

Г. С. П'ЯТИГОРЕЦЬ

**УДОСКОНАЛЕННЯ  
ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ  
ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ**



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ  
імені академіка В. Лазаряна

Г. С. П'ЯТИГОРЕЦЬ

**УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ  
ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ**

Монографія

2014

УДК 338.5:656.211.5  
ББК 39 28  
П 99  
ISBN 978-966-1507-65-3  
Видавництво Маковецький Ю В., 2014

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка Е. Лазаряна (протокол № 9 від 28.04.2014 р.)

Рецензенти: д-р екон. наук, проф. Копитко В. І.  
д-р екон. наук, доц. Гненний О. М.  
канд. екон. наук, доц. Шило Л. А.

## УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

ПІ 99 П'ЯТИГОРЕЦЬ Г. С.: УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ: Монографія/ Г. С. П'ятигорець – Дні-вск: Вид-во Маковецький, 2014. – 196 с. – ISBN 978-966-1507-65-3

УДК 338.5:656.211.5  
ББК 39 28

Монографія присвячена проблемі ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів. У дослідженні процесу ціноутворення особлива увага автором приділяється вивченню існуючих розробок, що стосуються ціноутворення на залізничному транспорті, а також аналізу наукових праць та нормативних документів ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах. Обґрунтовується необхідність проведення досліджень щодо удосконалення теоретико-методичного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів в умовах реформування галузі. Велика увага приділена принципам реформування пасажирського господарства залізничного транспорту. Обґрунтовано вибір методу досліджень, проаналізовано діяльність залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень і надання додаткових послуг пасажиром на вокзалах. Досліджено альтернативні методи ціноутворення. Розроблено і економічно обґрунтовано принципи складання калькуляцій на додаткові послуги в умовах реформування залізничної галузі. Удосконалено теоретико-методологічний підхід до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів. Досліджено вплив зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів. Обґрунтовано доцільність впровадження нового теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги вокзалів.

Для наукових працівників, економістів, спеціалістів Укрзалізничі, викладачів, аспірантів, магістрів і студентів вищих навчальних закладів транспортної галузі.

Іл. 77, Табл. 57. Бібліогр.: 168 назв.

© Г. С. П'ятигорець, 2014  
© Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка Е. Лазаряна, 2014  
© Видавництво Маковецький Ю В., 2014

ISBN 978-966-1507-65-3

## ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ.....	8
1.1 Економічна сутність ціни.....	8
1.2 Питання ціноутворення в наукових працях і нормативних документах.....	17
1.3 Ціноутворення на залізничному транспорті.....	25
Висновки до розділу 1.....	35
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРАМ НА ВОКЗАЛАХ..	36
2.1 Обґрунтування вибору методу дослідження.....	36
2.2 Принципи реформування пасажирського господарства залізничного транспорту.....	39
2.3 Аналіз діяльності пасажирського залізничного транспорту.....	44
2.3.1 Аналіз показників пасажирських перевезень.....	44
2.3.2 Аналіз підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства залізниць.....	56
2.3.3 Аналіз доходів від послуг, що надаються пасажирам на вокзалах, на прикладі вокзалу Дніпропетровськ.....	62
2.3.4 Аналіз структури цін на додаткові послуги вокзалів на прикладі послуг сервіс-центрів.....	85
2.4 Аналіз принципів ціноутворення на додаткові послуги вокзалів.....	101
Висновки до розділу 2.....	111
РОЗДІЛ 3. ВИЗНАЧЕННЯ ЦІН НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ	112
3.1 Альтернативні методи ціноутворення.....	112
3.2 Принципи визначення цін на додаткові послуги в умовах реформування галузі.....	116
3.3 Теоретико-методологічний підхід до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів.....	123
3.4 Вплив зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів.....	134
3.5 Економічна оцінка доцільності впровадження нового теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів (на прикладі послуг Сервіс-центру).....	144
Висновки до розділу 3.....	173
ВИСНОВКИ.....	174
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	177
ДОДАТКИ	
Додаток А. Приклади калькуляції цін на послуги Сервіс-центру.....	193

## ВСТУП

Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту України на 2010-2015 роки передбачається розв'язання таких проблем у сфері пасажирського господарства, як: відсутність державної фінансової підтримки, недостатня інвестиційна привабливість галузі, збитковість пасажирських перевезень, низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень. Впровадження структурної реформи є запорукою повноцінного функціонування залізничного транспорту України.

