УДК 338

Ірина КАРП
кандидат економічних наук,
доцент кафедри економічної теорії,
Тернопільський національний економічний університет

ЦІНОУТВОРЕННЯ НА РИНКУ ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Викладено результати дослідження щодо формування та встановлення ціни на ринку пасажирського залізничного транспорту в контексті її диференціації за днями тижня, за календарними періодами, за категоріями вагонів та посадочних місць.

Ключові слова: *транспорт, залізниця, ціноутворення, пасажироперевезення, тарифи.*

Вагому частку у сфері пасажирських перевезень займає залізничний транспорт. Він має досить високу щільність залізничних шляхів практично у багатьох країнах Європи. Відзначається порівняно низькими затратами при перевезеннях, особливо на далекі відстані, безпечний та екологічно чистий. Однак, незважаючи на такі переваги, сьогодення української залізниці переживає складні часи. Перш за все відчутною є невідповідність системи управління та ціноутворення вимогам сучасних ринкових відносин. Збитковість пасажирських перевезень є значною проблемою, яка потребує комплексної оцінки та аналізу, в тому числі і щодо новітньої методики формування ціни на пасажиромісце.

Попри достатню кількість наукових публікацій, присвячених функціонуванню ринку пасажирського залізничного транспорту та проблемі формування ціни на ньому, залишається ще низка нерозкритих питань. Свої праці цій тематиці присвятили такі вчені, як: О. Громова, Т.Єрмоленко, Ю. Меркулов, А. Соколовський та інші.

Функціонування залізниці в сучасних умовах вимагає комплексної оцінки регулювання, формування та встановлення диференційованої ціни згідно з посадочними місцями.

Транспорт України забезпечує не лише власні потреби у перевезеннях пасажирів і вантажів, а й транзитні, оскільки наша країна має вигідне економіко-географічне і геополітичне розташування. Цьому виду транспорту належить перше місце в перевезенні пасажирів (пасажирообороті). Залізничний транспорт – велике багатогалузеве господарство. Його формують залізничні колії, залізничні станції, підприємства з обслуговування залізничних колій, локомотивів, вагонів тощо.

Найбільш розвинений залізничний транспорт у Донбасі та Придніпров'ї, а також у західній частині держави. Проте одним із важливих напрямів перевезень є південний напрям, інтенсивні пасажиропотоки якого пов'язані з перевезенням пасажирів, які їдуть на відпочинок і лікування на курорти Криму, Причорномор'я та Приазов'я.

Для України залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником пасажирів та вантажів. Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент економіки країни. Частка транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України складає близько 10% (9,3% у 2011 р.).

Певні властивості ціноутворення на залізничні перевезення зумовлені його призначенням та функціональною участю в перетворенні залізничного транспорту на ринково орієнтовану галузь, здатну ефективно функціонувати в умовах фінансово-економічної кризи та посилення конкуренції на ринку транспортних послуг.

В умовах вітчизняної економіки пасажирські перевезення залізничним транспортом зазвичай є збитковими. Однією з таких причин є невідповідність темпів зростання цін на продукцію та ресурси (металопрокат, залізобетонні шпали, запасні частини для рухомого складу, дизельне паливо та електроенергія тощо) темпам підвищення тарифів на пасажирські перевезення.

У більшості розвинутих країн, щоб підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту, здійснюється комплекс заходів, спрямованих на застосування гнучкої тарифної політики, підвищення якості транспортних послуг тощо.

Укрзалізниця більшою мірою поєднує функції державного органу управління і господарюючого суб'єкта. Це негативно позначається на рівні конкурентоздатності залізниць, оскільки держава не в змозі забезпечити достатні обсяги фінансування. Тарифи на залізничні перевезення жорстко регулюються державою, у той час, як ціни на продукцію, яку споживає залізничний транспорт, формуються в ринкових умовах. Ось чому зберігається тенденція до відставання темпів зростання тарифів від темпів зростання цін у промисловості.

