

**Наукова новизна.** В результаті проведеного наукового дослідження розбудовано організаційно-економічний зміст напрямів диверсифікації діяльності торговельного підприємства у вигляді запропонованих альтернативних способів їх реалізації, кожен з яких передбачає досягнення торговельним підприємством конкурентних переваг у певній сфері. Для кожного із встановлених способів диверсифікації діяльності визначені властиві їм характеристики, які у відповідності із встановленими критеріями виступають основою для прийняття ефективного господарського рішення стосовно проведення диверсифікації діяльності за найбільш оптимальним для торговельного підприємства напрямом.

#### **Перелік посилань**

1. **Томпсон А.А.** Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии: учебник для вузов / А.А. Томпсон, А. Дж. Стрикленд; пер. с англ. Л.Г. Зайцевой, М.И. Соколовой. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – 576 с.
2. **Довгань Л.Є.** Стратегічне управління: навч. посіб. 2-ге вид. / Л.Є. Довгань, Л.П. Артеменко, Ю.В. Каракай. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 440 с.
3. **Зуб А.Т.** Стратегический менеджмент: [учебник] / Анатолий Тимофеевич Зуб. – М.: Аспект Пресс, 2002. – 415 с.
4. **Куденко Н. В.** Стратегічний маркетинг: [навальний посібник] / Наталія Володимирівна Куденко. – К.: КНЕУ, 2006. – 152 с. – (Вид. 2-ге, без змін).
5. **Маркова В. Д.** Стратегический менеджмент: курс лекцій / В. Д. Маркова, С. А. Кузнецова. – М.: ИНФРА-М; Новосибирск: Сибирское соглашение, 1999. – 288 с.
6. **Петров А. Н.** Стратегический менеджмент: [учебник для вузов] / Александр Николаевич Петров. – Санкт-Петербург: СПб, 2007. – 496 с.
7. **Саєнко М.Г.** Стратегія підприємства: [підручник] / Михайло Григорович Саєнко. – Тернопіль: Економічна думка, 2006. – 390 с.
8. **Донець Л.І.** Ризики диверсифікації господарської діяльності підприємства / Л.І. Донець, Г.І. Пруднікова // Збірник наукових праць «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва». – 2012. – № 1. – С. 25 – 32.
9. **Фатхутдинов Р.А.** Стратегический менеджмент: [ученик] / Раис Ахметович Фатхутдинов. – М.: Дело, 2005. – 448с. – (7-е изд., испр. и доп.).
10. **Шериньова З.Є.** Стратегічне управління: навч. посіб. / З.Є. Шериньова, С.В. Оборська. – К.: КНЕУ, 1999. – 384 с.

*Стаття надійшла: 13.03.2014 р.*

*Рецензент: д.е.н., проф. Горелов Д.О.*

УДК 338.51:656.342  
В40, В41, В49, D49, L 11

### **ДЕРЖАВНЕ СТИМУЛЮВАННЯ РІВНЯ ЦІН НА ПОСЛУГИ МЕТРОПОЛІТЕНУ**

**Приймук О. Р., канд. екон. наук, доцент**

**Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ**

**Анотація.** Політика ціноутворення є частиною економічної політики держави і в ринкових умовах має особливе значення. Вплив держави на процеси ціноутворення є одним з важливих і систематично застосовуваних методів економічної політики розвинених країн. Одною із найважливіших напрямків ціноутворення на міському пасажирському транспорті є забезпечення соціальних гарантій для малозабезпечених громадян, включаючи систему компенсаційних виплат. На сучасному етапі метрополітен зіткнувся з проблемами не доотримання дотацій з перевезення пасажирів. В статті автор узагальнює роль держави у формуванні тарифів на послуги метрополітену щодо забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень. Розглядається динаміка зміни тарифу на перевезення одного пасажирів у великих метрополітенах світу в порівнянні з вітчизняними. Стрімке зростання тарифів на послуги метрополітенів країн СНД відбувається у зв'язку зниження покупної спроможності національної валюти за даний період часу. Пасажирські перевезення в місті збиткові, тому держава або місцеві влади дотують ці перевезення. В Україні існує висока бюджетна залежність метрополітена, а також відсутність повної компенсації витрат за послуги. Це пояснюється тим, що формування витратної частини міського бюджету здійснюється в умовах обмеженості фінансових можливостей його доходної частини, а також необхідність дотримання вимог щодо забезпечення в повному обсязі засобами захищених статей видатків, пов'язаних з виплатою заробітної плати та забезпеченням життєдіяльності бюджетних установ. Не доотримання бюджетних коштів щодо компенсації збитків від перевезення пасажирів примушує керівництво метрополітену переглянути розмір тарифу, щоб підвищити безпеку перевезення пасажирів, продовжувати будівництво нових станцій та ліній, поновлювати рухомий склад, впрова-

дживати новітні інформаційні та автоматизовані технології, що у комплексі забезпечить підвищення ста-  
ну та ефективності функціонування метрополітену.

