

Отримано: 04 червня 2017 р.

Прорецензовано: 11 червня 2017 р.

Прийнято до друку: 24 червня 2017 р.

bilousova.os@gmail.com

DOI: 10.25264/2311-5149-2017-5(33)-79-83

Білоусова О. С. Державне регулювання тарифної політики підприємств монополістів / О. С. Білоусова // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: науковий журнал. – Острог: Вид-во НУ«ОА», червень 2017. – № 5(33). – С. 79–83.

УДК: 336.144

JEL-класифікація: O16, G24

### **Білоусова Олена Станіславівна,**

*кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу державних фінансів  
Інституту економіки та прогнозування НАН України*

## **ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВ МОНОПОЛІСТІВ**

*У статті досліджено вплив тарифної політики підприємств монополістів на фінанси корпорацій та державні фінанси. Виявлено проблеми державного регулювання тарифної політики підприємств монополістів. На прикладі ПАТ «Українська залізниця» проаналізовано чинники, що впливають на величину тарифів на вантажні та пасажирські перевезення. Виявлено проблеми планування витрат та собівартості, а також розроблено пропозиції щодо його вдосконалення. Запропоновано інструментарій державного регулювання тарифної політики монополістів.*

**Ключові слова:** державне регулювання, тарифна політика, підприємства, природні монополії, планування витрат, собівартість продукції та послуг.

### **Белоусова Елена Станиславовна,**

*кандидат экономических наук, старший научный сотрудник отдела государственных финансов  
Института экономики и прогнозирования НАН Украины*

## **ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ МОНОПОЛИСТОВ**

*В статье исследовано влияние тарифной политики предприятий монополистов на финансы корпораций и государственные финансы. Выявлены проблемы государственного регулирования тарифной политики монополистов. На примере ОАО «Українська залізниця» проанализированы отдельные факторы, влияющие на величину тарифов грузовых и пассажирских перевозок. Выявлены проблемы планирования расходов и себестоимости, а также разработаны предложения по его усовершенствованию. Предложено инструментарий государственного регулирования тарифной политики предприятий монополистов.*

**Ключевые слова:** государственное регулирование, тарифная политика, предприятие, монополии, планирование затрат, себестоимость продукции и услуг.

### **Olena Bilousova,**

*PhD in Economics, researcher of public finances Institute of Economics and Forecasting at NAS of Ukraine*

## **STATE REGULATION OF MONOPOLY ENTERPRISES' TARIFF POLICY**

*The article deals with the influence of the monopoly enterprises' tariff policy on corporations' finances and state finances. The problems of the monopoly enterprises tariff policy state regulation were revealed. Basing on the example of public company «Ukrainian Railways» the author analyzes the factors affecting the size of tariffs for freight and passenger transportation. Within the article the problems of cost and cost planning are identified, and proposals for their improvement are developed. The author also offers an instrument for the monopolists' tariff policy state regulation.*

**Key words:** state regulation, tariff policy, enterprises, natural monopolies, cost planning, cost of production and services.

**Постановка проблеми.** Тарифна політика підприємств монополістів та її вплив на національну економіку та домогосподарства є об'єктами державного регулювання в багатьох країнах. Недоліки державного регулювання процесу формування тарифів, визначення їх оптимального значення можуть призводити, з одного боку, до встановлення завищених тарифів і утворення фінансового тягаря для підприємств реального сектору та населення, а з другого, до затвердження занижених тарифів і створення збитковості для монополістичного підприємства. Прорахунки в оцінці оптимальних тарифів та можливих конкурентних умов на ринку, в разі одного чи другого із зазначених варіантів, створюють фінансові ризики для держави. У першому випадку, це ризики збільшення бюджетних видатків на державну підтримку підприємств, субсидії населенню, а у другому – бюджетна підтримка підприємства монополіста. У сучасних умовах проблематика державного регулювання тарифної політики підприємств монополістів є соціально та економічно значимою та надзвичайно актуальною.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Ключовими питаннями державного регулювання є встановлення нормативних обмежень щодо: застосування методів розробки тарифів; складу витрат та собівартості продукції, робіт та послуг; а також відшкодування втрат, джерел фінансування тощо. Ці питання в розрізі видів тарифів (вантажних та пасажирських перевезень залізничним, повітряним та автотранспортом, тарифи на електроенергію, «зелені тарифи», тарифи на житлово-комунальні послуги, водопостачання тощо) є предметом досліджень багатьох вітчизняних та зарубіжних учених. Узагальнення підходів до тарифної політики монополістів дозволило дійти висновку, що такі тарифи можуть бути:

