

УДК 656.23 : 656.072

*Олена Семенцова, к.е.н., доц.  
(доцент каф. «Менеджмент і адміністрування», Український державний університет залізничного транспорту)*

**ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ АНАЛІЗ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПОСЛУГИ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ  
В УМОВАХ РИНКОВОГО СЕРЕДОВИЩА**

*Незадовільний фінансовий стан залізничного комплексу з перевезень пасажирів вимагає невідкладного впровадження комплексу заходів з удосконалення його роботи. Перш за все необхідно привести механізм ціноутворення на даний вид роботи залізничного транспорту у відповідність до ринкових умов господарювання. Тому проведено дослідження відповідності функцій ціни на залізничні перевезення в пасажирському сполученні ринковим умовам господарювання. Розкрито вплив інтересів учасників ринку (споживачів, конкурентів, виробників, держави та роботодавців) на виконання функцій ціни на перевезення пасажирів залізницею. Зроблено висновки про те, що функції ціни на перевезення пасажирів залізницею не відповідають умовам конкурентного середовища. Зроблено пропозиції щодо удосконалення механізму ціноутворення шляхом впровадження механізму, який би враховував особливості зовнішнього середовища.*

*Ключові слова:* залізничний транспорт, пасажирське сполучення, функції ціни.

*Елена Семенцова, к.э.н., доц.  
(доцент каф. «Менеджмент и администрирование», Украинский государственный университет железнодорожного транспорта)*

**ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ А УСЛУГИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ПЕРЕВОЗКАМ  
ПАССАЖИРОВ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ СРЕДЫ**

*Неудовлетворительное финансовое состояние железнодорожного комплекса по перевозкам пассажиров требует неотложного внедрения комплекса мероприятий по совершенствованию его работы. Прежде всего необходимо привести механизм ценообразования на данный вид работы железнодорожного транспорта в соответствие с рыночными условиями хозяйствования.*

© Семенцова О. В., 2015

*Поэтому проведено исследование соответствия функций цены на железнодорожные перевозки в пассажирском сообщении рыночным условиям хозяйствования. Раскрыто влияние интересов участников рынка (потребителей, конкурентов, производителей, государства и работодателей) на выполнение функций цены на перевозки пассажиров железной дорогой. Сделаны выводы о том, что функции цены на перевозки пассажиров железной дорогой не соответствуют условиям конкурентной среды. Сделаны предложения по совершенствованию механизма ценообразования путем внедрения механизма, который бы учитывал особенности внешней среды.*

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, пассажирское сообщение, функции цены.

*Elena Sementsova, Ph.D., associate professor  
(Associate Professor, Dept. "Management and Administration", Ukrainian State University of Railway Transport)*

### FUNCTIONAL ANALYSIS OF PRICING ON SERVICES OF RAILWAY TRANSPORT OF A MARKET ENVIRONMENT

*The poor financial condition of the railway passenger transport complex requires urgent implementation of a package of measures to improve its work. First of all you need to bring pricing mechanism for this type of rail transport into line with market conditions of managing. Therefore, a study of the corresponding function rates for rail transportation in the passenger transport market conditions of managing. Disclose the effect of the interests of market participants (consumers, competitors, manufacturers, state and employers) to act as a price for the carriage of passengers by rail. The conclusion is made that the value function for passenger rail does not comply with the conditions of the competitive environment. Suggestions on improving the pricing mechanism by introducing a mechanism that would take into account the peculiarities of the environment.*

*Keywords:* railway transport, passenger traffic, the value function.

**Постановка проблеми.** Розвиток ринкових відносин, інтеграція економіки України в Європейську економіку об'єктивно потребують реформування усіх галузей, зокрема залізничного транспорту. Залізничний транспорт є великою складною системою і його реформування пов'язане з цілою низкою різноманітних проблем. Однією з найважливіших – є поліпшення фінансових результатів роботи пасажирських перевезень, які на даний момент є неприбутковими. Найбільше це стосується приміського сполучення, де витрати покриваються доходами не більше ніж на чверть. Покращення економічного стану пасажирського залізничного транспорту та виведення його принаймні на беззбитковий рівень є можливим лише за умови адаптації його до ринкових умов господарювання. Це перш за все потребує удосконалення механізму встановлення ціни та послуги залізниць з перевезень пасажирів, який повинен бути вибудований на принципах ринкового ціноутворення. Тому

проведення функціонального аналізу ціноутворення на послуги залізничного транспорту з перевезень пасажирів в умовах ринкового середовища є актуальним та практично значимим питанням.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання вивчення сутнісної характеристики ціни, їх функцій та підходів до ціноутворення широко розкриті вченими різних країн та часів. Означене питання є одним з ключових для вивчення в економіці і йому присвячено як окремі праці, так і окремі розділи в наукових та фахових роботах з економіки, організації та управління підприємствами [1-3]. В галузі залізничного транспорту також є широке коло публікацій вітчизняних та зарубіжних науковців, що розкривають проблеми та особливості процесу ціноутворення [4-6], а також регуляторної політики держави у сфері залізничного транспорту [7-9].