**Ключові слова:** державне регулювання, дотації, міський пасажирський транспорт, політика ціноутворення, тариф.

**Постановка проблеми.** Від об'єктивності та економічної ефективності державної політики ціноутворення залежить рівень життєдіяльності населення країни відповідно до стандартів економічної стійкості в цілому. Державне регулювання ціни в умовах ринкової економіки включає комплекс заходів, спрямованих на підтримку стабільного рівня і ефективних співвідношень цін на найважливіші групи товарів, продуктів і послуг.

Політика ціноутворення є частиною економічної політики держави і в ринкових умовах має особливе значення, так як впливає на стратегічне прогнозування соціально-економічного розвитку всієї країни на фінансовий рік: сприяє розвитку ринкових відносин, служить засобом захисту приватної, державної, муніципальної та інших форм власності, уповільнює інфляційні процеси та пом'якшує її негативні економічні і соціальні наслідки, в той же час сприяє розвитку конкуренції, вільного переміщення товарів, послуг і фінансових коштів, вільної економічної діяльності. Вплив держави на процеси ціноутворення є одним з важливих і систематично застосовуваних методів економічної політики розвинених країн. Державне регулювання цін поряд з іншими формами галузевої державної політики впливає на вартісні пропорції і розподіл національного доходу між окремими галузями і категоріями населення країни.

В даний час політика цін здійснюється через аналіз практики формування цін і їх регулювання, контролю за дотриманням державної дисципліни цін, через обмеження негативних наслідків монополістичної діяльності в порядку, передбаченому антимонопольним законодавством. Роль цієї форми регулювання в останні десятиліття різко посилилася у зв'язку із зростанням інфляції. Цінова політика стає однією з найважливіших сфер економічної діяльності держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вирішенню проблеми державного регулювання тарифів на транспорті завжди приділялася велика увага, про що свідчать фундаментальні дослідження та численні праці вчених-економістів в дореволюційний (С. Ю. Вітте, А. І. Чупрова, В. Лаунгардта, Н. К. Мекка тощо) та післяреволюційний періоди (Г. С. Хачатурова, А. В. Крейніна, Б. М. Лапідуса, А. П. Абрамова та ін.). Завдяки роботам цих вчених і практиків закладений фундамент наукових знань в області тарифікації перевезень вантажів і пасажирів, що враховує не тільки дію ринкових регуляторів, а і важливу роль державного регулювання як засобу забезпечення цілісності економічного, політичного та соціального простору країни. Серед сучасних вчених, що займаються питаннями формування тарифів можна виділити В. П. Гудкову [1], Н. М. Колесникову [2], І. П. Ліпсіца [3], М. В. Макаренка, І. К. Салімжанова [4], А. С. Стрінковську [5], В. В. Чорного, П. Н. Шуляка [6] та ін. Однак складні питання формування та регулювання тарифів на пасажирські перевезення метрополітеном залишаються недостатньо вивченими.

**Невирішені складові загальної проблеми.** Одною із найважливіших напрямків ціноутворення на міському пасажирському транспорті є забезпечення соціальних гарантій, в першу чергу для малозабезпечених громадян, включаючи систему компенсаційних виплат у зв'язку із зростанням цін і тарифів. Для окремих категорій громадян встановлюються пільгові тарифи на проїзд, або звільнення від сплати, що призводить до збитків діяльності метрополітену. На сучасному етапі метрополітен зіштовхнувся з проблемами не доотримання дотацій з перевезення пасажирів. Тому залишаються відкритими питання побудови тарифів на послуги метрополітену.

**Формулювання цілей статі.** Узагальнення ролі держави у формуванні тарифів на послуги метрополітену щодо забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Цілями державної транспортної політики є забезпечення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів, оптимальний розподіл цих перевезень за видами транспорту в єдиній транспортній мережі, підтримка національного перевізника, які забезпечуються прийняттям законів і постанов уряду, в тому числі антимонопольних; виробленням технічних норм і стандартів; ліцензіями; розподілом капітальних вкладень; виділенням субсидій або дотацій; створенням транспортних коридорів; тарифною політикою.

