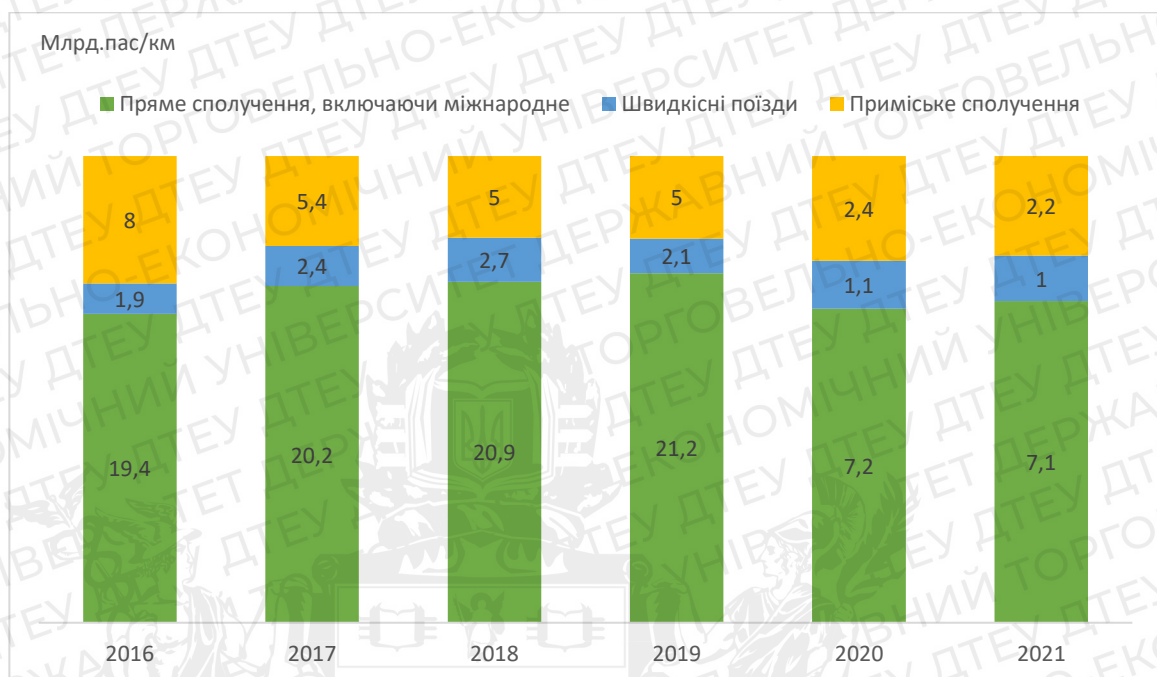


Рис.2. Пасажирообіг на залізничному транспорті України за видами перевезень

Карантинні обмеження суттєво позначилися на показниках роботи АТ Уз, тому аналіз роботи за 2020 рік як нетиповий в роботі не розглядається. Основні показники пасажирських перевезень зведено в таблицю 1.

Таблиця 1

### Показники роботи АТ Уз в сфері пасажирських перевезень

Рік	Кількість перевезених пасажирів, тис	В т.ч. в приміському сполученні	В т.ч. в далекому сполученні	В т.ч. у швидкісному сполученні	Кількість квитків придбаних на сайті Уз, млн.місць	Кількість перевезених автомобілів в
2018	151 162,7	103 876,0	47 286,7	5660,0	27,7	8984
2019	149 616,0	103 343, 4	46 272,6	4783,0	30,4	8066