**Формулювання цілей статті (мета).** Незважаючи на широке розкриття в науковій та фаховій літературі питань щодо теоретичних та практичних проблем ціноутворення, зокрема і на залізничному транспорті, лишається мало висвітленим питання щодо дослідження виконання цінами на залізничні перевезення пасажирів своїх функцій з урахуванням умов ринкового середовища. Таким чином, метою даної статті є викладення функціонального аналізу ціноутворення на послуги залізничного транспорту з перевезень пасажирів з урахуванням умов ринкового середовища.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Функції ціни на залізничні перевезення пасажирів в ринкових умовах господарювання є зовнішнім проявом її внутрішнього змісту, тому відповідно до послуг залізниць з перевезень пасажирів можна виокремити такі основні функції ціни, як інформаційна, функція обліку та виміру витрат суспільної праці, стимулююча функція, функція розподілу та перерозподілу, функція балансування попиту та пропозиції, а також функція ціни як інструмента раціонального розміщення виробництва.

Дія інформаційної функції полягає в тому, що ціна на перевезення пасажирів залізницею містить інформацію, що орієнтує учасників ринку послуг з перевезень пасажирів, якими є як споживачі (пасажирів) та продавці (залізниці), так і конкуренти (автоперевізники), що надають послуги – субституту, а також держава (зокрема органи місцевого самоврядування), яка провадить регуляторну політику як на пасажирські перевезення в далекому та місцевому сполученнях (застосовуючи процедуру затвердження тарифів Антимонопольним комітетом України), а також у приміському сполученні (використовуючи механізм узгодження тарифів з місцевою владою), та роботодавці, які залучають додаткову робочу силу з передмість. Можна відзначити, що для виконання інформаційної функції на разі перешкоди відсутні.

У пасажирському сполученні, як і в решті галузей народного господарства, функція обліку та виміру витрат суспільної праці визначається саме змістом ціни перевізної послуги. Ціна є грошовим еквівалентом вартості перевезень пасажирів залізницею. Виступає економічним інструментом, що дає можливість організувати врахування вартості господарських процесів, результатом яких є перевезення пасажирів залізницею, і показує вартість, яку становить суспільству, задоволення попиту в наданні такої послуги через врахування витрат виробництва, обігу та нормативу прибутку. Але в ринковому середовищі, так як це і відбувається на залізничному транспорті, ціна на перевезення пасажирів може значно відрізнятись від величини вартості даної послуги. В умовах ринку це може відбуватися за рахунок тиску на виробника з боку пропозиції конкурентів та попиту споживачів. Наразі, на залізничні перевезення пасажирів відбувається опосередкований тиск держави, а не ринкових важелів. Держава надає статус соціально значимого перевезення такого роду послугам і, таким

чином, максимально стримує адекватне збільшення ціни на перевезення пасажирів навіть у відповідності до інфляційних процесів у суспільстві. Ціна в даній функції виступає чи не найголовнішим критерієм ефективності роботи залізниць в даному сегменті ринку. Але під тиском статусу соціальної значимості, що надається державою залізничним пасажирським перевезенням, функція обліку та виміру витрат суспільної праці не може бути виконана в повному обсязі, бо ціна на перевезення такого роду є меншою за вартість даної послуги, що вкладає в неї виробник.

Стимулююча функція ціни може виявлятися як в заохочувальній формі, так і в стримуючій. Заохочувальний вплив на виробника здійснюється через величину прибутку, що закладено в ціну. Але завдяки державній політиці надання статусу соціальної значимості послуг перевезень пасажирів і утримуванні тарифів на вкрай низькому рівні залізниці не мають змоги працювати в цьому сегменті навіть з нульовою рентабельністю, натомість отримують значні збитки, що свідчить не тільки про стримуючий прояв даної функції ціни, а навіть руйнівний для залізничного комплексу з перевезень пасажирів. Але держава в поставленій меті досягає стимулювання попиту на даний вид перевезень широкого кола верств населення, що мають пільги на даний вид послуг та невисокі доходи. Але такий стан призводить до поглиблення кризового стану галузі, бо залізниці не мають змоги не тільки до умов розширеного відтворення, але навіть і до простого. Ці обставини призводять до того, що платоспроможні споживачі обирають послуги конкурентів, де є швидші перевезення, більш комфортний рухомий склад, зручніший розклад та розташування зупинних пунктів, менша періодичність відправлень завдяки удосконаленню використання рухомого складу незважаючи на більш високу ціну таких послуг. Таким чином, наразі під тиском статусу соціальної значимості таких перевезень, що надається державою, низькою ціною залізничних послуг на перевезення пасажирів, яку вимушено встановлюють залізниці, відбувається стимулювання не виробника цих послуг до збільшення обсягів роботи в цьому сегменті та покращення якості, а навпаки – стимулювання конкурентів (тобто автоперевізників), які мають можливість покращувати якість послуги та залучати додаткові пасажиропотоки. Отже, стимулююча функція ціни на залізничні перевезення пасажирів залізницею має негативний результат для виробника.

