

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Чередниченко Олександр Юрійович

УДК 338.47:656.2.078

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2004 рік

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

Науковий керівник кандидат економічних наук, доцент Балака Євгеній Іванович, Українська державна академія залізничного транспорту, професор кафедри економіки та галузевого менеджменту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор Шинкаренко Володимир Григорович, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри менеджменту

кандидат економічних наук, доцент Гненний Микола Васильович, Дніпропетровський державний технічний університет залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки та менеджменту

Провідна установа Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, відділ транспортних послуг, (м.Одеса)

Захист відбудеться " _____ " _____ 2004 р. о _____ годині, на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майдан Фейєрбаха 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись в бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майдан Фейєрбаха,7.

Автореферат розісланий " _____ " _____ 2004 р.

Вчений секретар спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Аналіз розвитку залізничного транспорту в економічно розвинутих країнах показав, що в післявоєнні роки спостерігається загальна для всіх країн тенденція послаблення ролі залізничного транспорту на ринку перевезень і різке посилення конкурентної боротьби між різними видами транспорту. У країнах Заходу ця тенденція здебільшого обумовлена особливостями постіндустріального розвитку і має об'єктивний характер, тому що більшу частину валового внутрішнього продукту складає високотехнологічна продукція, що перевозиться переважно автомобільним транспортом відносно невеликими партіями на невеликі відстані.

З метою забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в усіх розвинутих країнах здійснюється комплекс заходів, націлених на вдосконалення організаційно-виробничої структури, поглиблення комерційних відносин між підприємствами залізничної галузі, застосування економічних методів управління, створення внутрішнього конкурентного середовища серед операторів перевезень.

Всі основні проблеми, які притаманні залізницям у розвинутих європейських країнах, властиві і для українського залізничного транспорту і, здебільшого, мають більш гострий характер, тому що кризові явища в національній економіці, що поглиблювалися протягом десятиріччя, у повній мірі торкнулися залізничного транспорту України.

Проблема конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень має багатогранний характер. Успішне її вирішення залежить від розв'язання таких взаємопов'язаних задач, як: оптимізація структури залізничного транспорту; вдосконалення системи управління галуззю на основі впровадження переважно економічних методів управління; введення гнучкої тарифної політики, що пристосована до конкурентного середовища; припинення перехресного фінансування вантажних і пасажирських перевезень, створення умов для самофінансування пасажирських перевезень і забезпечення їх прибутковості; організаційно-фінансове відокремлення інфраструктури залізниць від експлуатаційної роботи, забезпечення вільного доступу до інфраструктури операторам перевезень на конкурсній основі.

Проблемам підвищення ефективності роботи залізничного транспорту і його конкурентоспроможності присвячено ряд досліджень вітчизняних і зарубіжних вчених. Насамперед слід згадати праці М.В.Гненного, В.Л.Диканя, Г.М. Кірпи, Ю.Ф.Кулаєва, М.В.Макаренка, В.І.Пасічника, Є.М.Сича, Ю.М.Цветога, В.Г.Шинкаренка, Ф.Батисса, Є.Б. Постнікова, П.Г.Чигарова та інших. Однак слід відзначити, що посилення конкуренції на ринку перевезень потребує подальшого поглиблення теоретичних досліджень і методичних розробок щодо забезпечення

прибутковості пасажирських залізничних перевезень та припинення їх фінансування за рахунок вантажних перевезень; вдосконалення організаційно-виробничої структури залізничного транспорту на основі поглиблення комерційних відносин між його підприємствами, відокремлення залізничної інфраструктури від процесу перевезень; створення умов для розвитку внутрішньогалузевої конкуренції; введення гнучких тарифів відповідно до кон'юнктури ринку.

Розв'язання саме цих задач є визначальною умовою подальшого успішного розвитку залізничного транспорту, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетним напрямком наукових досліджень.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до Програми реструктуризації на залізничному транспорті України, затвердженої 18 серпня 1998 року. Тематика досліджень безпосередньо пов'язана з науково-дослідними роботами кафедри “Економіка і галузевий менеджмент” Української державної академії залізничного транспорту. Наукові результати і теоретичні дослідження є складовою науково-дослідної роботи “Удосконалення економічних взаємовідносин на залізницях України при реалізації Програми реструктуризації на залізничному транспорті” (Державний реєстраційний номер 0103 U 003538).

Мета і задачі дослідження. Метою дослідження є теоретичне обґрунтування методичних підходів щодо посилення конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах ринкового середовища, розробка практичних рекомендацій щодо подальшої комерціалізації підприємств галузі, адаптації організаційно-виробничої структури до ринкових умов та вдосконалення тарифної політики.

Для досягнення поставленої мети в роботі було поставлено такі задачі:

- дослідити економічну природу категорії “конкурентоспроможність” та стратегії її забезпечення на залізничному транспорті;
- проаналізувати вплив основних тенденцій макроекономічної динаміки на розвиток залізничного транспорту України і розкрити головні напрямки розвитку і функціонування залізничного транспорту України в умовах конкурентного середовища;
- здійснити аналіз виконання Програми реструктуризації на залізничному транспорті України, виявити закономірності реформування залізничної галузі в економічно розвинутих країнах;
- обґрунтувати пріоритетні напрямки комерціалізації залізничного транспорту України як засобу підвищення його конкурентоспроможності;
- обґрунтувати методичний підхід щодо визначення оптимального варіанта зміни тарифної політики на залізничному транспорті України, визначити найбільш ефективний варіант введення економічно виправданих тарифів з метою підвищення його конкурентоспроможності;

- розробити методичні підходи щодо визначення верхньої межі тарифів на вантажні перевезення і рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Об'єктом дослідження є конкурентоспроможність залізничного транспорту України на ринку транспортних послуг.

Предметом дослідження є методи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України.

Методи дослідження. Теоретичною основою дослідження є діалектичний підхід до пізнання взаємопов'язаних організаційно-виробничих і фінансово-економічних відносин, що виникають у процесі залізничних перевезень, а також між окремими структурними підрозділами залізничного транспорту. Методологічну основу склали досягнення економічної науки в галузі управління, ефективності виробництва, конкуренції; законодавчі та нормативні акти України щодо ринкових відносин, форм господарювання, обмеження монополізму.