Так з 1991 року до сьогодення тарифи на пасажирські перевезення збільшилися лише в 15,4 раза, при цьому відбулося збільшення цін: на дизельне паливо – у 74,0 рази, рейок – у 51,7 раза, на електроенергію – у 27,3 раза тощо. Порівняно з 2009 роком нині збільшення цін на окремі основні види продукції для забезпечення безперебійного процесу перевезень та безпеки руху склало: колеса суцільнокатані для пасажирських вагонів – 87,0%, рейки Р-65 – 63,0%, сталь — від 21,5% до 61,9%, катанка – 66,4%, швелер – 43,7%, стрілочні переводи – 41,4%, рамні рейки – 37,3%, хрестовини – 37,3% тощо. Тільки протягом 2012 року, наприклад, рейки Р-65 з початку року подорожчали на 15,7%; стрілочні переводи на 12,5%; накладки на 32,4%; рейкові кріплення та хрестовини на 20%, [2].

© Ірина Карп, 2013

Окрім цього, за рахунок низьких тарифів на залізничні перевезення не може відбуватися розвиток залізничного транспорту. Деяке незначне підвищення цін не в змозі кардинально вирішити проблему збитковості пасажирських перевезень, але дозволить частково покрити витрати. Практично скрізь у світі пасажирські перевезення залізничним транспортом є збитковими для перевізника, тому витрати на них традиційно бере на себе держава, яка є замовником соціальних перевезень. І сьогодні в Україні вартість квитків регулюється державою, а не визначається господарською діяльністю залізниць і далека від реальної собівартості.

При цьому залізничні квитки у нас залишаються одними з найдешевших порівняно з сусідніми країнами СНД та Європою. Так у Росії тарифи на проїзд у плацкартному вагоні вищі від діючих в Україні в 4,6-5,6 раза, в купейному вагоні – 5,9-6,4 раза, у вагоні СВ – 2,6-3,0 рази. У Казахстані тарифи на плацкарт і купе вищі у 2,3 – 2,4 раза, на СВ – у 1,18 раза, [3].

Для прикладу наведемо проїзд на кожні 100 км у швидкісному нефірмовому поїзді за внутрішнім тарифом у купейному вагоні, плацкартному та СВ – вагоні як по Україні, так і у сусідніх країнах у таблиці 1.

Таблиця 1. **Ціни на квитки по різних країнах***

Країна	Плацкартний вагон	Купейний вагон	СВ-вагон
Україна	18.33 грн	32.40 грн	130.80 грн
Росія	101.80 грн	206.11 грн	398.40 грн
Білорусь	11.34 грн	18.88 грн	31.92 грн
Казахстан	41.21 грн	69.19 грн	154.20грн

** Складено автором на основі [3]*

Ще, для прикладу, вартість проїзду від Мюнхена до Нюрнберга – 198,9 – 544,4 гривні залежно від класу поїзда, а це всього лише близько 150 км. Вартість проїзду з Парижа в Ніццу (685 км) становить близько 261,7 гривні, а з Парижа в Ренн (326 км) – близько 209,4 гривні.

Таким чином, Україна поки що істотно відстає від своїх сусідів, і навіть запланована індексація тарифів не зрівняє вітчизняні ціни на подорожі залізницею, наприклад, з російськими і вже тим більше з європейськими.

Міністерство інфраструктури розробило новітню програму ціноутворення у сфері пасажирських залізничних перевезень. До кінця 2013 року купейні вагони подорожчають на 14,3% і буде встановлена гнучка система зміни вартості білетів залежно від днів тижня. Наказ міністерства передбачає поетапне підвищення рівня тарифів на перевезення пасажирів у купейних вагонах, кожен раз на 3,4%,: з 30 березня, 1 квітня, 1 липня і 1 жовтня. Водночас і не забули про нічні поїзди, які повинні коштувати дорожче денних згідно із світовою практикою. По суті, у нічній час поїзд свого роду виступає «готелем на колесах», а за такі послуги необхідно дорого платити, [4].

Проведемо аналіз динаміки цін у плацкартних та купейних вагонах по різних напрямках, з нашої столиці по регіонах України за 2012 рік (таблиця 2).