- на низькому рівні, прийнятному для споживачів (за їх доходами) – проте, нижче собівартості підприємств монополістів, які потребують бюджетної підтримки [1, с. 101];
- на середньому рівні, неприйнятному для споживачів (за їх доходами) – проте, в повному обсязі покриваючому собівартість підприємств монополістів (без отримання прибутку);
- на високому рівні, неприйнятному для споживачів (за їх доходами), проте покриває собівартість та передбачає отримання прибутку [2, с. 113; 3, с. 77].

О. О. Барабаш, М. В. Богаченко дійшли висновку, що тарифна політика повинна забезпечувати соціальний захист населення від необґрунтованого підвищення тарифів, поліпшення рівня обслуговування пасажирів, оновлення рухомого складу тощо [4, с. 27]. С. Ран Кім і А. Хор досліджували організаційні аспекти державного регулювання природних монополій для країн із перехідною економікою [5]. Водночас у їх роботах недостатньо приділено уваги фінансовим та іншим інструментам державного регулювання тарифної політики монополістів.

**Мета і завдання дослідження.** Метою статті є обґрунтування інструментарію державного регулювання тарифної політики підприємств монополістів. Відповідно до зазначеної мети виокремлено такі завдання: дослідити вплив тарифної політики монополістів на фінанси інших суб'єктів господарювання та державні фінанси; на прикладі ПАТ «Українська залізниця» проаналізувати чинники, що впливають на розмір тарифів перевезення; розробити пропозиції щодо вдосконалення планування витрат та собівартості, як основи для формування тарифів.

**Виклад основного матеріалу.** Предметом державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій є: тарифна політика монополістів; ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій; доступ споживачів до товарів, що виробляються (реалізуються) монополістами; інші умови здійснення підприємницької діяльності у випадках, передбачених законодавством [6]. Державне регулювання здійснюється на основі таких принципів: самоокупності суб'єктів природних монополій; стимулювання підвищення якості товарів і задоволення попиту на них; забезпечення захисту прав споживачів; підвищення ефективності функціонування суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання на суміжних ринках шляхом застосування стимулюючого регулювання тощо [6].

Запровадження принципу самоокупності підприємств монополістів в умовах скорочення державної допомоги підприємствам реального сектора економіки та субсидування населення для покриття вартості тарифів у межах проведення бюджетної консолідації потребує від держави запровадження дієвого інструментарію регулюванні цін (тарифів). Проте законодавством закріплено, що під час визначення тарифів здійснюється:

- стимулююче регулювання, що передбачає відповідно до законодавства врахування під час формування тарифів: витрат відповідно до національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку або міжнародних стандартів фінансової звітності; витрат на амортизацію; податків і зборів; регуляторної норми доходу; віддаленості різних груп споживачів від місця виробництва товарів; якості товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами монополій; державної підтримки, грантів, внесків споживачів;
- загальне регулювання, за яким тарифи мають формуватися з урахуванням витрат, які згідно з Податковим кодексом України враховуються під час обчислення об'єкта оподаткування податком на прибуток підприємств; податків і зборів; амортизацію, потреби в інвестиціях, визначених у встановленому порядку; очікуваний прибуток від можливої реалізації товарів за різними цінами (тарифами); віддаленість різних груп споживачів від місця виробництва товарів; державних дотацій та інших форм державної підтримки.