У ефективності вирішення зазначених проблем шляхом реформування залізничної галузі переконалися більшість країн Європи, що мають значний досвід у цій сфері. На завершальному етапі реформування перебуває Росія, на території якої вже з'явилися приватні компанії-оператори, що здійснюють вихід на залізничні колії власного рухомого складу. Це привело до створення нових принципів визначення собівартості пасажирських перевезень з тарифною метою, також виникла необхідність розробки і впровадження нового теоретико-методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги пасажирського транспорту, які надаються пасажиром на вокзалах.

Окремі завдання цієї проблеми в різні періоди вирішували: А. П. Абрамов, І. М. Аксьонов, М. В. Андрєєва, Ю. С. Бараш, І. В. Белов, М. І. Бещєв, М. Н. Біленький, В. Г. Галабурда, О. М. Гудков, В. П. Гудкова, О. Г. Дейнека, В. Л. Дикань, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Г. Д. Ейтутіс, О. І. Журавель, Н. М. Колесникова, Ф. П. Кочнев, А. В. Крейнін, О. М. Кривопішин, Ю. Ф. Кулаєв, А. І. Купоров, Н. А. Лихо, Л. А. Мазо, М. В. Макаренко, М. М. Мишанін, В. І. Пасічник, Л. О. Позднякова, П. В. Самарцев, Н. Г. Смахова, Н. С. Соколовська, Ю. М. Цветов, А. М. Шульга та ін.

Зараз на залізничному транспорті теоретико-методологічний підхід до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів відсутній. Використання існуючих принципів складання калькуляцій спричиняє штучне завищення рентабельності послуг і викликає нарікання державних контролюючих органів. Включення витрат вокзалу до складу собівартості додаткових послуг є економічно необґрунтованим, принципи розподілу загальновиробничих і

адміністративних витрат призводять до того, що в собівартості їх частка іноді сягає 80% від загальної суми.

Таким чином, питання обґрунтованого розподілу витрат та розрахунку собівартості в процесі ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів, а також дослідження впливу зовнішніх факторів на встановлення цін на додаткові послуги, що надаються пасажиром, набуває надзвичайної актуальності.

Актуальність визначеної проблеми, недостатній рівень теоретико-методологічного та практичного опрацювання питань ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів визначили вибір теми дослідження.

Монографія виконана відповідно до положень таких документів: Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затвердженої рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.2001 р. (наказ МТУ від 05.11.2001 р. № 764); Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651); Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава – 2010»; Указу Президента України № 504/2011 від 27 квітня 2011 року «Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».

Монографія виконувалася відповідно до тематичного плану науково-дослідних робіт Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в 2005–2011 роках за договорами з Укрзалізницею.

*Метою дослідження є удосконалення теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги пасажирського господарства, що надаються пасажиром на вокзалах.*

*Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:*

- аналіз існуючих досліджень і розробок, що стосуються ціноутворення на залізничному транспорті;
- аналіз діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень і надання додаткових послуг пасажиром на вокзалах;

– розробка і економічне обґрунтування принципів складання калькуляцій на додаткові послуги в умовах реформування залізничної галузі;

– удосконалення теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів;

– дослідження впливу зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів;

– обґрунтування доцільності впровадження нового теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги вокзалів.

*Об'єкт дослідження* – процес підсобно-допоміжної діяльності пасажирського залізничного транспорту.

*Предмет дослідження* – ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на залізничних вокзалах.

Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять діалектичний підхід до розгляду економічних явищ; системний аналіз проблем ціноутворення на додаткові послуги пасажирського залізничного транспорту; теоретичні положення економічної науки в галузі ціноутворення, ринкової трансформації економіки. Для вирішення поставлених завдань використовувалися такі загальнонаукові та спеціальні методи:

– системний підхід – для дослідження функціонування процесу ціноутворення як складної системи;

– теоретичного узагальнення – для визначення сутності ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту;

– статистики – для обробки статистичних даних діяльності пасажирського господарства залізниць України за звітні періоди;

– порівняльного економічного аналізу – для визначення закономірностей роботи пасажирського господарства залізничного транспорту за звітні періоди, дослідження обсягів і результатів діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень й надання додаткових послуг пасажиром на вокзалах;

– кореляційно-регресійного аналізу – для дослідження впливу кількості відправлених пасажирів на дохід від послуг, що надаються на вокзалах;

– ситуаційний (варіантний) підхід – для вибору й обґрунтування методологічного підходу до ціноутворення на додаткові послуги залізничного транспорту;

– графічний – для наочності наведення результатів дослідження.

Монографія складається з трьох розділів:

У *першому розділі* досліджується існуючі розробки, що стосуються ціноутворення на залізничному транспорті, а також аналізується наукові праці та нормативні документи ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах. Обґрунтовується необхідність проведення досліджень щодо удосконалення теоретико-методичного підходу до ціноутворення на додаткові послуги вокзалів в умовах реформування галузі.

У *другому розділі* велика увага приділена принципам реформування пасажирського господарства залізничного транспорту. Обґрунтовано вибір методу досліджень, проаналізовано діяльність залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень і надання додаткових послуг пасажиром на вокзалах.

У *третьому розділі* досліджено альтернативні методи ціноутворення. Розроблено і економічно обґрунтовано принципи складання калькуляцій на додаткові послуги в умовах реформування залізничної галузі. Удосконалено теоретико-методологічний підхід до визначення цін на додаткові послуги залізничних вокзалів. Досліджено вплив зовнішніх факторів на формування цін на додаткові послуги вокзалів. Обґрунтовано доцільність впровадження нового теоретико-методологічного підходу до визначення цін на додаткові послуги вокзалів.

*Інформаційну базу дослідження склали:* укази Президента, законодавчі та нормативні акти України щодо залізничного транспорту; матеріали Державної служби статистики України; монографії, українські та зарубіжні періодичні наукові видання; матеріали наукових конференцій; науково-дослідні роботи; результати власних досліджень автора.

Отже, у монографії зроблено спробу ознайомити наукову громадськість та широке коло працівників залізничного транспорту з найбільш важливими науковими результатами дослідження проблеми ціноутворення на додаткові послуги залізничних вокзалів в умовах реформування залізничної галузі.

## РОЗДІЛ 1

# Теоретичні аспекти ціноутворення на додаткові послуги

### 1.1. Економічна сутність ціни

Значення й сутність вартості й ціни товару були в полі зору вчених і практиків з найдавніших часів існування організованих форм суспільного життя. Зокрема, перші підходи до визначення сутнісних характеристик вартості відмічено в працях античних мислителів, філософів Китаю та Індії.

Як древні, так і середньовічні автори вже виділяли такі характеристики ціни, як вартість, витрати, корисність. Істотного розвитку набули ці підходи знайшли в пізніший період в працях представників класичної політичної економії, маржиналістської школи та їх послідовників.

Базові концептуальні підходи до ціноутворення формувалися поступово, виходячи з умов, що існували в тому чи іншому історичному періоді, і відповідних їм економічних відносин.

Аналіз економічної літератури з питань ціноутворення показав, що теорія ціни у своєму розвитку пройшла три етапи:

1 етап. Теорія вартості, результатом якої стала вартісна (витратна, об'єктивістська) концепція ціни.

2 етап. Теорія цінності, на якій базується ціннісна (споживча, суб'єктивістська) концепція ціни.