Методи державного регулювання включають в себе податки (регулювання доходів), бюджет (регулювання витрат) та кредитно-грошову політику. Податки можуть бути прямими, тобто безпосередньо на доходи підприємства, фізичної особи, на транспортний засіб і т.д., і непрямими – митні збори, реєстраційні збори, земельний податок і т.п., включаються в ціну товару, тариф, вартість послуг і види діяльності. Державні бюджетні витрати це капітальні вкладення в окремі галузі, закупівлі товарів і послуг; витрати на науково-дослідні програми (у тому числі на транспорт), державні субсидії і кредити, а також на соціальні потреби. Кредитно-грошова політика полягає в регулюванні надання кредитів, облікового відсотка і грошового обігу. Прямий вплив державного регулювання здійснюється у вигляді цільового фінансування муніципального (міського) транспорту.

Роль держави та її організацій у реалізації послуг та визначенні ціни на них проявляється різним чином. Так, існує пряме (директивне) встановлення державних цін (жорстке регулювання), наприклад на міські пасажирські перевезення, і непряме (м'яке регулювання) – визначення рівня рентабельності, вище якого підприємство не має право піднімати ціну (на початку реформ на транспорті був встановлений рівень 35 %, зараз він скасований), або квоти, тобто частини, частки або норми, що припадають на кожного, податки і дотації з державного бюджету для компенсації збитків виробників або споживачів і стимулювання бажаного рівня цін або обсягів виробництва. Згідно діючого «Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітен)» формування тарифів визначається на основі фактичного та прогнозованого обсягу перевезення пасажирів і економічно обґрунтованих витрат [7]. Перегляд рівня тарифів здійснюється у зв'язку зі змінами умов виробничої діяльності та реалізації транспортних послуг, які залежать від господарської діяльності підприємства. Калькуляція на разове перевезення одного пасажира проводиться у розрахунку на рік, враховуючи загальну кількість перевезених пасажирів, включаючи льготників. За розділом 4 даного Порядку економічно обґрунтований тариф на послуги з перевезень пасажирів метрополітеном визначається за формулою:

$$T = \frac{(C + П) - D_i}{V}, \quad (1)$$

де  $C$  – повна собівартість перевезення усіх категорій пасажирів, грн;  
 $П$  – плановий прибуток (який спрямовується для здійснення капітальних інвестицій, технічне переоснащення підприємства та досягнення інших цілей), грн;  
 $D_i$  – доходи від іншої операційної діяльності (без врахування цільового фінансування операційної діяльності), грн;  
 $V$  – загальний (прогнозований) обсяг перевезення пасажирів, пас.

Таким чином, розрахунковий тариф перевезення пасажирів метрополітеном визначається за собівартістю перевезень і використовується як основний орієнтир формування тарифної політики метрополітену.

Розглянемо динаміку зміни тарифу на перевезення одного пасажира у великих метрополітенах світу в порівнянні з вітчизняними з 2000 по 2013 рр. (табл 1).

Для цього проаналізуємо тарифи на одну поїздку у метрополітенах: Пекін (465 кілометрів, кількість станцій – 270), Лондон (402 км, кількість станцій – 270), Нью Йорк (337 км, кількість станцій – 468), Париж (215 км, кількість станцій – 383), Москва (325,4 км, кількість станцій – 194), Київ (67,6 км, кількість станцій – 52), Харків (39,3 км, кількість станцій – 29), Дніпропетровськ (7,1 км, кількість станцій – 6) [8].

З проведеного аналізу (табл 1) видно, що абсолютним лідером зростання ціни на одну поїздку є Москва (750 %), далі йдуть метрополітени Харкова (600 %), Дніпропетровська (500 %) та Києва (400 %). Одні із розвинутих метрополітенів світу збільшили свої ціни трохи більше ніж у 2 рази. Метрополітен Пекіну, який стрімко почав розвиватися наприкінці ХХ ст. і займає 2 місце серед метрополітенів світу за довжиною ліній та 1- за річним пасажиропотоком (3 209 000 000 пас.), за останні 13 років взагалі не змінив ціну на одну поїздку. Але велике навантаження може привести до подорожчення проїзду, тому у 2014 р. постало питання збільшити вартість проїзду у «часи пік», для зниження пасажиропотоку.