Розв'язання задач, що поставлені в дисертаційному дослідженні, здійснювалось із застосуванням таких методів: економіко-статистичного, системного аналізу і синтезу (для аналізу здійснення Програми реструктуризації на залізничному транспорті України та узагальнення світового досвіду розвитку залізничного транспорту); наукового абстрагування та угруповання (для виявлення можливого впливу зміни тарифної політики на інші галузі економіки і життєвий рівень населення); економіко-математичного моделювання, оптимізації та прогнозування з використанням обчислювальної техніки (для виявлення оптимального варіанта зміни тарифної політики та прогнозування загальних доходів залізничного транспорту в перехідний період); логічного і факторного аналізу (для моделювання грошових потоків і розробки методу визначення величини зниження доходів від вантажних перевезень і підвищення доходів від пасажирських перевезень, а також методу визначення верхньої межі тарифів на вантажні перевезення).

Наукова новизна одержаних результатів. Основні результати дослідження, які характеризують особистий внесок здобувача, полягають у наступному.

Вперше:

- сформульовано головну передумову створення ринкового конкурентного середовища на залізничному транспорті – ліквідацію перехресного фінансування різних типів перевезень - та обґрунтовано систему роздільного забезпечення прибутковості вантажних та пасажирських перевезень (зниження тарифів на вантажні і підвищення тарифів на пасажирські перевезення; введення компенсаторних механізмів нейтралізації негативних соціальних наслідків підвищення пасажирських тарифів);

- виявлено можливі варіанти зміни тарифної політики, формалізовано їх моделі, обґрунтовано критерій оптимізації варіантів зміни тарифної політики, розроблено метод визначення оптимального варіанта переходу на нові тарифи.

Запропоновано оптимальний варіант зміни залізничних тарифів, що забезпечує рівновигідні умови всім учасникам процесу перевезень;

- розроблено метод визначення верхньої межі тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, що забезпечують його конкурентоспроможність у порівнянні з автомобільним, здійснено розрахунки верхньої межі тарифів на перевезення окремих вантажів залізничним транспортом;

- обґрунтовано методичний підхід щодо рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту в порівнянні з автомобільним при перевезенні вантажів, встановлено загальні закономірності змінювання рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту в залежності від маси вантажу, його вартості та відстані перевезень, проведено розрахунки рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту при перевезенні окремих вантажів.

Удосконалено методичний підхід щодо визначення вартості нитки графіка для вантажних і пасажирських перевезень, що враховує специфіку залізничних перевезень в Україні, за умов її продажу окремим операторам перевезень.

Дістало подальший розвиток теоретичне положення щодо поглиблення внутрішньогалузевих комерційних відносин шляхом створення на основі холдингу шести акціонерних компаній з управління залізничною інфраструктурою за напрямками міжнародних транспортних коридорів, компаній-операторів вантажних і пасажирських перевезень, з ремонту й обслуговування рухомого складу та інших основних фондів.

Практичне значення одержаних результатів. Одержані результати дозволяють здійснити фінансове розмежування вантажних і пасажирських залізничних перевезень шляхом зміни тарифної політики, забезпечити прибутковість обох видів перевезень, припинити фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Запропоновані методи дозволяють визначити оптимальний варіант зміни тарифної політики, який здатний зменшити негативні соціальні наслідки підвищення тарифів на пасажирські перевезення за рахунок зменшення тарифів на вантажні перевезення.

У роботі розроблено практичні напрямки подальшої реструктуризації залізничного транспорту і його комерціалізації на основі створення акціонерної холдингової компанії, надано практичні рекомендації щодо подальшого удосконалення організаційно-виробничої структури залізничного транспорту в умовах розвитку міжнародних транспортних коридорів. Запропоновано методи визначення верхньої межі тарифів на вантажні перевезення, показника конкурентоспроможності залізничного транспорту, які можуть бути використані при переході до гнучкої тарифної політики і створенні АРМ товарного касира. Також наведено концептуальні підходи до визначення вартості нитки графіка залізничних перевезень із урахуванням їх специфіки в Україні.

Основні результати є складовою методологічної бази підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, основні розробки схвалено керівництвом Укрзалізниці і враховано при підготовці пропозицій щодо подальшої реструктуризації залізничного транспорту України.

Крім того, результати дослідження використовуються в навчальному процесі в Українській державній академії залізничного транспорту та в Інституті підготовки та перепідготовки кадрів при викладанні дисциплін “Економіка транспорту” та “Проблеми економіки залізничного транспорту” студентам і слухачам економічних і технічних спеціальностей.

Особистий внесок здобувача. Результати наукових досліджень отримано особисто здобувачем. У наукових працях, які опубліковані в співавторстві, здобувачеві належить: розробка методу визначення верхньої межі тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом [2]; розробка алгоритму формування інформаційної бази, визначення економічного змісту її елементів виконання розрахунків з використання ПЕОМ [6]; методичний підхід до визначення показника конкурентоспроможності транспортних систем [7].

Апробація результатів роботи. Основні положення дисертаційного дослідження доповідалися на 63-й Міжнародній науково-технічній конференції кафедр Української державної академії залізничного транспорту та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2001 р.); II Міжнародній науковій конференції “Проблеми економіки транспорту” (Дніпропетровськ, 2002 р.); I Всеукраїнській науковій конференції студентів та аспірантів “Проблеми і перспективи економічної глобалізації” (Харків, 2002 р.); 64-й Міжнародній науково-технічній конференції Української державної академії залізничного транспорту та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (ХарДАЗТ, Харків, 2002 р.).

Публікації. Результати дослідження опубліковано у 8 наукових працях, у тому числі 5 статей - у фахових наукових виданнях. Загальний обсяг публікацій – 2,3 авторського аркуша, у тому числі у фахових виданнях – 1,9 авторського аркуша.

Структура дисертації. Дисертація складається з вступу, трьох розділів основної частини, висновків, списку використаних джерел і п'яти додатків. Загальний обсяг роботи складає 256 сторінок комп'ютерного тексту, у тому числі обсяг п'яти додатків – 57 сторінок. Дисертація містить 56 таблиць, 47 рисунків, у тому числі 7 таблиць і 28 рисунків на 22 окремих сторінках основної частини дисертації. Список використаних джерел складає 142 назви посилань на 12 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі розкрито доцільність розробки наукової проблеми, обґрунтовано її актуальність, сформульовано мету, задачі, предмет, об'єкт дослідження, визначено наукову новизну і практичну значущість отриманих результатів та рекомендацій.

У першому розділі **“Економічна природа та фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту”** визначено сутність та складові економічної категорії **“конкурентоспроможність”** підприємства (галузі), фактори конкурентоспроможності залізничного транспорту; розкриті проблеми розвитку залізничного транспорту України в умовах конкурентного середовища та інтеграції в загальноєвропейську транспортну систему, проаналізовано основні підходи щодо забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в економічно розвинутих країнах.