## Додаток В

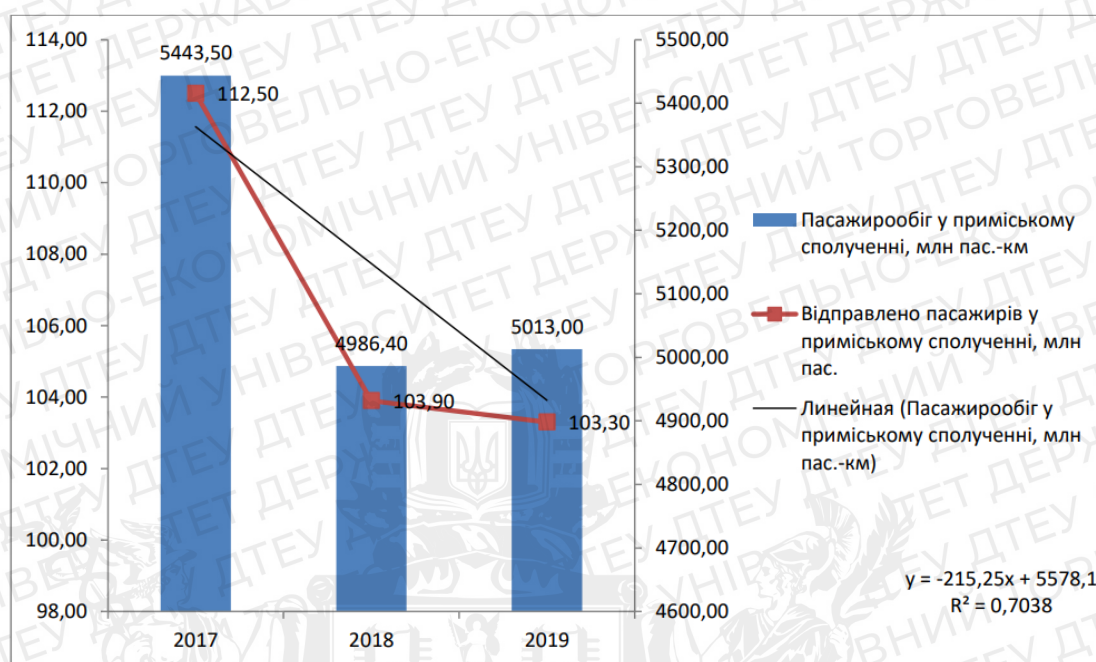


Рис. 3 Основні показники приміських пасажирських перевезень



## Додаток Г

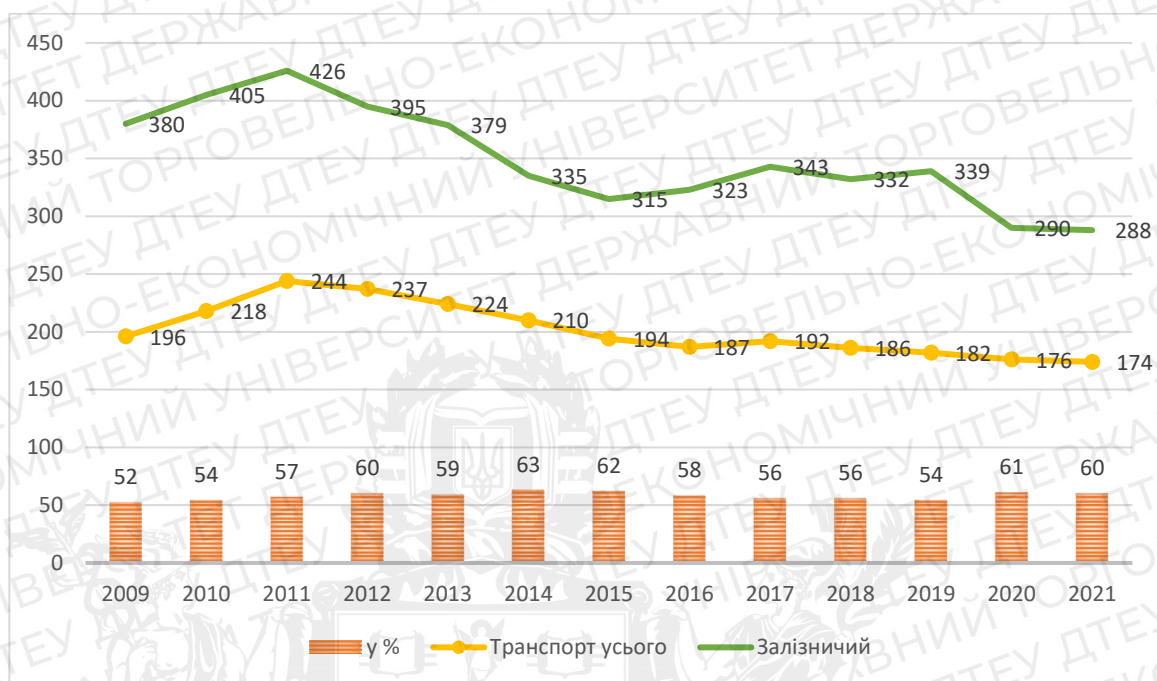


Рис.4 Вантажобіг залізничного транспорту у 2009-2021 рр., млрд т-км

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Транспорт усього	380	405	426	395	379	335	315	323	343	332	339	290	288
залізничний	196	218	244	237	224	210	194	187	192	186	182	176	174
У %	52	54	57	60	59	63	62	58	56	56	54	61	60

## Додаток Д

Таблиця 2

*Перевезення вантажів залізничним транспортом у 2016–2021 рр.,  
млн т, % до попереднього періоду*

Показник	Роки					
	2016	2017	2018	2019	2020	Січень- вересень 2021
Транспортом загалом	1853/98	1837/ 99	1623/ 90	1474/ 91	1543/105	467/102,8
залізничним	457/97,5	444/97	386/89	350/91	343/98	250,9/99,2

*Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики України.*