

УДК 656.23

*Марія Чеховська*

### ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ МЕТОДУ СТИМУЛЮЮЧОГО ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*У статті узагальнюється досвід упровадження методу стимулюючого ціноутворення у сферах тепло- та електроенергетики, водопостачання тощо. Окреслюються перспективи впровадження зазначеного методу на залізничному транспорті як такого, що збільшує інвестиційну привабливість галузі.*

*Ключові слова:* залізничний транспорт, метод стимулюючого ціноутворення, RAB-регулювання.

*В статтє обобщается опыт внедрения метода стимулирующего ценообразования в сферах тепло- и электроэнергетики, водоснабжения и т.д. Очерчиваются перспективы внедрения указанного метода на железнодорожном транспорте, основываясь на увеличении инвестиционной привлекательности отрасли.*

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, метод стимулирующего ценообразования, RAB-регулирование.

*In the article experience of introduction of method of the stimulant pricing is summarized in spheres electroenergy, water-supplys and others like that. The prospects of introduction of the noted method are outlined on a railway transport as such, that multiplies the investment attractiveness of industry.*

*Keywords:* railway transport, method of the stimulant pricing, RAB-regulatory.

**Постановка проблеми.** На сьогодні для залізничного транспорту особливо актуальними є проблеми як зношеності рухомого складу, так і необхідності модернізації об'єктів інфраструктури. Витоки зазначених проблем здебільшого знаходяться у площині нестачі інвестиційних ресурсів для оновлення основних засобів виробництва, відсутності гарантій у інвестора щодо повернення інвестованих коштів. Зважаючи на зазначене, одним із перспективних напрямів залучення інвестицій у залізничну галузь може стати метод довгострокового, або стимулюючого ціноутворення, метою якого є саме залучення інвестицій в оновлення інфраструктури.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Інвестиційним аспектам розвитку залізничного транспорту присвячені роботи М. В. Макаренка, В. П. Ільчука, Є. М. Сича, Ю. М. Цветова, та інших науковців [4, 11, 12]. Питання ціноутворення на залізничному транспорті досліджували, зокрема, Н. І. Богомолова, О. Г. Дейнека, Н. М. Колесникова, В. В. Чорний [1, 5-8, 13].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, формулювання мети статті.** Проте, розробці заходів із підвищення інвестиційної привабливості залізничної галузі, спираючись на систему ціноутворення, увага практично не

© Чеховська М. М., 2012

приділялася. Зважаючи на зазначене, **метою статті** є визначення перспектив впровадження методу стимулюючого ціноутворення на залізничному транспорті.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Досвід державного регулювання у сферах природних монополій в країнах СНД, зокрема Російській Федерації, свідчить, що регулювання тарифів суб'єктів природних монополій може здійснюватися різними методами. Так, в галузі електричної та теплової енергії застосовується метод доходності інвестованого капіталу, який за своєю сутністю є методом стимулюючого регулювання, оскільки з метою стимулювання компаній до зниження витрат передбачає застосування знижувального коефіцієнта ефективності операційних витрат з одного боку, а з іншого – збільшує інвестиційну привабливість підприємств галузі.

У сфері залізничних перевезень, відповідно до постанови Уряду Російської Федерації «Про державне регулювання та контроль тарифів, зборів та плати стосовно робіт (послуг) суб'єктів природних монополій у сфері залізничних перевезень» від 05 серпня 2009 року № 643, основним методом державного регулювання тарифів, зборів і плати визначено метод економічно обґрунтованих витрат. Наголосимо, що з жовтня 2010 року в Російській Федерації почала діяти Методика розрахунку розміру економічно обґрунтованих витрат та нормативного прибутку, що враховуються при формуванні економічно обґрунтованого індексу до діючого рівня тарифів, зборів та плати на вантажні залізничні перевезення.

Зважаючи на зазначене, методом оптимізації існуючого механізму ціноутворення та приведення його до сучасних норм побудови може бути застосування стимулюючої системи ціноутворення.