3 етап. Теорія ціни, яка «... замінила сьогодні ту частину економічної теорії, яку економісти-класики називали теорією цінності» [160, с. 3].

Наведемо коротку характеристику кожного етапу розвитку теорії ціни [8, 23, 90, 165].

Представники ранніх теорій вартості (Аристотель, Ксенофонт, кантоністи (святий Августин, Фома Аквінський)) визначали ціну як мінову вартість товару, виражену в грошах. Вартість, на їх погляд, об'єктивна, тобто існує незалежно від відчуттів людини. Вартість визначається стосунками між людьми, тобто має суспільний характер. Справедливою вважали таку ціну, яка дає нормальний для даного стану дохід, якщо відняти від неї всі витрати (на придбання товарів, їх обробку, перевезення, зберігання та ін.).

Представники ранньої трудової теорії вартості (У. Петті,

П. Буагільбер) вважали, що:

1) вартість товару створюється працею з видобутку срібла і є його «природною ціною»; вартість же товару, визначена прирівнюванням до вартості срібла, є його «істинною ринковою ціною»;

2) вартість товару зумовлена участю в його створенні праці й землі [125].

У. Петті (1623 – 1687) вважається першим автором трудової теорії вартості, який ввів поняття «природної ціни» (внутрішньої вартості) і «ринкової ціни». Вартість визначається витраченою працею. Незалежно від У. Петті трудова теорія вартості була розроблена засновником французької економічної школи П. Буагільбером (1646 – 1714), який розмір «дійсної вартості» також пропонував визначати витратами праці. Крім того, П. Буагільбер велику увагу приділив визначенню споживчої вартості, оскільки вважав, що метою виробництва є споживання.

Творці «відносної трудової теорії вартості» А. Сміт і Д. Рікардо у визначенні сутності ціни розвивали три напрямки:

1) теорія «природної ціни»: ціна – грошове вираження вартості товару, яка визначається працею, витраченою на його виробництво;

2) теорія «ринкової ціни»: ціна – грошове вираження вартості товару, яка визначається кількістю праці, за яку можна купити даний товар;

3) теорія «ціни виробництва»: ціна визначається вартістю, яка складається з витрат виробництва, включаючи заробітну плату і прибуток [125].

З працею А. Сміта (1723 – 1790) «Дослідження про природу й причини багатства народів» (1776) пов'язаний подальший розвиток поглядів англійської класичної школи. На думку А. Сміта, вартість визначається витратами праці, а саме тією кількістю праці, на яку можна придбати даний товар. Водночас, вартість визначається джерелами доходів, під якими він розумів заробітну плату, прибуток і ренту.

Трудова теорія вартості й ціни була суттєво розвинена Д. Рікардо (1772 – 1823), який послідовно розкрив ідею А. Сміта про те, що вартість повністю визначається працею тільки в примітивних суспільствах. Д. Рікардо зробив спробу знайти кількісні співвідношення між заробітною платою, вартістю, прибутком і рентою. У своїй основній праці «Начала політичної економії та податкового обкладення», опу-

блікованій ним в 1817 р., Д. Рікардо показав, чому теорія трудових затрат не може повністю пояснювати співвідношення товарних цін. У ціну він включав вартість, створену витраченою на виробництво товару працею, а також вартість капіталу, зайнятого у виробництві. Тим самим суттєве значення відводиться витратам виробництва, які, на думку Д. Рікардо, регулюють ціну товару. Дослідник підкреслював, що вплив попиту й пропозиції на ринкову вартість товару має тимчасовий (короткостроковий) характер, а визначальним фактором у довгостроковій перспективі є витрати виробництва [125].

Засновники «абсолютної трудової теорії вартості» К. Маркс і Ф. Енгельс дали таке визначення ціни: «Ціна – грошове вираження вартості товару». Вартість визначається витратами суспільно-необхідної (середньої для даного етапу розвитку суспільства) праці на виробництво товару.