Аналіз розвитку залізничного транспорту України в роки її незалежності показав, що економічна криза в Україні спричинила різке зменшення вантажних і пасажирських перевезень залізничним транспортом. Водночас відсутність дієвої бюджетної підтримки залізничного транспорту з боку держави негативно вплинула на загальний стан основних фондів, темпи відновлення яких не перевищують 15% від потреби. Крім того, на першому етапі здійснення Програми реструктуризації на залізничному транспорті України не було створено умов, що дозволяють у подальшому здійснити фінансове відділення вантажних перевезень від пасажирських, припинити їх перехресне фінансування, відділити залізничну інфраструктуру від експлуатаційної діяльності, забезпечити вільний доступ операторам перевезень до інфраструктури залізниць на конкурсній основі. Все це спричиняє зростання собівартості перевезень, змушує підвищувати тарифи, що у свою чергу знижує конкурентоспроможність залізничного транспорту України, значно стримує його інтеграцію до європейської залізничної мережі.

Досвід реструктуризації залізничного транспорту економічно розвинутих країн показує, що в усіх країнах спостерігаються однакові підходи щодо реформування залізничної галузі. Процеси реструктуризації здійснюються на засадах, що типові для всіх країн із ринковою економікою: відокремлення управління інфраструктурою залізниць від комерційної роботи, сприяння розвитку недержавних структур на залізничному транспорті, створення комерційних компаній-перевізників, створення умов для розвитку внутрішньогалузевого конкурентного середовища, продаж ниток графіка на конкурсній основі. Найбільш поширеною формою об'єднання залізничних компаній у країнах Європи є холдинг, де держава володіє контрольним пакетом акцій.

Найважливішою сучасною проблемою залізничного транспорту України є підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. Успішне її вирішення може бути здійснено лише шляхом докорінної реструктуризації на залізничному транспорті з урахуванням досвіду провідних країн, поступового роздержавлення, що створить умови для його адаптації до ринкових відносин.

У другому розділі **“Концепція зміни тарифної політики як фактора конкурентоспроможності залізничного транспорту”** обґрунтовано, що необхідним кроком у подальшій реструктуризації залізничного транспорту і його

адаптації до ринкових відносин є відділення у фінансовому відношенні вантажних перевезень від пасажирських і припинення їхнього перехресного фінансування. Цю задачу можливо розв'язати лише на основі підвищення тарифів на пасажирські перевезення і відповідного зниження тарифів на вантажні перевезення. Досліджено можливі наслідки зміни тарифної політики для залізничного транспорту і його користувачів. Для цього проведено моделювання міжгалузевих фінансових потоків при введенні економічно виправданих тарифів. Проведений аналіз показав, що впровадження нової тарифної політики не призведе до зміни собівартості продукції підприємств в інших галузях економіки, оскільки зменшення транспортної складової в собівартості їх продукції створить умови для можливого підвищення рівня оплати праці в галузях, що користуються залізничним транспортом, і за рахунок цього дозволить збільшити відрахування до соціальних фондів, тобто підвищити соціальні виплати непрацездатному населенню. Завдяки цьому запропонований порядок зміни тарифної політики містить механізм нейтралізації негативних соціальних наслідків підвищення тарифів на пасажирські перевезення залізничним транспортом. Введення економічно виправданих тарифів доцільно проводити поступово, протягом року, з урахуванням нерівномірності вантажних і пасажирських перевезень у різні місяці року. Найбільш прийнятно розпочинати перехідний період восени, коли збільшуються обсяги вантажних перевезень і зменшуються обсяги пасажирських перевезень. Такий підхід дозволить підприємствам інших галузей протягом осені, зими, весни знизити витрати на перевезення вантажів і створити умови для підвищення оплати праці та збільшення відрахувань до соціальних фондів.

Розглянуті можливі варіанти зміни тарифної політики, побудовані їхні математичні моделі (формули (1), (2); рисунки 1,2).

Характер зниження вантажних і зростання пасажирських тарифів описується формулами:

$$\begin{aligned}
 Y_{(гр, пас) i} = & (Y_{гр, пас}^д + Y_{гр, пас}^э - Y_{гр, пас}^д \cdot \overline{T}_{гр, пас}^{(t_n - t_i)}) \cdot \beta - \\
 & - Y_{гр, пас}^д \cdot \overline{T}_{гр, пас}^{(t_n - t_i)} (\beta - 1),
 \end{aligned}
 \tag{1}$$

де $Y_{(гр, пас) i}$ – величина вантажного(пасажирського) тарифу в i – му місяці перехідного періоду (t_i); $Y_{гр, пас}^д$ – діючий тариф на вантажні (пасажирські) перевезення; $Y_{гр, пас}^э$ – економічно виправданий тариф на вантажні (пасажирські) перевезення; t_i і t_n – відповідно порядкові номери першого й останнього місяців

перехідного періоду; $\overline{T}_{\text{гр, пас}}$ - середньомісячні темпи зниження (підвищення) тарифів; β – коефіцієнт, що характеризує частку зниження (підвищення) тарифів;

$$Y_{(\text{гр,пас}) i} = \begin{cases} Y_{\text{гр, пас}}^{\text{д}} + \frac{Y_{\text{гр, пас}}^{\text{м}} - Y_{\text{гр, пас}}^{\text{д}}}{t_m - t_i} \cdot (t - t_1), & t \in [t_1, t_m] \\ Y_{\text{гр, пас}}^{\text{м}} + \frac{Y_{\text{гр, пас}}^{\text{э}} - Y_{\text{гр, пас}}^{\text{м}}}{t_n - t_m} \cdot (t - t_m), & t \in [t_m, t_n] \end{cases}, \quad (2)$$

де $Y_{\text{гр, пас}}^{\text{м}}$ – величина вантажного (пасажирського) тарифу в місяці t_m перехідного періоду, коли змінюються середньомісячні темпи зниження вантажних та підвищення пасажирських тарифів (точка перелому).