Основа стимулюючої системи ціноутворення складає так зване RAB-регулювання (Regulatory Asset Base, RAB), або метод доходності інвестованого капіталу, під яким розуміється система ціноутворення на підставі довготривалого регулювання тарифів, спрямована на залучення масштабних інвестицій у галузь, зокрема для будівництва та модернізації інфраструктури, а також стимулювання ефективності витрат підприємств. Позитивний іноземний досвід застосування даної системи було отримано при розрахунку тарифів на послуги мережевих організацій у сфері електроенергетики, для житлово-комунальної сфери, в галузі зв'язку, а також при ціноутворенні у транспортному комплексі.

На сьогодні поштовхом для запровадження нової системи ціноутворення є внесення змін до Закону України «Про природні монополії», якими передбачено визначення тарифів для природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках з урахуванням таких показників, як регуляторна база активів, регуляторна норма доходу, якість товарів та послуг, державні дотації тощо. Зазначимо, що стимулюючим визначене таке державне регулювання тарифів на товари та послуги природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках, що передбачає застосування визначених органом, що здійснює державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, довгострокових параметрів регулювання, які стимулюють зазначених суб'єктів до підвищення якості товарів та послуг, а також підвищення ефективності їх діяльності з поступовим скороченням неефективних витрат, паралельно забезпечуючи створення умов для залучення інвестицій та їх окупності [3].

Необхідно наголосити, що перехід на нову систему ціноутворення в нашій країні відбудеться поки що лише у сфері комбінованого виробництва електричної та теплової енергії, а також у сфері питного водопостачання. Разом

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

з тим, в Російській Федерації, по аналогії з електромережами, пропонується застосування RAB-регулювання у сфері залізничного транспорту.

Зазначимо, що піонерами у реалізації проектів з RAB-регулювання вважаються природні монополії Великої Британії, де на початку 1990-х років була розроблена нова методика ціноутворення у процесі приватизації електромережевого комплексу та лібералізації ринку електроенергії. Вказана методика виявилася настільки ефективною, що компанії, які перейшли на нові принципи ціноутворення, значно зменшили свої витрати із подальшим зменшенням тарифів при одночасному збільшенні інвестицій у галузь, оскільки була забезпечена окупність інвестиційного капіталу.

Одним із завдань RAB-регулювання є сприяння переходу монопольних компаній на конкурентні принципи здійснення діяльності. Крім того, нова система тарифного регулювання дає приватним інвесторам гарантії щодо повернення капіталу та компенсації його вартості відповідно до загальноприйнятих строків повернення капіталу та доходної ставки.

Метод RAB-регулювання, як механізм залучення інвестицій, є найоптимальнішим через наявність додаткових гарантій повернення залучених коштів із застосуванням відповідних тарифів та таким, що збільшує інвестиційну привабливість компанії.

Зазначимо, що для компаній, що застосовують RAB-регулювання, норма доходності затверджується на законодавчому рівні, що свідчить про гарантування державою повернення інвестованих коштів.

Основою методики RAB-регулювання є така система розрахунку тарифу, яка дозволяє поступово повертати залучені інвестиції, а також відсотки на залучений капітал, паралельно забезпечуючи рівномірне збільшення розміру тарифу. Тарифи по методу стимулюючого ціноутворення встановлюються на довгостроковий період, як правило, на 5-7 років.

При встановленні тарифів методом доходності інвестованого капіталу здійснюється формування необхідної валової виручки, яка власне й береться до розрахунку при встановленні тарифів. Зазначимо, що протягом довгострокового періоду регулювання органами, що здійснюють регуляторну діяльність, щорічно здійснюється корегування необхідної валової виручки, що встановлюється на наступний фінансовий рік, відповідно до реальних обсягів наданих послуг, фактичних рівнів інфляції та витрат на компенсацію збитків тощо.

У загальному разі тариф встановлюється, зважаючи на такі складові, як необхідна валова виручка, повернення інвестованого капіталу та інвестований капітал. Інвестований капітал складається з двох частин: первинна база капіталу, тобто вартість активів підприємства, яка визначається незалежним аудитором, та залучений інвестований капітал, а саме вартість інвестиційної програми. Необхідна валова виручка у свою чергу складається з операційних витрат, непідконтрольних витрат (послуги організації, що регулюється (інфраструктурні), оренда, лізинг майна для здійснення діяльності, податок на прибуток, інші обов'язкові платежі та збори тощо), повернення інвестованого капіталу, доходу на інвестований капітал, а також корегування з метою згладжування розміру тарифу по факту.