Термін «вартість» вперше почав використовуватися в перекладах праць К. Маркса і Ф. Енгельса, і лише в 30-х роках ХХ сторіччя він набирає нормативного характеру.

В «Економічних рукописах 1857 – 1861 рр.» К. Маркс розвиває теорію ціни таким чином. Ціна відрізняється від вартості не тільки як номінальне від реального, але й тим, що вартість є законом для всіх рухів, що здійснює ціна. Водночас вони ніколи не збігаються чи збігаються випадково й винятково. В «Економічних рукописах 1857 – 1861 рр.» зазначається також, що правилом праці, вартості й ціни є відхилення ринкової вартості від реальної, ринкової ціни від реальної як форми реальної вартості; вартість товару існує лише у відхиленнях товарних цін уверх та униз. У «Капіталі» К. Маркс продовжує дослідження теорії вартості й ціни, підтверджуючи ці положення новими доказами [90].

Абсолютна трудова теорія вартості лягла в основу витратної моделі ціноутворення, згідно з якою процес ціноутворення повинен включати такі етапи:

1. Визначення споживної вартості продукту (товару).
2. Вибір технології його виробництва.
3. Виробництво продукту (товару).
4. Калькуляція фактичних витрат.
5. Формування ціни.
6. Визначення цінності (значущості) продукту.
7. Реалізація продукту (товару) споживачам.

Неспроможність даної теорії ціни була доведена на практиці. Проте визначення ціни як «грошового вираження вартості товару» продовжує домінувати у вітчизняній економічній науці, а витратна модель ціни – у практиці господарювання.

Згідно з теорією витрат виробництва (Дж. С. Мілль, Дж. Маккуллох, Н. Сенсор) ціна – грошове вираження вартості товару. Вартість товару створюється витратами не лише живої, але й уречевленої праці. Вартість є лише встановлюваним на ринку співвідношенням, яке характерне для обміну товару на інші товари (зокрема, на гроші). Англійський економіст Дж. С. Мілль дослідив ціноутворюючий фактор конкуренції [165].

Представники теорії трьох факторів виробництва (Ж. Б. Сей, Ф. Бастіа) вважали, що вартість товару формується в процесі виробництва в результаті взаємодії трьох рівноправних чинників: праці, землі й капіталу. Тому ціна, з одного боку, є сумою витрат чинників виробництва, а з іншого – сумою доходів власників цих чинників виробництва.

Французький економіст Ж. Б. Сей (1767 – 1832) істотну увагу приділив дослідженню попиту і пропозиції. Землю, працю і капітал він вважав рівноцінними факторами створення вартості. На його думку, вартість залежить від корисності товару, витрат на його виробництво, попиту і пропозиції.

Зараз у Західній Європі широко використовується модифікована витратна модель ціни, яка була розроблена на початку ХХ століття в результаті синтезу відносної трудової теорії вартості, теорії витрат виробництва і теорії трьох чинників виробництва. В основу даної моделі покладено твердження про те, що рівень ціни відтворених благ визначається сумою цін чинників, використовуваних у виробництві продукту [75]. Вказана модифікація витратної моделі ціни відрізняється від соціалістичної тим, що її автори з'ясовують не соціально-економічну природу ціни, а лише її величину (динаміку). Ціни й витрати розглядаються ними не як економічні категорії, а як незалежні від суспільного характеру виробництва величини, що відображають оцінки витрат, використовуваних у виробництві чинників.

Для другого етапу розвитку теорії ціни характерне використання суб'єктивістського підходу до трактування суті ціни і її аналіз з використанням граничних величин: граничної корисності, граничних витрат, граничного доходу, граничної продуктивності чинників вироб-

ництва. У цьому підході вартість (цінність) визначається ступенем корисного ефекту, який міститься в товарі, а процес формування ціни включає такі етапи:

1. Виявлення потреб населення (дослідження ринку, виявлення потреб населення, які є ще не задоволеними, ранжирування потреб).