Обґрунтовано критерій вибору варіанта зміни тарифної політики, яким є беззбитковість переходу для всіх учасників процесу перевезень, у тому числі для залізничного транспорту. Розроблено метод визначення необхідної величини зниження доходів від вантажних перевезень ($\Delta D_{\text{гр}}$) для забезпечення прибутковості пасажирських (формула (3)):

$$\Delta D_{\text{гр}} = \text{ПУ}_{\text{пас}} + \frac{(d_n \cdot \text{ПУ}_{\text{пас}} + Z_{\text{пас}} \cdot R) \cdot g_{\text{ф}}}{(1 + g_{\text{соц}} - g_{\text{ф}})} + Z_{\text{пас}} \cdot R, \quad (3)$$

де $\text{ПУ}_{\text{пас}}$ - сукупні збитки від усіх пасажирських перевезень; d_n - частка збитків від пасажирських перевезень, обумовлених перевезеннями населення до місця роботи і назад та в особистих справах; $Z_{\text{пас}}$ - загальні витрати на залізничні пасажирські перевезення; R – установлений норматив рентабельності пасажирських перевезень; $g_{\text{соц}}$ - норматив відрахувань у соціальні фонди, у частках одиниці; $g_{\text{ф}}$ - норматив податку з доходу фізичних осіб, у частках одиниці.

Розроблено програмний продукт для визначення оптимального варіанта зміни тарифної політики в автоматизованому або автоматичному режимах.

Визначено оптимальний варіант зміни тарифної політики та індекси зміни тарифів для кожного місяця перехідного періоду (рисунки 3, 4).