Необхідно наголосити на наявності деяких розбіжностей у підходах до формування методології стимулюючого ціноутворення у Російській Федерації та Україні, серед яких, зокрема, можна зазначити використання в Росії власне методу доходності інвестованого капіталу, в той час як в Україні на сьогодні йдеться про застосування так званої інвестиційної складової до тарифу.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Так, відповідно до чинного законодавства Російської Федерації, в країні з 2004 року діють Засади ціноутворення щодо електричної та теплової енергії в Російській Федерації, а з 2008 року – Методичні вказівки щодо регулювання тарифів із застосуванням методу доходності інвестованого капіталу, що раніше отримав поширення на теренах Європи. Методичними вказівками, зокрема, встановлюється порядок формування необхідної валової виручки, яка береться до розрахунку при визначенні тарифів. Кроком до реалізації методу доходності інвестованого капіталу на залізничному транспорті Росії є розроблена «Методика розрахунку розміру економічно обґрунтованих витрат та нормативного прибутку...», про яку йшлося вище. У Методиці дається визначення таким категоріям, як нормативний прибуток, база капіталу, норма рентабельності на капітал, що розраховується для інвестованого капіталу, а також необхідний прибуток від продаж тощо [10]. Крім того зауважимо, що наприкінці квітня поточного року Прем'єр-міністром Російської Федерації було наголошено на необхідності впровадження на залізничній галузі RAB-регулювання по аналогії зі сферою електроенергетики.

В Україні на сьогодні діє Закон України «Про питну воду та питне водопостачання» № 2918-III від 10.01.2002 р., яким передбачається, що суб'єкти господарювання у сфері централізованого водопостачання та водовідведення для проведення у встановленому законодавством порядку розрахунків за інвестиційними програмами відкривають спеціальні рахунки, на які перераховуються кошти в обсязі, що передбачений в установлених тарифах для виконання запланованих інвестиційних програм [2]. Окремо наголошується на встановленні Кабінетом Міністрів України граничного рівня вартості інвестицій, які залучаються за відповідними інвестиційними програмами, що включаються при розрахунку економічно обґрунтованих витрат.

В свою чергу, відповідно до частини 2 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення», в якій зазначено, що Кабінет Міністрів України, органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування під час встановлення державних регульованих цін на товари та послуги до складу таких цін обов'язково включають розмір їх інвестиційної складової частини, Міністерство палива та енергетики України наказом «Про затвердження порядку підготовки та фінансування проектів з метою реалізації плану реконструкції та модернізації теплових електростанцій» № 183 від 24.05.2006 р. затвердило інвестиційну складову до тарифу. Зазначеним нормативним актом передбачається, що повернення кредитів або інвестицій забезпечується не більше ніж на 80 % за рахунок коштів інвестиційної складової до тарифу на електричну енергію енергогенеруючої компанії [9]. Безпосередньо величину інвестиційної складової затверджує Національна комісія, що здійснює регулювання у сфері енергетики.

Зважаючи на прийняття наприкінці червня 2012 року змін до Закону України «Про природні монополії» стосовно впровадження стимулюючого методу ціноутворення, в чотиримісячний термін має бути розроблено нормативно-правове підґрунтя та проведена незалежна оцінка активів суб'єктів природних монополій у сфері електроенергетики та житлово-комунального господарства для визначення регуляторної бази активів. Зокрема, Законом визначено, що регуляторна база активів, яка є системоутворюючою у методі RAB-регулювання, є сукупною вартістю активів суб'єкта природних монополій або суб'єкта господарювання на суміжних ринках.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Зазначимо, що до Національної комісії регулювання ринку комунальних послуг України вже подано на розгляд нову тарифну методику, що ґрунтується на засадах RAB-регулювання.

Таким чином, перехід до сучасних методів ціноутворення є необхідною умовою для реалізації заходів із розвитку у тому числі й залізничного транспорту, зокрема залучення коштів для оновлення об'єктів інфраструктури та рухомого складу.