2. Вибір блага, яке найбільшою мірою задовольняє виявлені потреби, і визначення його цінності.

3. Визначення ціни блага (ціна розглядається як грошове вираження «цінності в обміні»).

4. Формування витрат на основі їх альтернативності, виходячи з обмеженості ресурсів.

5. Вибір відповідної технології виробництва.

6. Виробництво благ (товарів) згідно з обраною технологією.

7. Реалізація благ (товарів) – суспільне визнання благ як товару здійснюється де-факто, тобто до його виробництва.

Теорія маржиналізму (теорія цінності або граничної корисності) з'явилася в кінці 19 ст. В її розробку певний внесок зробили: французький математик і економіст А. О. Курно (1801 – 1877), німецький математик і економіст І. Г. Тюнен (1783 – 1850), німецький юрист і економіст Г. Г. Гессен (1810 – 1858) та інші.

А. О. Курно ввів поняття еластичного й нееластичного попиту. Він перший розробив модель максимізації прибутку монополістом: за рівності граничної виручки та граничних витрат в умовах монополії досягається максимум прибутку.

І. Г. Тюнен дослідив виробничу функцію й показав, що найбільший чистий дохід може бути отриманий в тому випадку, якщо граничні витрати кожного фактора виробництва будуть дорівнювати граничній віддачі від їх використання.

Г. Г. Гессен в книзі «Еволюція законів людської взаємодії» сформулював такі закони:

1) бажаність конкретного блага зменшується при збільшенні кількості цього блага;

2) раціональне споживання встановлюється при рівності співвідношення граничних корисностей благ, що споживаються, та їх цін [75].

Відповідно робиться висновок, що обсяг споживання благ визначається двома факторами – ціною товару й платоспроможним попитом. Засновниками теорії корисності є англійський економіст У. С. Джевонс (1835 – 1882), швейцарський економіст Л. Вальрас

(1834 – 1910), представники австрійської школи К. Менгер (1840 – 1921) і Е. Бем-Баверк (1851 – 1914). До послідовників даного напрямку відносять американського вченого Дж. Б. Кларка (1847 – 1938), австрійського економіста Й. А. Шумпетера (1883 – 1950) та інших.

На другому етапі розвитку теорії ціни можна виділити теорію граничної корисності (представники К. Менгер, У. Джевонс, Ф. Візер), згідно з якою ціна товару визначається альтернативною вартістю – сумою цін тих товарів, які можна придбати за цю ж грошову масу [23].

К. Менгер стверджував, що цінність економічних благ виявляється людиною в процесі задоволення її потреб. За його твердженням, цінність являє собою суб'єктивну думку про значення благ, які є в розпорядженні господарюючих людей для підтримання їх життя і добробуту, тому поза свідомістю людей її не існує. Запропонована Менгером та підтримана його учнями теорія вартості (цінності) блага «першого порядку» ставиться благам «наступних порядків», використаних під час його виготовлення. Теорія «австрійської школи» отримала назву «теорії ставлення».

А Дж. Б. Кларк (теорія граничної продуктивності) вважав, що ціна товару функціонально залежить від граничної корисності, а остання, у свою чергу, – від товарних цін, що зумовлені витратами виробництва.

Е. Бем-Баверк ставив завдання обґрунтувати існування закону величини цінності речі. Він стверджував, що цінність речі може бути змінена величиною її граничної корисності. Тому величина цінності матеріального блага визначається важливістю конкретної (або часткової) потреби, яка займає останнє місце в ряді потреб, які задовольняються за рахунок наявних матеріальних благ даного виду. Основою цінності є не найбільша або середня, а найменша корисність речі, яка дозволяє все ще з вигодою вживати її з господарського погляду. З процесу ціноутворення Е. Бем-Баверк виключив працю і витрати виробництва.

Таким чином, представники даного напрямку вважають, що ціна товару є наслідком суб'єктивних оцінок матеріальних благ учасниками обміну. Отже, цінність і ціна товару, як і попит на нього, визначаються психологією конкретного споживача.