Таблиця **2. Ціни на квитки по регіонах України***

Напрямок	Плацкартний вагон	Купейний вагон
Івано-Франківськ	від 83.40 грн	від 120.48 грн
Бердянськ	від 99.46 грн	від 151.00 грн
Львів	від 77.40 грн	від 110.48 грн
Миколаїв	від 75.39 грн	від 124.22 грн
Одеса	від 84.70 грн	від 121.54 грн
Сімферополь	від 95.42 грн	від 139.46 грн
Севастополь	від 101.66 грн	від 149.58 грн
Тернопіль	від 67.99 грн	від 94.85 грн
Херсон	від 81.58 грн	від 116.46 грн
Хмельницький	від 63.41 грн	від 86.73 грн

** Складено автором на основі [5]*

Як видно із даних таблиці, коливання ціни відбувається у нерівномірних пропорціях, це по-перше. І по-друге, бачимо, що ціна не є сталою, оскільки наведено нижню її межу.

Підрахувавши різницю в ціні між купейним та плацкартними вагонами у різних напрямках, можемо простежити, що є невідповідність у цій різниці. Так, наприклад, у тому ж напрямку (західному) коригування ціни (між купейним та плацкартним вагонами) є неоднорідною. Якщо ця різниця у потягу Київ – Івано-Франківськ становить 37.08 грн, Київ – Тернопіль – 26. 86 грн, то на південь – Київ – Сімферополь – 44.04 грн і. т. д.

Щодо нижньої межі, то це означає, що на вартість квитка впливає коефіцієнт індексації вартості проїзду, який є неоднаковим у різні дні тижня, у різних потягах, та у різні дні року.

Як зазначає джерело [1], з 1 жовтня вступив у дію понижувальний календарний коефіцієнт індексації вартості проїзду у пасажирських поїздах – 0,93. Отже, зменшується вартість проїзду у пасажирських поїздах (у вересні діяв коефіцієнт 1,02. Під зазначену індексацію підпадають квитки на усі категорії вагонів (СВ, купейні, плацкартні, загальні, у перший, другий і третій клас швидкісних поїздів), крім приміських поїздів.

Так на період до 24 грудня 2012 року (при дії календарного коефіцієнту 0,93 та коефіцієнту за днями тижня – 1,0) базова вартість проїзду (у понеділок,

вівторок і середу) поїздом (наприклад) №91 Київ – Львів склала: купе – 162,33 грн, плацкарт – 78,68 грн. У порівнянні на вересень 2012р. вартість проїзду в поїзді №91 Київ – Львів складала: купе – 171,54 грн, плацкарт – 82,73 грн.

Також прогнозується зменшення вартості проїзду у міжрегіональних швидкісних електропоїздах Інтерсіті+. Так у понеділок, вівторок і середу вартість проїзду у 2-му класі «Українського експреса» складатиме: за напрямком Київ – Львів –239,24 (до 1-го жовтня – 261,23 грн). У 1-му класі вартість проїзду складатиме відповідно у напрямку Київ – Львів –354,96 (до 1-го жовтня – 375,76 грн).

Крім того, величина вартості квитка і плацкарти коригується на коефіцієнти по календарних періодах і днях тижня. Наказом №170 Міністерства інфраструктури України визначено 13 різних календарних періодів, які впливатимуть на вартість проїзду (таблиця 3).

Таблиця 3. **Коефіцієнти гнучкого регулювання по календарних періодах***

Період відправлення поїзда	Кількість днів	Коефіцієнт індексації
01.01 – 20.01	20	1,02
21.01 – 31.01	11	0,86
01.02 – 29.02	29	0,95
01.03 – 31.03	31	1,01
01.04 – 27.04	27	1,02
28.04 – 08.05	11	1,03
09.05	1	0,8
10.05 – 31.05	22	1,01
01.06 – 31.08	92	1,07
01.09 – 30.09	30	1,02
01.10 – 24.12	85	0,93
25.12 – 30.12	6	1,1
31.12	1	0,7

* *Складено автором на основі* [1] .

Також передбачається впровадження гнучкого тарифного регулювання в залежності від класу пасажирських вагонів та періодів перевезень, зокрема, що стосується масових перевезень пасажирів залізничним транспортом у передсвяткові та святкові дні. Вводяться коефіцієнти гнучкого регулювання по семи періодах року з коефіцієнтами зниження 0,7 – 0,95 та підвищення 1,01 – 1,1. Крім цього, пропонується здійснити регулювання за днями тижня: зниження у вівторок та середу на 10% та підвищення у п'ятницю та неділю на 10%.