Функція розподілу та перерозподілу у класичному її трактуванні повинна б була мати свій прояв у відхиленні ціни на перевезення пасажирів залізницею від вартості даної послуги в межах впливу на неї факторів ринкового оточення. Особливо яскраво ця функція виявляється за державного втручання в ціноутворення, що є притаманним залізничній галузі. Державне втручання з надання перевезенням пасажирів залізничним транспорт статусу соціально значимих перевезень направлене на підтримання малозахищених верств населення через широку систему надання пільгових умов проїзду, а також з метою посилення трудової міграції населення, що відбувається переважно в приміському сполученні. Це дозволяє розширити жителям передмістя можливості працевлаштування за рахунок невисокої вартості проїзду до крупних промислових центрів. З такої позиції держави, в даному разі, мають зиск і приватні товаровиробники, які мають можливість залучати більш дешеву робочу силу з приміської зони, отримуючи конкурентні переваги для власного виробництва за рахунок зменшення витрат на трудові ресурси. Таким чином, функція розподілу та перерозподілу виконується для перевезень пасажирів залізницею, і з такою політикою державного впливу можливо було б погодитися, але лише за тих умов, якщо б залізниці не працювали собі на збиток. І якщо на залізницях в мину-

лий час було розповсюджено процес покриття збитку від пасажирських перевезень за рахунок прибутку від вантажних, то в умовах подальшої трансформації форми власності в залізничній галузі подальше утримання такого стану є неможливим. Тож можна відмітити, що і дана функція ціни виконується частково, а без зміни підходів щодо вдосконалення ціноутворення і перегляду форм і умов державного втручання фінансовий стан залізничного комплексу з перевезень пасажирів буде лише погіршуватися.

Ціна в економіці пов'язує попит та пропозицію, але функція балансування попиту та пропозиції ефективно може здійснюватися лише в умовах чистого ринку. В умовах же, коли держава здійснює вплив в тарифоутворення – дана функція априорі не може об'єктивно висвітлювати взаємозв'язок виробництва та попиту. Втручання держави, щодо стримування зростання ціни на послуги з перевезень пасажирів призводить з одного боку до збільшення попиту на ці послуги, але якщо розглядати структуру перевезень, то виразно видно, що наприклад в приміському сполученні, дуже вагома частина перевезень пасажирів здійснюється на пільгових умовах – безоплатно або з частковою оплатою, що і призводить до збиткового функціонування та поглиблення кризи в галузі. Таким чином, виконання даної функції ціни також не можна вважати задовільним.

Виконання функції ціни як інструмента раціонального розміщення виробництва з позиції залізничного транспорту взагалі є сумнівною, бо збиткова діяльність, якою в даних умовах є робота залізниць з перевезень пасажирів, не є раціональною. З позиції ж держави, як власника даного суб'єкта господарювання такий стан є можливим, бо одним з найголовнішим призначенням держави – це захист власного населення. Але з трансформацією форм власності, що розпочато та триває в залізничній галузі такий підхід вимагає удосконалення.

**Висновки і пропозиції.** Проведений функціональний аналіз ціни на залізничні перевезення пасажирів в ринкових умовах господарювання свідчить про таке:

по-перше, функції цін залізниці на перевезення у пасажирському сполученні відповідають ринковим умовам господарювання лише в частині інформаційної функції, в решті ж випадків – частково;

по-друге, потребує негайного та кардинального перегляду статус соціальної значимості перевезень пасажирів залізницею та впровадження певних заходів щодо зменшення тиску держави на встановлення цін на по суті цілком конкурентний вид роботи залізниць та перегляд доцільності обсягу та кількості надання пільгових умов користування споживачам даною послугою;

по-третє, ціни на перевезення пасажирів залізницею повинні встановлюватися в тісному взаємозв'язку з ситуацією на ринку, його закономірностями, умовами та особливостями розвитку. В протилежному випадку, залізничний транспорт і в подальшому буде нести збитки від даної діяльності, що загострить кризу галузі.