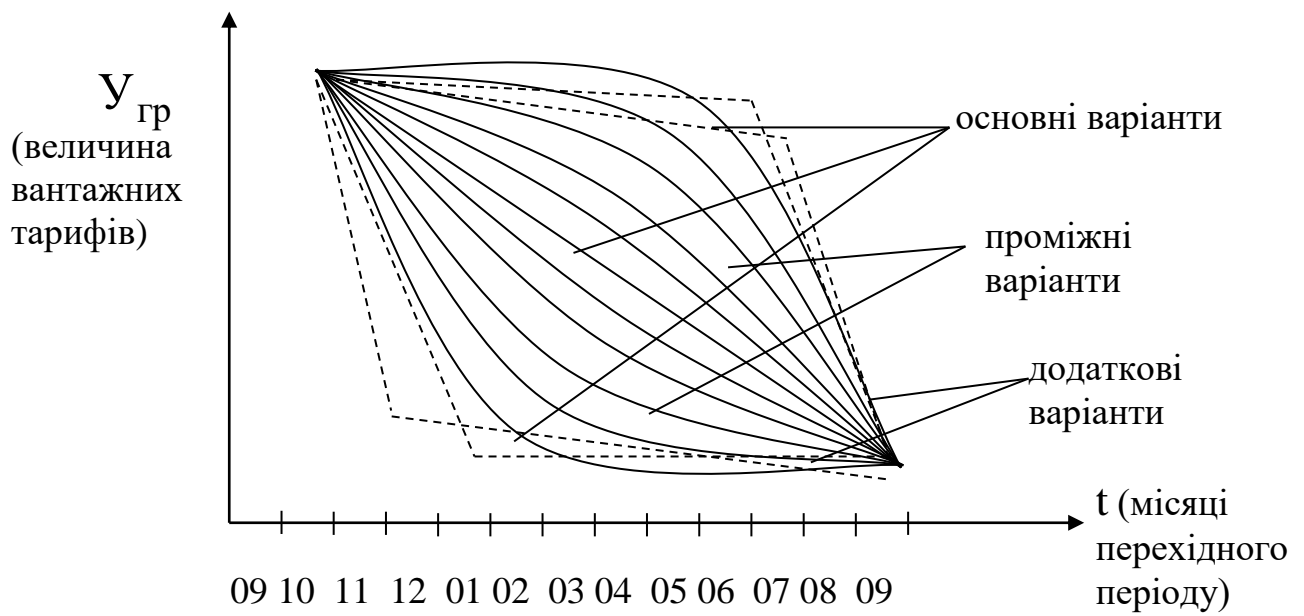


Рис. 1 Варіанти зниження тарифів на вантажні перевезення

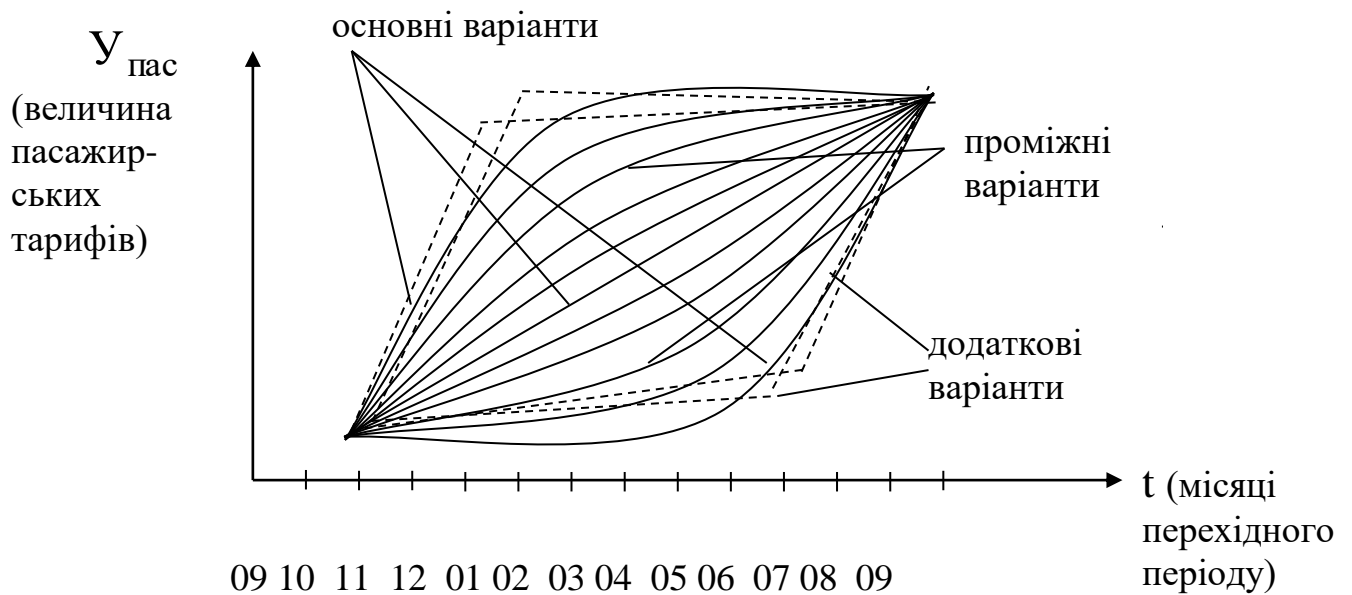


Рис. 2 Варіанти збільшення тарифів на пасажирські перевезення

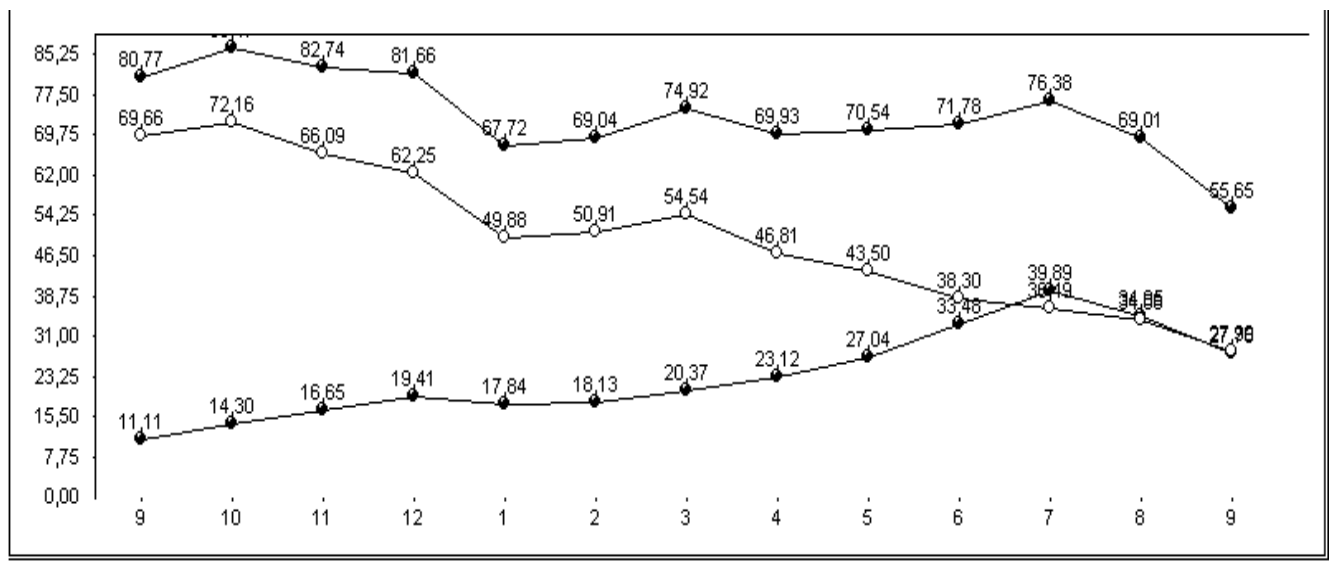


Рис. 3 Доходи залізничного транспорту за місяцями перехідного періоду при зміні тарифної політики

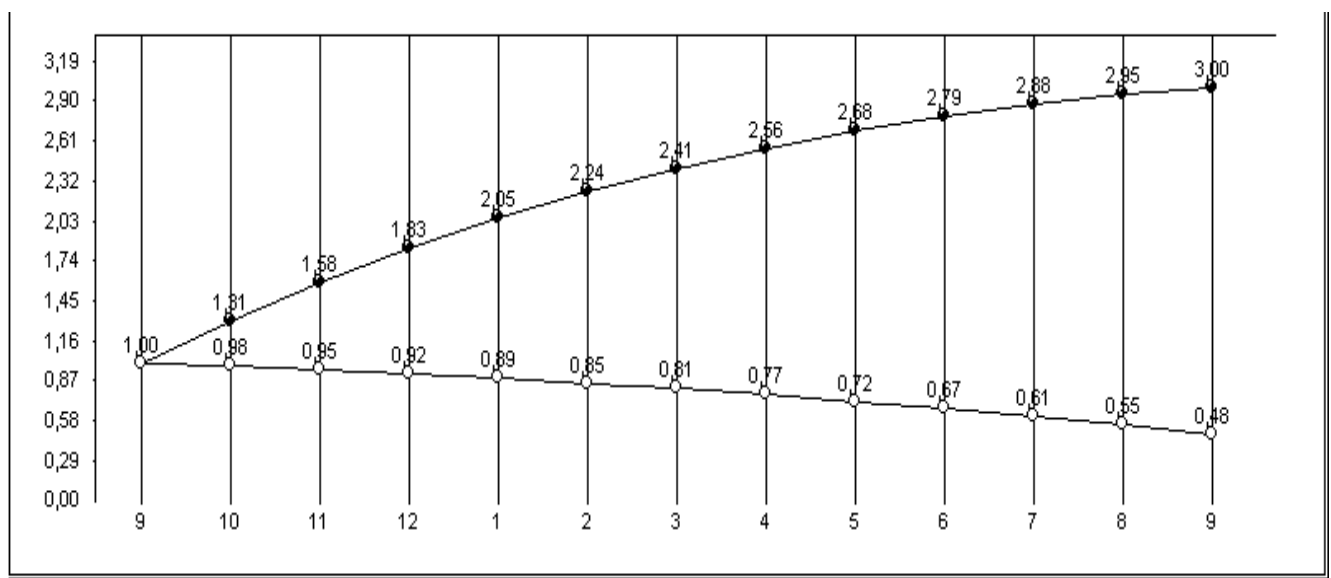


Рис.4 Індекси зміни дохідних ставок за місяцями перехідного періоду

У третьому розділі "**Комерціалізація залізничного транспорту як засіб підвищення його конкурентоспроможності**" визначено шляхи посилення конкурентоспроможності залізничного транспорту на основі поглиблення комерціалізації та удосконалення фінансових взаємовідносин між підприємствами Укрзалізниці, створення умов для переходу від адміністративних до переважно економічних методів управління галуззю.

Враховуючи закордонний досвід проведення структурних реформ на залізничному транспорті, обґрунтовано доцільність подальшої реструктуризації Укрзалізниці на засадах холдингу, де контрольний пакет акцій належатиме державі.

Це дозволить вдосконалити систему управління галуззю, знизити умовно-постійні витрати. Визначено необхідні заходи щодо поступової реструктуризації залізниці на засадах холдингу, а також послідовність їх здійснення. Перш за все необхідно провести фінансове розмежування вантажних перевезень від пасажирських шляхом зміни тарифної політики, після цього здійснити організаційно-фінансове відокремлення інфраструктури залізничного транспорту від перевізної діяльності. Це стане підґрунтям для створення на умовах конкурсу операторів вантажних і пасажирських перевезень, забезпечення їм доступу до інфраструктури на рівних умовах, виникнення внутрішньогалузевої конкуренції. На засадах холдингу пропонується створити: регіональні компанії з пасажирських перевезень далекого сполучення; муніципальні інтегральні транспортні компанії з приміських і внутрішньоміських перевезень; інтегральні компанії з перевезення вантажів за принципом "від дверей до дверей"; мережу державних компаній з управління інфраструктурою залізниць (мінімум - шість компаній за напрямками міжнародних транспортних коридорів). Підприємства, що здійснюють ремонт рухомого складу та матеріально-технічне постачання, доцільно реорганізувати в акціонерні компанії, що будуть діяти на умовах конкуренції.