Проте, треба наголосити як на позитивних, так і проблемних аспектах впровадження методу RAB-регулювання на залізничному транспорті. Серед переваг методу можна зазначити:

– стимулювання процесу залучення інвестицій; – підвищення капіталізації підприємств, що регулюються; – підвищення якості стратегічного планування діяльності підприємств; – можливість згладжування тарифних наслідків реалізації інвестиційних програм для споживачів послуг; – створення економічної мотивації на зниження витрат, окращення якості та надійності послуг; – встановлення довгострокових тарифів із щорічною індексацією залежно від рівня інфляції та ін.

Проблемами при впровадженні методу стимулюючого ціноутворення є: – необхідність розробки та узгодження у встановленому порядку довгострокової інвестиційної програми; – необхідність проведення незалежної оцінки активів підприємства; – необхідність введення інвестованого капіталу; – зростання розміру тарифів для споживачів (за результатами впровадження даного методу в країнах СНД); – наявність та підготовка відповідних кваліфікованих спеціалістів.

**Висновки.** Метод стимулюючого ціноутворення довів власну ефективність у країнах західної Європи та активно впроваджується як у Російській Федерації, так і в окремих галузях економіки нашої країни. Основною метою зазначеного методу є сприяння залученню інвестицій у модернізацію основних виробничих фондів та інфраструктури, зокрема, підвищення інвестиційної привабливості підприємств, а також гарантування окупності інвестицій.

Зважаючи на високий ступінь зношеності рухомого складу та, власне, об'єктів інфраструктури на вітчизняному залізничному транспорті, метод стимулюючого ціноутворення, на нашу думку, є перспективним, але потребує суттєвого доопрацювання через необхідність впорядкування відповідної нормативно-правової бази та розробки методичних положень щодо його впровадження.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про питну воду та питне водопостачання» від 10.01.2002 р. № 2918-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2918-14/>. – Назва з екрану.
2. Закон України «Про природні монополії» від 20.04.2000 р. № 1682-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1682-14&chk=4/UMfPEGznhh5oL.ZiddQipSHI4sks80msh8Ie6>. – Назва з екрану.
3. Залізничний транспорт України на порозі реформування / [Ю. М. Цветов [та ін.]. – К. : ДЕДУТ, 2008.
4. Дейнека О. Г. Удосконалення цінової політики залізничного транспорту як фактор максимальної реалізації транзитного потенціалу України / О. Г. Дейнека, А. Р. Божок // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – Вип. 31. – С.18-22.
5. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток : [монографія] / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

6. Колесникова Н. М. Відтворювально-оптимізаційна парадигма ціноутворення як ключовий фактор забезпечення конкурентоспроможності залізниць / Колесникова Н. М., Чорний В. В., Богомолова Н. І. // Збірник наукових праць ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18. – Ч. 2. – С. 26-32.

7. Колесникова Н. М. Проблеми гармонізації плати за користування залізничною інфраструктурою / Н. М. Колесникова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Vcndtu/2009\\_38/5.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2009_38/5.htm). – Назва з екрану.

8. Мищенко М. І. Дослідження структури витрат на утримання об'єктів інфраструктури залізниць / [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vdnuzht/2009\\_28/Papers28/Economics/Mishchenko\\_28.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vdnuzht/2009_28/Papers28/Economics/Mishchenko_28.pdf).

9. Наказ Міністерства палива та енергетики України «Про затвердження порядку підготовки та фінансування проектів з метою реалізації плану реконструкції та модернізації теплових електростанцій» від 24.05.2006 р. № 183 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0701-06>.

10. Приказ ФСТ РФ «Об утверждении Методики расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки» от 31.08.2010 № 198-т/1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zaki.ru/pagesnew.php?id=67553>. – Назва з екрану.

11. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / [Ю. М. Цветов [та ін.]. – К. : КУЕТ, 2007. – 222 с.

12. Сич С.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту [текст] / С. М. Сич, В. П. Ільчук – К. : Логос, 2002. – 256 с.

13. Чорний В. В. Організаційно-економічні засади ефективної тарифної політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Чорний Віктор Васильович; ДЕТУТ. – К., 2010. – 19 с.