Сьогодні положення ціннісної теорії ціни застосовуються в маркетингу [83, 158] і комерційному ціноутворенні [86].

На третьому етапі економісти-дослідники відмовилися від пошуку

субстанції ціни. На їх думку початковим пунктом теорії ціни є передумова, згідно з якою ринкові ціни – результат взаємодії попиту і пропозиції. При цьому встановлення ринкової рівноваги розглядається на двох рівнях: на ринку одного товару (А. Маршалл, Дж. С. Мілль) і на ринку декількох товарів (Л. Вальрас, В. Парето) [160, 165].

Так, згідно з теорією рівноваги попиту і пропозиції на мікрорівні процес формування ціни включає наступні етапи:

1. Визначення максимальної ціни (ціни попиту).
2. Визначення мінімальної ціни (ціни пропозиції).
3. Формування витрат на основі їх альтернативності.
4. Вибір відповідної технології виробництва.
5. Виробництво товару (робіт, послуг).
6. Формування ціни товару (робіт, послуг).
7. Реалізація товару (робіт, послуг)

Формування ціни на макрорівні складається з таких етапів:

1. Вивчення попиту й розміру попиту (купівельної спроможності населення).
2. Визначення сукупного обсягу попиту.
3. Визначення загального рівня цін.
4. Визначення сукупного обсягу пропозиції (виходячи з виробничого потенціалу).
5. Формування суспільних витрат (суми вартостей).
6. Виробництво і реалізація продукції (товарів, робіт і послуг).

При цьому передбачається взаємна узгодженість всієї системи спільних, приватних і одиничних рівноваг.

У теорії попиту і пропозиції (теорія рівноваги на мікрорівні) А. Маршалл, Дж. С. Мілль вказують: ціна – це результат взаємодії попиту і пропозиції. Зміни попиту пов'язані із зміною граничної корисності товару, а пропозиції – з впливом витрат виробництва. Мінімальна ціна (ціна пропозиції) об'єктивно визначається витратами виробництва, а максимальна ціна (ціна попиту) – платоспроможним попитом.

Засновник кембріджської теорії ціни й вартості А. Маршалл (1842 – 1924) в праці «Принципи політекономії» (1890) зробив спробу об'єднати погляди теоретиків класичної школи й маржиналістів. Тому його вважають засновником неокласичного напрямку економічної теорії.

Дослідження А. Маршалла розкривають механізм формування ринкової ціни, яка окреслюється ним як результат взаємодії корисності

й витрат, котрі відіграють однаково важливу роль. Взаємодія попиту та пропозиції визначає величину ринкової ціни рівноваги, за якої кількість запропонованого до продажу товару дорівнює кількості за-требуваного товару на ринку. Аналізуючи процес ціноутворення з огляду на вплив на нього різних чинників попиту та пропозиції й досліджуючи реальні відносини в ціні, А.Маршалл описує процес зміни цих відносин. Він не аналізує відносини з огляду на класові позиції, не розкриває зміст та процес становлення неопосередкованих ринком суспільних відносин, але його тлумачення ціни й ціноутворення відбиває розвиток відносин. Концепція ціни А.Маршалла фіксує певний етап розвитку нових відносин у межах старих, коли здійснюється спроба передбачення й визначення суспільних потреб і відповідно до цього планово окреслюються необхідний обсяг та структура виробництва.

Послідовниками даної школи є англійські економісти А. Пігу (1877 – 1959), Дж. В. Робінсон (1903 – 1983).

Свігове визнання представниці кембріджської школи Дж. В. Робінсон принесла її праця «Економічна теорія недосконалої конкуренції» (1933). Автор спробувала розглянути формування ціни в умовах, коли кожен виробник може бути монополістом у виробництві своєї продукції. Вона дослідила поняття «монопсонія», «чиста монополія», «олігополія», ввела поняття «дискримінація в цінах».