Концерн Укрзалізниця, як власник інфраструктури, мусить надавати її в користування компаніям-перевізникам на основі продажу ниток графіка. Розглянуто систему оплати ниток графіка, що діє в Німеччині.

Запропоновано методичні підходи щодо визначення ціни нитки графіка на вантажні та пасажирські перевезення, що враховують особливості залізничних перевезень в Україні.

Ціну нитки графіка у вантажному русі пропонується встановлювати на основі показника "інтегрального вагоно-кілометра" ($\sum nS_i$) за формулою

$$\sum nS_i = \sum nS_{\text{баз}} \cdot K_{\text{ск}} \cdot K_{\text{мас}} \cdot K_{\text{сп}} \cdot (1 + \alpha), \quad (4)$$

де $\sum nS_{\text{баз}}$ – базові вагоно-кілометри від станції навантаження (відправлення) до станції розвантаження (призначення) за всім маршрутом або на окремих його ділянках; $K_{\text{ск}}$ – коефіцієнт, що враховує рівень маршрутної швидкості просування вагона від станції відправлення до станції призначення або на окремих ділянках маршруту; $K_{\text{мас}}$ – коефіцієнт, що враховує масу поїзда, до якого включений вагон; $K_{\text{сп}}$ – спеціальний коефіцієнт, що враховує спеціальні фактори (вид вагона, негабаритність вантажу та інші); α – коефіцієнт порожнього пробігу для вагонів, що

належать компаніям–перевізникам. Для вагонів Укрзалізниці цей коефіцієнт не враховується.

У пасажирському русі ціну нитки графіка пропонується встановлювати на основі показника “інтегральний потяго-кілометр” ($\sum Nl_i$), який визначається за формулою

$$\sum Nl_i = \sum Nl_{\text{баз}} \cdot K_{\text{кат}} \cdot K_{\text{ск}} \cdot K_{\text{мас}} \cdot K_{\text{сп}}, \quad (5)$$

де $\sum Nl_{\text{баз}}$ – базові потяго-кілометри за маршрутом прямування пасажирського потяга; $K_{\text{кат}}$ – коефіцієнт, що враховує категорію потяга в далекому або приміському сполученні; $K_{\text{ск}}$ – коефіцієнт, що враховує рівень маршрутної швидкості потяга; $K_{\text{мас}}$ – коефіцієнт, що враховує масу потяга за конкретним (і-тим) маршрутом; $K_{\text{сп}}$ – коефіцієнт, що враховує спеціальні фактори (наприклад, сезонні або часові терміни).

З метою посилення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень обґрунтовано доцільність введення гнучкої тарифної політики. Для цього розглянуто основні підходи до ціноутворення в умовах ринку; запропоновано метод визначення верхньої межі тарифів на вантажні перевезення в умовах конкурентного середовища. Верхня межа тарифу, що складається з двох ставок, на залізничні перевезення ($D_{\text{ЖД}}^{\text{ВП}}$), що забезпечує для вантажовласника умови рівновигідності використання різних транспортних систем перевезення конкретного вантажу між окремими пунктами, визначається за формулою

$$D_{\text{ЖД}}^{\text{ВП}} = \frac{Ц_{\text{Гр}} + 2a_{\text{авт}} \cdot p + v_{\text{авт}} \cdot l_{\text{пр}} \cdot \frac{p}{p_1}}{(1 + E_{\text{н}})^{t_{\text{см}} - t_{\text{авт}}}} - Ц_{\text{Гр}} - 4a_{\text{авт}} \cdot p + v_{\text{авт}} \cdot \frac{p}{p_1} (l_1 - l_2), \quad (6)$$

де $a_{\text{авт}}, a_{\text{жд}}$ – вартість (оплата) початково-кінцевих операцій при перевезенні маси вантажу (P) відповідно автомобільним або залізничним транспортом, коп./т; $v_{\text{авт}}, v_{\text{жд}}$ – вартість (оплата) рухомих операцій за 1 ткм відповідно при автомобільному і залізничному перевезенні, коп.; l_1, l_2 – відстань перевезення вантажу автомобільним транспортом відповідно від місця його перебування до станції відправлення і від станції прибуття до місця призначення, км; $l_{\text{жд}}$ – відстань перевезення вантажу залізницею, км; $l_{\text{пр}}$ – відстань прямого перевезення вантажу автомобільним транспортом "від дверей до дверей", км; p – маса вантажу, т; p_1 – вантажопідйомність автомобіля, т; $t_{\text{см}}, t_{\text{авт}}$ – кількість діб перевезення вантажу

відповідно при змішаному й автомобільному способі перевезення; E_n - середньодобова ставка банків за депозитними внесками.

Визначено поняття "тарифного коридору" (як різницю між верхньою і нижньою межами тарифу) та еластичності тарифу в його межах. Чим ширше "тарифний коридор", тим більше можливості у перевізника здійснювати гнучку тарифну політику, швидко реагувати на кон'юнктуру транспортних послуг, забезпечувати достатній рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту. Запропоновано та обґрунтовано показник ступеня конкурентоспроможності залізничного транспорту, який будується на співвідношенні ширини "тарифних коридорів" конкуруючих транспортних систем. Для окремих видів вантажних перевезень він визначається за формулою

$$K_{кс, i}^{ЖД} = \frac{\Pi_{ВП, i}^{ЖД} - \Pi_{НП, i}^{ЖД}}{\Pi_{ВП, i}^{авт} - \Pi_{НП, i}^{авт}}, \quad (7)$$

де $K_{кс, i}^{ЖД}$ - коефіцієнт конкурентоспроможності залізничного транспорту для і-го виду перевезень; $\Pi_{ВП, i}^{ЖД}$, $\Pi_{НП, i}^{ЖД}$ - відповідно верхня і нижня межа тарифу на залізничні перевезення і-го виду; $\Pi_{ВП, i}^{авт}$, $\Pi_{НП, i}^{авт}$ - відповідно верхня і нижня межа тарифу на автомобільні перевезення і-го виду.

Узагальнююча оцінка конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень може бути отримана шляхом визначення інтегрального показника, що враховує всі здійснені перевезення, за формулою

$$K_{кс, o}^{ЖД} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{кс, i}^{ЖД} p_i l_i}{\sum_{i=1}^n p_i l_i}, \quad (8)$$

де $p_i l_i$ - показник роботи на і-му вантажному перевезенні (вантажобіг).