Для того, щоб наочно проілюструвати розрахунки проведеного аналізу побудуємо графік динаміки цін на одну поїздку (рис. 1).

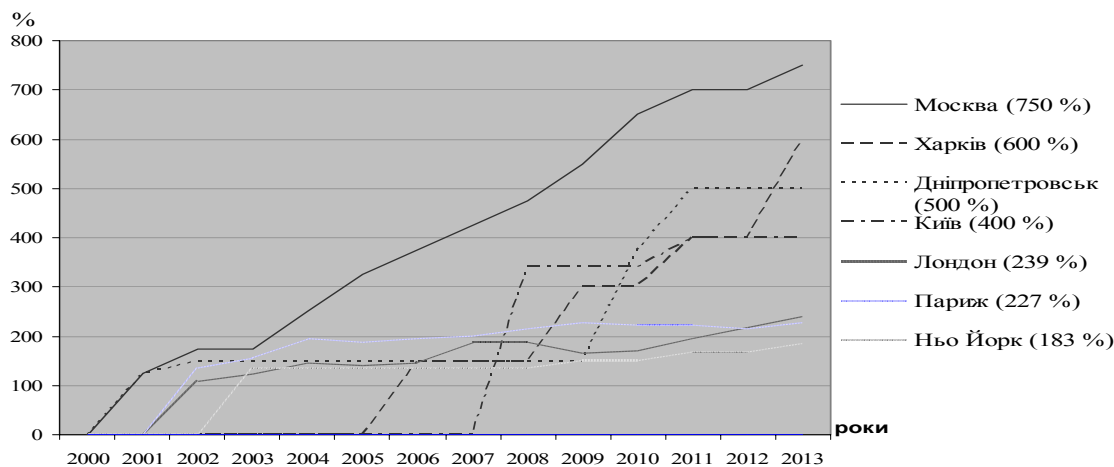


Рисунок 1 – Динаміка вартості однієї поїздки у великих метрополітенах світу та вітчизняних з 2000 по 2013 рр.

Таблиця 1 – Динаміка зростання ціни на одну поїздку у найбільших та вітчизняних метрополітенах за 2000 – 2013 рр.

Метрополітен	Динаміка зростання ціни на одну поїздку за роками														Темпи росту 2013/2000, %
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Київ, грн	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,70	1,70	1,70	2,00	2,00	2,00	400
Харьків, грн	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	1,50	1,50	2,00	2,00	3,00	600
Дніпропетровськ, грн	0,40	0,50	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	1,50	2,00	2,00	2,00	500
Москва, руб.	4,00	5,00	7,00	7,00	10,00	13,00	15,00	17,00	19,00	22,00	26,00	28,00	28,00	30,00	750
Лондон, фунт	2,30	2,30	2,45	2,80	3,35	3,20	3,35	4,30	4,30	3,80	3,90	4,45	5,00	5,50	239
Париж, євро	0,75	0,75	1,00	1,15	1,45	1,40	1,45	1,50	1,60	1,70	1,65	1,65	1,60	1,70	227
Нью Йорк, долар	1,50	1,50	1,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50	2,50	2,75	183
Пекін, юань	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0

На рис. 1 подана динаміка зміни ціни у відсотках без врахування інфляції. Метрополітени колишнього Радянського Союзу займають лідируючі позиції. Таке стрімке зростання цін на послуги метрополітену у країнах СНД відбувається з приводу зниження покупної спроможності національної валюти за даний період часу.

Але можна побудувати й інший графік, який показує вартість проїзду у великих метрополітенах світу і вітчизняних з 2000 по 2013 рр. у доларах по курсах того часу (рис. 2).

Для побудови графіку (рис. 2) ми скористалися офіційними курсами валют НБУ за визначеними роками [9]. Наочно видно, що самим дорогим є проїзд у найстарішому метрополітені Лондона і сягає 9 дол.; Нью Йорку, Парижі та Пекіні – від 1,94 до 2,75 дол.; у Москві, Києві, Харкові та Дніпропетровську до 1 дол.

Міський пасажирський транспорт не є бізнесом і держава не повинна перетворювати його в джерело поповнення свого бюджету. Необхідно враховувати різницю між термінами «тариф» та «вартість проїзду». Тариф визначається для того, щоб мати можливість компенсувати витрати підприємства на перевезення одного пасажирів із міського бюджету.