А представники теорії попиту й пропозиції (теорія рівноваги на мікрорівні) Л. Вальрас, В. Парето вважали, що мінова цінність (вона ж – «справедлива ціна» і «природна ціна») – це система цін, що задовольняє стан ринкової рівноваги в умовах вільної конкуренції і повної зайнятості [165].

До неокласичної школи відносять розроблену Л. Вальрасом розгнуну математичну модель, у якій він охопив практично весь процес руху продукту від його виробництва до кінцевого споживання. Його система рівнянь окреслює взаємозв'язок не лише між обсягами попиту й цінами на певний вид продукції, але й те, як впливає на ці величини розмір плати за чинники виробництва і рівень доходу трудящих. Важливим є те, що в ній виявляється співвідношення між виробництвом продукції і певними витратами різних чинників, використаних у виробництві даної продукції, тобто ставиться питання про виробничу функцію. Постановка цього питання і можливості його розв'язання математичним шляхом свідчать про те, що прогнозування ринкової

ситуації стає об'єктивною реальністю, що й відбивається в ціні товару. Теорія виробничих функцій набула подальшого розвитку й уточнення в працях західних економістів ХХ сторіччя П. Дугласа, Я. Тінбергена, Р. Солоу, Д. Кендріка, Е. Денісона.

Сучасні модифікації теорії рівноваги попиту і пропозиції знайшли своє відображення в моделі «конкурентної рівноваги» Ерроу – Дебре і спорідненій з нею моделі Мак – Кензі. У моделях рівноваги попиту й пропозиції була зроблена перша спроба органічно об'єднати основні (найбільш прогресивні) ідеї ціннісної і витратної концепцій ціни.

Розглядаючи існуючі концепції ціни, які виникли на різних етапах розвитку суспільства, виявляються моменти, які свідчать про зміну відносин у напрямку згасання товарних і формування неопосередкованих ринком зв'язків.

З вітчизняних економістів слід відмітити вклад вчених М. І. Туган-Барановського (1865-1919) і П. Б. Струве (1870-1944). М. І. Туган-Барановський в праці «Основи політичної економії» стверджував, що цінність і вартість – це логічні категорії господарства. Він вважав, що теорія граничної корисності доповнює класичну теорію вартості.

П. Б. Струве в працях «Господарство і ціна: критичні дослідження з теорії та історії господарського життя» (1913) та «Проблеми капіталу в системі політичної економії, побудованої на понятті ціни» (1917) визначав ціну як головну категорію економічної науки. Він вважав, що з цін логічно та історично складається цінність. Цінність не керує цінами. Утворенню цін передують тільки психічні процеси оцінки. Цей процес приводить до мінового акту. Тільки найновіший час з його залізничними тарифами, примусовими каральними цінами, регулюванням заробітної плати розширює поле раціональної побудови ціни, створює хоча б на обмеженому просторі дійсне управління цінами.

У радянській період проблемі ціноутворення і, насамперед, його основі – теорії трудової вартості – велика увага приділялася в працях Р. Д. Білоусова, А. С. Гусарова, А. А. Дерябіна, В. П. Дяченка та інших економістів. Водночас практика економічного розвитку держави кінця другого тисячоліття показала недостатню розробленість багатьох теоретичних і практичних питань ціноутворення і регулювання цін у специфічних умовах переходу до ринкових відносин, що виявилося в негативних економічних і соціальних наслідках.

# П'ЯТИГОРЕЦЬ ГАННА СЕРГІЇВНА



Народилася 18 серпня 1977 р. Закінчила Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у 1999 р. за спеціальністю «Облік і аудит» та здобула кваліфікацію економіста.

У 2012 р. захистила кандидатську дисертацію та отримала науковий ступінь кандидата економічних наук. Працює доцентом кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Сфера наукових інтересів – проблеми економіки та управління залізничним транспортом, розвиток бухгалтерського обліку в Україні.

ISBN 966150765-1



9 789661 507653