Отже, на залізничному транспорті в сфері пасажирських перевезень підґрунтям при ціноутворенні мають стати нові ринкові підходи, а не витратний спосіб, що й досі є домінуючим на залізничному транспорті.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Герасименко, В. В. Ценообразование [Текст] / В. В. Герасименко. – М.: Инфра-М, 2008. – 368 с.
2. Макконнелл, К. Р. Экономика: Принципы, проблемы и политика [Текст] В 2-х т.; Пер. с англ. / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю. – 11-е изд.; Т.1. – М.: Республика, 1992. – 937 с.



3. *Современная экономика*. Общедоступный учебный курс [Текст] / Под ред. О. Ю. Мамедова. – Ростов н/Д.: Феникс, 1998. – 672 с.
4. Колесникова, Н. М. Концептуальні підходи до стандартизації ціноутворення на залізничному транспорті [Текст] / Н. М. Колесникова // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 9. – 2007. – С. 72-76.
5. Писаревський, І. М. Проблеми ціноутворення на залізничному транспорті [Текст] / І. М. Писаревський // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 9. – 2007. – С. 231-235.
6. Хусаинов, Ф. И. Теория ценовой дискриминации и система железнодорожных тарифов [Текст] / Ф. И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. Информационно практический журнал. – 2005. – № 8. – С. 21-26.
7. Евдокоменко, В. М. О мерах по повышению эффективности государственного ценового (тарифного) регулирования на железнодорожном транспорте общего пользования в Российской Федерации [Текст] / В. М. Евдокоменко // Бюллетень транспортной информации. Информационно практический журнал. – 2006. – № 12. – С. 2-7.
8. Семёнова, О. В. Об основах цены, ценовой (тарифной) системы и системы государственного регулирования железнодорожного транспорта России [Текст] / О. В. Семёнова // Бюллетень транспортной информации: информационно-практический журнал. – 2006. – № 2. – С. 2-7.
9. Филлюк, Г. Теория и практика ценового регулирования деятельности субъектов естественных монополий [Текст] / Г. Филлюк // Экономика Украины. – 2005. – № 12. – С. 25-34.

### REFERENCES

1. Gerasimenko V. V. *Tsenoobrazovanie* [Pricing]. Moscow, Infra-M, 2008. 368 p.
2. Makonnell K. R., Bryu S. L. *Ekonomiks: Principy, problemy i politika* [Ekonomiks: Principles, problems and policies]. T.1. Moscow, Respublika, 1992, 937 p.
3. Mamedov O. Yu. *Sovremennaya ekonomika. Obshhedostupnyy uchebnyy kurs* [The modern economy. Public training course]. Rostov na Donu, Feniks, 1998, 672 p.
4. Kolesnikova N. M. *Konceptualni pidhodi do standartizacii cinoutvorenniya na zaliznichnomu transporti* [Conceptual approaches to standardize pricing on a railway transport]. Zbimik naukovykh prats Kyivskogo universitetu ekonomiki i tehnologii transportu: Seriiia "Ekonomika i upravlinnia", issue 9, 2007, pp. 72-76.
5. Pisarevskiy I. M. *Problemi tsinoutvorennia na zaliznichnomu transporti* [Problems pricing on a railway transport]. Zbimik naukovykh prats Kyivskogo universitetu ekonomiki i tehnologii transportu: Seriiia "Ekonomika i upravlinnia", issue 9, 2007, pp. 231-235.
6. Husainov F. I. *Teoriia tsenovoy diskriminacii i sistema zheleznodorozhnykh tarifov* [The theory of price discrimination and the system of railway tariffs]. Biulleten transportnoy informatsii. Informatsionno prakticheskii zhurnal. 2005. № 8, pp. 21-26.
7. Evdokomenko V. M. *O merah po povysheniyu effektivnosti gosudarstvennogo tsenovogo (tarifnogo) regulirovaniya na zheleznodorozhnom transporte obshchego polzovaniya v Rossiyskoy Federatsii* [On measures to improve the efficiency of state price (tariff) regulation of railway transport of general use in the Russian Federation]. Byulleten transportnoy informatsii. Informacionno prakticheskii zhurnal, 2006, № 12, pp. 2-7.
8. Semyonova O. V. *Ob osnovah tseny, tsenovoy (tarifnoy) sistemy i sistemy gosudarstvennogo regulirovaniya zheleznodorozhnogo transporta Rossii* [On the basis of price, the price (tariff) system and the system of state regulation of railway transport in Russia]. Byulleten transportnoy informatsii. Informacionno prakticheskii zhurnal. 2006, № 2, pp. 2-7.
9. Filyuk G. *Teoriya i praktika tsenovogo regulirovaniya deyatel'nosti subektov yestestvennykh monopolii* [Theory and practice of price regulation of activities subjects of natural monopolies]. Ekonomika Ukrainy, 2005, № 12, pp. 25-34.