Проведено розрахунки верхньої і нижньої границі залізничних тарифів на перевезення різних вантажів на різні відстані (загальна кількість – сорок вантажоперевезень), зроблено порівняльний аналіз із діючими залізничними тарифами, визначено ступінь конкурентоспроможності залізничного транспорту

для кожного окремого виду вантажних перевезень, виявлено закономірність зміни конкурентоспроможності залізничного транспорту від маси вантажу, його вартості і відстані перевезень. Розроблено програмний продукт для визначення верхньої і нижньої межі тарифу на окремі вантажні перевезення та ступінь їх конкурентоспроможності.

У додатках наведено матеріали та розрахунки, що підтверджують обґрунтованість отриманих результатів досліджень щодо визначення шляхів підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

ВИСНОВКИ

У дисертації запропоновано й обґрунтовано шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень та методи визначення її ступеня. У роботі отримано наступні наукові та практичні результати:

- проведено аналіз реалізації Програми реструктуризації на залізничному транспорті України, який показав, що до теперішнього часу не створені умови для фінансового розподілу вантажних і пасажирських перевезень, відділення інфраструктури залізниць від експлуатаційної діяльності, забезпечення вільного доступу до інфраструктури іншим перевізникам;

- узагальнено досвід реструктуризації залізничного транспорту в економічно розвинутих країнах. Встановлено, що процеси реструктуризації є типовими для всіх країн із ринковою економікою. У ході реструктуризації розв'язуються задачі відокремлення інфраструктури залізниць від комерційної роботи, сприяння розвитку недержавних компаній-перевізників, створення умов для розвитку внутрішнього конкурентного середовища, продажу операторам перевезень ниток графіка на конкурентній основі. Найбільш поширеною формою об'єднання залізничних компаній є холдинг, де держава володіє контрольним пакетом акцій;

- встановлено, що пріоритетним напрямком подальшої реструктуризації на залізничному транспорті України є фінансове відділення вантажних перевезень від пасажирських і забезпечення їх прибутковості. Це може бути здійснено на основі підвищення пасажирських тарифів і одночасного зниження тарифів на вантажні перевезення. Моделювання цих процесів показало, що запропонований порядок зміни тарифної політики містить механізм нейтралізації негативних соціальних наслідків підвищення тарифів на пасажирські перевезення;

- проаналізовано всі можливі варіанти зміни тарифної політики, побудовано їхні економіко-математичні моделі, обґрунтовано критерій вибору варіанта переходу на нові тарифи (яким є величина економічного ефекту, що отримують усі учасники перевезень у період зміни тарифної політики), розроблено метод визначення оптимального варіанта зміни тарифної політики та спеціальні програмні засоби, визначено оптимальний варіант переходу на нові тарифи,

застосування якого прийнятне з економічної точки зору для кожного з учасників процесу перевезень;

- обґрунтовано пропозиції щодо відділення інфраструктури залізниць від комерційної роботи, створення компаній, що володіють різними транспортними засобами (інтегральні компанії) і здійснюють перевезення на основі купівлі нитки графіка, запропоновано методичні підходи до визначення вартості нитки графіка для вантажних і пасажирських перевезень;

- розроблені теоретичні положення щодо поглиблення внутрішньогалузевих комерційних відносин між структурними підрозділами залізничного транспорту шляхом створення акціонерної холдингової компанії, де контрольний пакет акцій буде належати державі;

- обґрунтовано, що для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту доцільно введення гнучких тарифів. Запропоновано метод визначення верхньої межі тарифів на перевезення вантажів в умовах конкурентного середовища. Зроблено розрахунки верхньої межі тарифів на перевезення окремих видів вантажів різної маси, вартості на різні відстані, для чого розроблено спеціальні програмні засоби;

- запропоновано методичний підхід до визначення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту в порівнянні з автомобільним при здійсненні вантажних перевезень, в основі якого лежить співвідношення ширини “тарифних коридорів” залізничного і конкуруючого (автомобільного) транспорту;

- встановлено загальні закономірності змінювання конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень вантажів і фактори, що впливають на її рівень (маса, вартість та відстань перевезень вантажу).

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях:

1. Чередниченко А.Ю. Обеспечение безубыточности пассажирских перевозок – важнейшее условие реструктуризации железнодорожного транспорта //Вісник Харківського національного університету ім.В.М.Каразіна/ Економічна серія. - 2001. - №502. - С.261-267.
2. Балака Е.И., Чередниченко А.Ю. Концепция формирования тарифной политики как фактор конкурентобезопасности железнодорожного транспорта //Вісник Харківського національного університету ім.В.М.Каразіна/ Економічна серія.-2001.- №512.-С.57-59.
3. Чередниченко О.Ю. Удосконалення системи показників роботи залізничного транспорту в умовах його комерціалізації //Вісник Харківського національного університету ім.В.М.Карабіна/ Економічна серія.-2002.-№565.-С.104-106.

4. Чередниченко О.Ю. Проблеми реструктуризації залізниць України //Коммунальное хозяйство городов. Научно-технический сборник. Серия: экономические науки. -Киев, 2002. – Вып.40.-С.238-243.
5. Чередниченко А.Ю. Оптимизация вариантов реформирования тарифной политики на железнодорожном транспорте в условиях конкуренции на рынке перевозок //Вестник Национального технического университета "ХПИ". - 2002. - №11 - 2. - С.42-45.

Інші праці:

6. Балака Е.И., Главчев М.И., Чередниченко А.Ю. Автоматизированная система выбора оптимального варианта обеспечения безубыточности пассажирских перевозок //Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті.-2002. - №3.- С.80-83.
7. Балака Є.І., Чередниченко О.Ю. Узагальнюючий критерій конкурентостійкості транспортних систем //Проблеми економіки транспорту. Матеріали ІІ Міжнародної наукової конференції. – Дніпропетровськ, 2002.-С.105.
8. Чередниченко О.Ю. Особливості реструктуризації залізниць України в умовах створення міжнародних транспортних коридорів //Матеріали 63-ої Міжнародної науково-технічної конференції кафедр Академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств/ Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті.-2001.-№5, С.120.

АНОТАЦІЯ

Чередниченко О.Ю. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту – рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2004.