Практично у всьому світі пасажирські перевезення в місті збиткові, тобто тариф не покриває витрати транспортного підприємства, тому держава або місцеві влади дотують ці перевезення. Міськими та державним бюджетом передбачається розмір дотацій на компенсування збитків від пасажирських перевезень метрополітеном, який включає відшкодування збитків від встановленого тарифу на рівні нижче собівартості перевезень, а також льготного проїзду. Це викликано соціальною значимістю перевезень пасажирів, ціна на які не повинна бути більше певного відсотка від щомісячних доходів громадян.

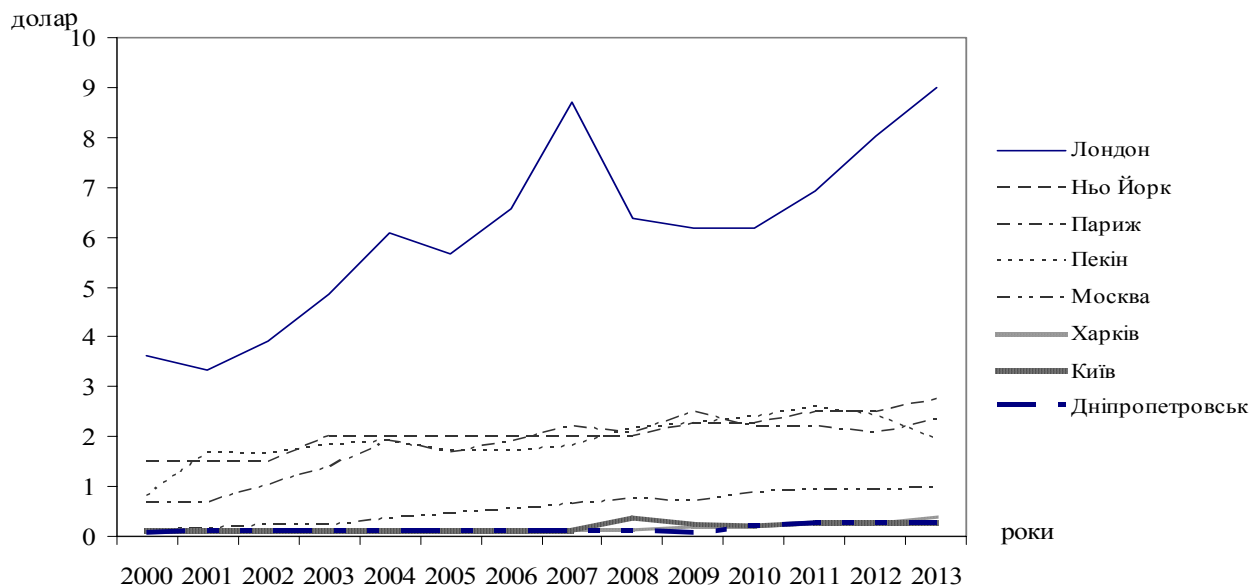


Рисунок 2 – Вартість однієї поїздки у великих метрополітенах світу та вітчизняних з 2000 по 2013 роки (у доларах)

Із-за неможливості повноцінного отримання дотацій тарифна система на міському пасажирському транспорті підлягає регулюванню. У зарубіжних країнах міський та приміський пасажирський транспорт субсидується в основному федеральними, регіональними та місцевими органами влади. Політика субсидування розповсюджується не тільки на поточні, а й на одноразові витрати.

Величина дотацій у різних столицях Європи різна: мінімум – 30 %, близько 50 %. Кожна країна сама визначає міру участі державних структур у фінансуванні громадського транспорту. Наприклад, в Канаді субсидії муніципальних і провінційних властей досягають 60 %, в Італії – 34 %, Німеччині – 50 %. У Німеччині відповідно до федерального законодавства транспортним підприємствам компенсуються збитки від перевезення учнів, інвалідів, а також дотується придбання рухомого складу. Із регіональних та місцевих бюджетів надаються дотації на експлуатацію пасажирського транспорту. У Фінляндії громадський транспорт підтримується в тих регіонах, де населення сильно розкидано по території і транспорт з об'єктивних причин не може забезпечувати прибуток. У деяких країнах, наприклад у Франції, введений податок на заробітну плату підприємств з чисельністю співробітників більше десяти для фінансування транспортних витрат: податок в Парижі – 2 %, у містах з метрополітеном і трамваєм – 1,5 %, в інших містах – 0,5 %.