Враховуючи, що нормами Податкового кодексу України під час визначення бази оподаткування податком на прибуток передбачено застосування положень (стандартів) бухгалтерського обліку та міжнародних стандартів фінансової звітності, то між зазначеними підходами до державного регулювання тарифів залишається лише диференціація рівня прибутковості та інвестування.

Фактично підприємствам монополістам дозволено покривати будь-які витрати завдяки тарифам. Держава не використовує своє право на ціноутворення, враховуючи планування граничної ціни – максимальної або мінімально допустимий рівень ціни, який може застосовуватися суб'єктом господарювання [7]. Нормативні обмеження складових тарифу, регламентація вибору методу формування тарифу, методика обліку витрат, планування виробничих витрат та собівартості продукції та послуг, а також контролю над

дотриманням таких тарифів, цільовим використанням інвестиційних ресурсів, чистого прибутку, включених до складу тарифу – відсутні або мають рекомендаційний, необов'язковий характер.

На прикладі ПАТ «Українські залізниці» (суб'єкт природних монополій [9]) виявлено проблеми фінансового забезпечення операційної, фінансової та інвестиційної діяльності та вплив чинників, які призводять до зростання тарифів перевезення вантажів та зростання збитковості послуг на перевезення пасажирів. Зростання тарифів цього монополіста створює негативні макроефекти через підвищення цін і тарифів інших суб'єктів господарювання або збільшення бюджетних видатків на покриття збитків. 58% вантажообігу в державі забезпечується залізничним транспортом [9]. Тарифи на перевезення вантажів у межах України були підвищені протягом 2016 та 2015 років. Протягом 2016 р. відбулося збільшення тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу у внутрішньому сполученні. Водночас тарифи на перевезення вантажів у міжнародному сполученні (регулюються спеціальною Тарифною політикою, яка щорічно затверджується Мінінфраструктури на основі міжурядових угод та встановлюються у швейцарських франках) протягом 2016–2015 рр. не збільшувалися.

За нашими розрахунками, збільшення тарифу на вантажні перевезення на 30% приводить до збільшення вартості вітчизняного виробництва в поточному році (без урахування ефекту часового лагу – підвищення цін іншими підприємствами) на: 104,7% у підприємств, що здійснюють добування металевих руд, інших корисних копалин та розроблення кар'єрів; 103,5% у підприємств із виробництва коксу та коксопродуктів; 103,4% у підприємств із виробництва автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів; 102,3% – із виробництва електричного устаткування; 101,2% у сільському господарстві. Загалом експорт товарів та послуг може зменшуватися, оскільки собівартість продукції збільшиться на 104% [10].

Так, тарифна політика підприємств монополістів безпосередньо або опосередковано впливає на фінанси інших суб'єктів господарювання та державні фінанси. Проте основними аргументами на користь підвищення тарифів є збитковість діяльності, зношеність основних засобів, брак коштів для проведення модернізації рухомого складу (локомотивів, вагонів), колій тощо. Аналіз фінансових результатів діяльності та забезпечення інвестування у 2016 р. показав, що дохід від реалізації отримано в розмірі 66,5 млрд грн, операційні витрати становили 64,7 млрд грн, відповідно операційний прибуток склав 1,8 млрд грн [11]. Фінансові витрати 4,8 млрд грн та збиток від курсових різниць становив 4,5 млрд грн. Чистий збиток за рік – 7,3 млрд грн. Кредитний рейтинг Standard & Poor's на рівні SD, Fitch – на рівні RD [12].