Коригування ціни відбувається залежно від класу пасажирських вагонів та періодів перевезень. Доречно було б також зробити диференційовану ціну на посадочні місця. Адже для пасажира найбільш важливо, який квиток він купить – на «нижнє» чи «верхнє» місце. Особливо це питання постає актуальним, коли мова іде про пасажирів з маленькими, неповнолітніми дітьми, чи вагітних жінок. А також – для людей пенсійного віку.

Саме літнього періоду, коли зростає попит на квитки у напрямку курортної зони Криму, Причорномор'я та Приазов'я, необхідним є коригування ціни квитка для певної категорії населення.

Перш за все необхідно зробити коригування ціни квитка «мама + дитина», чи «батько + дитина», тільки з обов'язковою видачею нижнього посадочного місця. Не важливо, чи це купейний чи плацкартний вагон. Не менш важливим є питання різниці ціни квитка першого та останнього купе, тобто місця «біля туалету» та бокових місць. Якщо керівництво залізниці у змозі регулювати вартість проїзду за днями тижня, за календарними періодами, за категоріями вагонів, доречним є і вищенаведені питання.

Так, наприклад, можливим є запропонування створення гнучкої тарифної сітки із певними коригуючими коефіцієнтами на посадочні місця (таблиця 4).

Таблиця 4. **Ціноутворення на пасажиромісця**

Квиток для:	Мама+дитина (батько+ дитина)	Бокові місця	Перше та останнє купе
Коригувальний коефіцієнт	1.0	0,8	0,7

Підсумовуючи вищевикладене, варто зауважити, що хоча й залізничний транспорт залишається практично головним у перевезенні пасажирів, проте є, з одного боку, збитковим для держави, а з іншого, надто дорогим для споживачів. Існує невідповідність ціни на різноманітні пасажиромісця. Необхідною є розробка коригувальних коефіцієнтів не тільки за днями тижня, за календарними періодами, за категоріями вагонів, а й за різними посадочними місцями.

Залізничний транспорт поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: високу швидкість перевезень і регулярність руху, велику пропускну і провізну спроможність. Ось чому важливим є питання встановлення адекватної ціни на цьому виді транспорту, адже незабаром почнеться сезон відпочинків. І саме послугами залізниці скористається значна частина пасажирів.

Список літератури

1. *Заставний Ф. Д. Економічна і соціальна географія України. Залізничний транспорт. Транспорт і зовнішньоекономічні зв'язки – [Електронний ресурс] / Ф. Д. Заставний. – Режим доступу: geoknigi.com/book_view.php?id=1073*
2. *Ціни на соціальні види перевезень залізницею не підвищаться. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.kmu.gov.ua /control/uk/publish/ article?art_id...cat_id...*
3. *Соколовський А. [Електронний ресурс] А. Соколовський. – Режим доступу: news.finance.ua/ua/~/2/0/all/2012/03/14/272661*
4. *Єрмоленко Т. [Електронний ресурс] / Т. Єрмоленко. – Режим доступу: blog.poltava.pl.ua/author/laen/898/*
5. *ЖД квитки по Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ticket.turistua.com.*
6. *Меркулов Ю. Доходи Укрзалізниці знижуються через підвищення цін на залізничну продукцію [Електронний ресурс] / Ю. Меркулов. – Режим доступу: http: // ua.comments.*

РЕЗЮМЕ

Карп Ирина

Ценообразование на рынке пассажирского железнодорожного транспорта

Изложены результаты исследования формирования цены на рынке пассажирского железнодорожного транспорта в контексте ее дифференциации по дням недели, по календарным периодам, по категориям вагонов и посадочных мест.

RESUME

Karp Iryna

Pricing at passenger railway transport

The article deals with the results of the research of the formation and pricing at passenger railway transport in the context of its differentiation by days of a week, by calendar periods and by coaches and seats.

Стаття надійшла до редакції 05.03.2013 р.