У Києві міський бюджет дотує кожну поїздку на 1 грн. Крім того, 84 тис. киян (25 %) мають право безкоштовного проїзду в метрополітені також за рахунок міського бюджету (41 категорія громадян мають льгот-

ний безкоштовний проїзд згідно законам України та рішенням Київради). Середній дохід від перевезення одного пасажирів у 2013 р. підприємство отримало у розмірі 1,69 грн з урахуванням що вартість однієї поїздки складала 2 грн, студентів – 1 грн, а пільговики – безкоштовно (компенсується тільки частина). Таким чином, витрати становили 2,4 грн, тобто по кожному пасажирі підприємство отримало збитків у розмірі 71 коп.

За даними офіційного сайту КП «Київський метрополітен» у 2013 р. отримав доходи від перевезення пасажирів у розмірі 760,1 млн грн, видатки – 1294,3 млн грн, бюджетні асигнування за пільговий проїзд з міського бюджету – 18,7 млн грн, з яких 18,5 млн грн перераховано до бюджету (недоотримано 25,4 млн грн, які були передбачені бюджетом), бюджетні асигнування за пільговий проїзд з державного бюджету – 95,3 млн грн (недоотримано 5,8 млн грн, які були передбачені бюджетом) [10].

Таким чином, бюджетні дотації метрополітену у 2013 р. фактично склали 7,4 %. Держава не відшкодує за рахунок субвенції із державного бюджету в достатньому розмірі витрати на безкоштовний проїзд льготників.

**Висновок.** Досвід формування та застосування транспортних тарифів у розвинутих країнах свідчить, що тарифна політика розглядається як єдина цінова політика економіки країни, як найважливіший фактор стабільного розвитку всієї соціальної та економічної сфери. В Україні існує висока бюджетна залежність метрополітена, а також відсутність повної компенсації витрат за послуги. Це пояснюється тим, що формування витратної частини міського бюджету здійснюється в умовах обмеженості фінансових можливостей його доходної частини, а також необхідність дотримання вимог щодо забезпечення в повному обсязі засобами захищених статей видатків, пов'язаних з виплатою заробітної плати та забезпеченням життєдіяльності бюджетних установ.

Не дотримання бюджетних коштів щодо компенсації збитків від перевезення пасажирів примушує керівництво метрополітену переглянути розмір тарифу. Але, насамперед, необхідно розробити нові методичні підходи щодо формування тарифів на послуги метрополітену, щоб підвищити безпеку перевезення пасажирів, продовжувати будівництво нових станцій та ліній, поновлювати рухомий склад, впроваджувати новітні інформаційні та автоматизовані технології, що у комплексі забезпечить підвищення стану та ефективності функціонування метрополітену. Але рівень зростання тарифу повинен бути нижче індексу росту номінальних доходів населення, так як соціально значущі перевезення мають бути доступні населенню за ціною.

#### **Перелік посилань**

1. **Гудкова В. П.** *Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: монографія* / В. П. Гудкова. – К. : ДЕТУТ, 2013. – 259 с.
2. **Колесникова Н. М.** *Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті* / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с
3. **Липсиц И. В.** *Коммерческое ценообразование* / И. В. Липсиц. – М. : Юрайт, 2011. – 400 с.
4. **Салимжанов И. К.** *Цены и ценообразование* / И. К. Салимжанов. – М.: Финстатинформ, 2001. – 304 с.
5. **Стринковская А. С.** *Цены и ценообразование на транспорте* /А. С. Стринковская. – Омск : СибаДИ, 2010. – 193 с
6. **Шуляк П. Н.** *Ценообразование* / П. Н. Шуляк. – М. : Издательский дом «Дашков и К0», 2000. – 191 с.
7. *Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітен) від 27 березня 2007 р. N 276/13543 [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.*
8. *View Robert Schwandl's Urban Rail Blog here (travel reports & other matters) [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.urbanrail.net>.*
9. *Официальные курсы валют з 2000 – 2013 гг. [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://www.bankstore.com.ua>.*
10. *Фінансово-економічні показники господарської діяльності КП «Київський метрополітен» за січень – грудень 2013 року [Електронний ресурс] / Режим доступу : <http://www.metro.kiev.ua>.*

*Стаття надійшла: 22.01.2014 р.*

*Рецензент: д.е.н., профШемаєва Л.Г.*