Значні фінансові витрати на обслуговування позик створюють дефіцит власний фінансових ресурсів – прибутку та збільшують боргове навантаження на інвестиції в основний капітал. У 2016 р. за нашими розрахунками цей показник становив 70,6%. Придбано основних засобів у сумі 6,8 млрд грн (при запланованих – 11,2 млрд грн). Обсяг капітальних вкладень у 2016 р. суттєво зменшився з 1601 млн дол. у 2012 р. до 254 млн. дол у 2016 р. При цьому загальний обсяг залучених ресурсів станом на 01.01.2017 р. склав 39,2 млрд грн.

Власні джерела фінансування – амортизація, яка становила у 2016 р. 17,6 млрд грн, у повному обсязі не використовуються. Амортизація більше як удвічі перевищує вартість інвестованих ресурсів на придбання основного капіталу, капітальний ремонт та інші роботи з модернізації. Окрім цього, законодавством передбачено тарифи на залізничні перевезення встановлювати з урахуванням інвестиційної складової [13].

Надмірне залучення позик без відчутних результатів у модернізації підприємства монополіста (рівень зносу 69,9%, за окремими об'єктами до 90%) призводить до збільшення тарифів на перевезення, зменшення бази оподаткування та податкових надходжень до бюджету.

Таким чином, об'єктом контролю мали б бути: фінансові витрати від залучення й обслуговування фінансових зобов'язань (попередня оцінка доцільності залучення ресурсів, цільового та ефективного їх використання тощо), виробнича собівартість, інші операційні витрати, а також загалом джерела фінансування інвестицій в основний капітал.

Застосування методу формування тарифів «витрати плюс» та брак належно обґрунтованих нормативних обмежень витрат фактично унеможливають здійснення над ними контролю та оперативного моніторингу. Це призводить до прорахунків навіть на етапі планування та складання фінансових планів (таблиця 1).

У 2016 р. планувалося порівняно з 2015 р. збільшення матеріальних витрат на 126%, витрати на оплату праці на 110,8%, амортизації більше як удвічі, та зменшення операційних витрат. За нормами Державної цільової програми мало бути зменшення собівартості перевезень, а також зменшення обсягу питомих витрат енергоресурсів на 15% [14]. Фактичні витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи та інші операційні витрати були більшими за планові.

У разі оцінки фінансових планів Правлінням, Наглядною радою, Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Мінфіном, Кабінетом Міністрів України має здійснюватися аналіз витрат підприємства мо-

нополіста (з попередньо встановленими нормативними обмеженнями). Для вдосконалення державного регулювання тарифної політики підприємств монополістів пропонуємо запровадити: планування витрат та собівартості продукції, послуг, як процес розрахунку обґрунтованих витрат матеріальних, трудових і фінансових ресурсів для виробництва й реалізації продукції, здійснення інновацій для розвитку підприємства; нормування витрат, зокрема для цілей формування тарифів; моніторинг за виконанням планових показників.

Таблиця 1

**Операційні витрати ПАТ «Українська залізниця» (планові та фактичні показники)**

Показник	2015	2016		Виконання плану	
		планові показники	фактичні показники	абсолютне відхилення	відносне відхилення, %
Матеріальні витрати, млрд грн, зокрема:	17,2	21,7	19,2	-2,5	88,6
витрати на сировину та основні матеріали, млрд грн	5,5	7,2	6,5	-0,7	90,3
витрати на паливо та енергію, млрд грн	11,7	14,5	12,7	-1,8	87,6
Витрати на оплату праці, млрд грн	15,8	17,5	19,4	1,9	110,8
Відрахування на соціальні заходи, млрд грн	5,9	3,9	4,3	0,4	110,3
Амортизація, млрд грн	8,6	19,5	17,6	-1,9	90,3
Інші операційні витрати, млрд грн	19,0	8,7	11,5	2,8	132,2
Усього	66,5	71,3	72,0	0,7	<b>101,0</b>

Джерело: Звіт про виконання фінансового плану за 2016 р. ПАТ «Українська залізниця».

План собівартості продукції (робіт, послуг) та план витрат підприємства монополіста повинен складатися в межах його річного фінансового плану, плану розвитку підприємства та стратегічного плану. Система управління підприємством монополістом має спрямовуватися на скорочення витрат із запровадження на рівні кожного центру витрат і відповідальності принципів противитратного механізму (зниження витрат на одиницю виробу має здійснюватися із збереженням якості виробів).

Враховуючи наведене, пропонуємо до методичних рекомендацій із формування собівартості продукції (робіт, послуг), методичних рекомендацій щодо формування тарифів, внести зміни в частині запровадження планів витрат, кошторисів та введення нормативних обмежень витрат для підприємств монополістів. Методичне та організаційне забезпечення планування витрат та собівартості, як складових фінансового планування, сприятиме вдосконаленню інструментарію державного регулювання тарифної політики підприємства монополіста, а з другого боку, покращенню системи управління фінансами на рівні підприємства.

**Висновки.** Отже, державне регулювання тарифної політики має здійснюватися з урахуванням законодавчо встановлених нормативних обмежень у фінансовій сфері підприємств монополістів, зокрема щодо обсягу та складу допустимих витрат. Це потребуватиме розробки та запровадження нормативно-правового акту з питань планування та контролю обсягу, доцільності, ефективності здійснених витрат підприємствами монополістами, інших нормативних обмежень.

**Література:**

1. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою [Електронний ресурс] // Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія: Державне управління. 2016. Вип. 1. – С. 97–103. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNUCZUDU\\_2016\\_1\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNUCZUDU_2016_1_16).
2. Августин Р. Р. Державне регулювання природних монополій : суть, завдання та методи [Електронний ресурс] / Р. Р. Августин, О. Б. Саприка, Н. М. Галазюк // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.3. – С.107–114. – Режим доступу : [http://nltu.edu.ua/nv/Archive/2010/20\\_3/107\\_Awgustyn\\_20\\_3.pdf](http://nltu.edu.ua/nv/Archive/2010/20_3/107_Awgustyn_20_3.pdf).
3. Венгер В. В. Державне регулювання природних монополій в Україні : напрямки вдосконалення / В. В. Венгер // Економіка і прогнозування. – 2006. – № 3. – С. 65–79.
4. Барабаш О. О. Механізм визначення оптимального рівня тарифів на пасажирські перевезення [Електронний ресурс] / О. О. Барабаш, М. В. Богаченко // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка. – 2015. – Вип. 1(3). – С. 23–28. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuuec\\_2015\\_1\(3\)\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuuec_2015_1(3)_6).
5. Kim, S. Ran and Hor, A. Regulation policies concerning natural monopolies in developing and transition economie. United Nations. ST/ESA/1999/DP.8 DESA Discussion. Paper № 8. – Режим доступу : <http://www.un.org/esa/esa99dp8.pdf>.
6. Закон України «Про природні монополії» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>.
7. Закон України «Про ціни та ціноутворення» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>.

8. Зведений перелік суб'єктів природних монополій станом на 15.05.2017 [Електронний ресурс] / Анти-монопольний комітет України. – Режим доступу : <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/doccatalog.list?currDir=94801>.
9. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017–2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/about/investors>.
10. Статистичний збірник «Таблиця витрати-випуск України за 2015 рік в основних цінах» [Електронний ресурс]. – Київ, 2017. – Режим доступу : [http://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ3\\_u.htm](http://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ3_u.htm).
11. Консолідована фінансова звітність ПАТ «Українська залізниця» станом на 31.12.2016 р. (разом із звітом незалежного аудитора) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua>.
12. Агентство S&P підтвердило рейтинг Укрзалізниці [Електронний ресурс] // Економічна правда. 2017. Режим доступу : <https://www.epravda.com.ua/news/2017/04/25/624222/> [http://www.uz.gov.ua/about/investors/credit\\_ratings](http://www.uz.gov.ua/about/investors/credit_ratings).
13. Закон України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.
14. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390, від 26.10.2011 р. № 1106 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.