Досліджено вплив економічного стану України на національну транспортну галузь, розглянуто хід виконання Програми реструктуризації на залізничному транспорті України, узагальнено досвід розвитку залізничного транспорту в економічно розвинутих країнах світу. Визначено, що необхідною умовою забезпечення високої конкурентоспроможності залізничного транспорту є фінансове відділення вантажних перевезень від пасажирських шляхом одночасного зниження тарифів на вантажні перевезення і підвищення тарифів на пасажирські перевезення. Розглянуто можливі варіанти зміни тарифної політики, визначено оптимальний варіант переходу на нові тарифи.

Обґрунтовано доцільність перетворення Укрзалізниці на державну холдингову компанію, відокремлення залізничної інфраструктури від процесу перевезень, створення операторів перевезень різних форм власності.

Розроблено метод визначення верхньої межі тарифів на залізничні перевезення, запропоновано показник конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, конкурентоспроможність, реструктуризація, фінансове відділення вантажних перевезень від пасажирських, комерціалізація, гнучкі тарифи.

АННОТАЦІЯ

Чередниченко А.Ю. Пути повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта – рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 – экономика транспорта и связи. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2004.

Диссертация посвящена исследованию методических и практических аспектов повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке перевозок.

В ходе работы над диссертацией проведен анализ реализации Программы реструктуризации на железнодорожном транспорте Украины, который показал, что до настоящего времени не созданы условия для финансового разделения грузовых и пассажирских перевозок, отделения инфраструктуры от эксплуатационной работы, обеспечения свободного доступа к инфраструктуре другим перевозчикам.

Обобщен опыт реструктуризации железнодорожного транспорта в экономически развитых странах. Он показал, что во всех развитых странах наблюдаются одинаковые тенденции развития железнодорожного транспорта, процессы реструктуризации типичны для всех стран с рыночной экономикой. В ходе реструктуризации решаются задачи отделения инфраструктуры железных дорог от коммерческой работы, содействия развитию негосударственных структур - операторов перевозок и коммерческих компаний - перевозчиков, создаются условия для развития внутренней конкурентной среды, продажи нитки графика на конкурсной основе. Наиболее распространенной формой объединения железнодорожных компаний является холдинг, где государство владеет контрольным пакетом акций.

Установлено, что приоритетным направлением дальнейшей реструктуризации на железнодорожном транспорте Украины должно стать финансовое разделение грузовых и пассажирских перевозок и обеспечение прибыльности обоих видов перевозок. Это может быть осуществлено на основе повышения пассажирских тарифов и одновременного уменьшения тарифов на грузовые перевозки. Моделирование этих процессов показало, что предложенный порядок изменения тарифной политики содержит механизм, позволяющий

нейтрализовать отрицательные социальные последствия повышения тарифов на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом.

Обосновано, что введение экономически оправданных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки целесообразно осуществлять постепенно на протяжении двенадцати месяцев с учетом неравномерности обоих видов перевозок в разные месяцы года. Установлено, что наиболее оптимальным сроком начала перехода на новые тарифы является осенний период, когда увеличиваются объемы грузовых перевозок и уменьшаются объемы пассажирских, и закончить изменение тарифной политики осенью следующего года. Такой подход разрешит предприятиям других отраслей снизить транспортную составляющую в себестоимости продукции, что создаст условия для повышения доходов работающих и увеличения отчислений в социальные фонды.

Рассмотрены все возможные варианты изменения тарифной политики, построены их экономико-математические модели, обоснован критерий выбора варианта перехода на новые тарифы (которым является величина экономического эффекта, получаемого всеми участниками перевозок в период изменения тарифной политики), разработан метод и специальные программные средства определения оптимального варианта изменения тарифной политики, определен оптимальный вариант перехода на новые тарифы, применение которого не ухудшает экономического состояния участников процесса перевозок.

Опираясь на зарубежный опыт, разработаны и обоснованы предложения относительно следующих этапов реструктуризации на железнодорожном транспорте Украины, в ходе реализации которых целесообразно осуществить организационное отделение инфраструктуры железных дорог от коммерческой работы. Рекомендовано создать по меньшей мере шесть государственных компаний, которые будут владеть железнодорожной инфраструктурой по направлениям международных транспортных коридоров и обеспечивать перевозку на основе продажи нитки графика операторам перевозок. Предложены методические подходы к определению стоимости нитки графика для грузовых и пассажирских перевозок.

Разработаны предложения, направленные на углубление внутриотраслевых коммерческих отношений между структурными подразделениями железнодорожного транспорта путем создания акционерной холдинговой компании, где контрольный пакет акций будет принадлежать государству.

Обосновано, что для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта целесообразно введение гибких тарифов на грузовые перевозки. Предложен метод определения верхней границы тарифов на перевозку грузов в условиях конкурентной среды. Выполнены расчеты верхней границы тарифов на перевозку отдельных видов грузов разной массы, стоимости, на разные расстояния, для чего разработаны специальные программные средства.

Предложен методический подход к оценке уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта, разработан метод его определения при осуществлении грузовых перевозок, в основе которого лежит соотношение ширины тарифных "коридоров" железнодорожного и конкурирующего (автомобильного) транспорта, уточнено понятие "эластичности тарифных коридоров".

Определен уровень конкурентоспособности железнодорожного транспорта при разных грузовых перевозках. Установлены общие закономерности изменения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке перевозок грузов и факторы, которые влияют на ее уровень (масса груза, его стоимость и расстояние перевозок).

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, реструктуризация, финансовое отделение грузовых перевозок от пассажирских, коммерциализация, гибкие тарифы.

ANNOTATION

Cherednichenko A.Y. The ways of railway transport competability increasing.

Dissertation for obtaining the degree of the Candidate of Economic Sciences according to the speciality 08.07.04 – economics of transport and communication. Ukrainian State Academy of railway transport, Kharkiv, 2004.

The influence of economical condition of Ukraine to the national transport branch has been studied; the process of fulfilment of restructurization program on railway transport of Ukraine has been considered; the experience of railway transport development in leading countries of the world has been united. It was determined, that the necessary condition of high railway transport competability provision is financial separation of freight and passenger transportation by the way of decreasing tariffs for freight transportation and increasing tariffs for passenger transportation at the same time. The possible variants of the tariff politics change have been considered, the optimal variant of transfer to new tariffs has been determined.

The expediency of reorganization of Ukrzaliznytsia into the State holding company, the separation of railway infrastructure from the transportation process, the creation of transportation operators of different forms of property have been grounded.

The methods of the top limit determination to railway transportations has been developed, the indicator of railway transport competability has been offered.

Key words: railway transport, competability, restructurization, financial separation of freight and passenger transportation, commercialization, flexible tariffs.

Чередниченко Олександр Юрійович

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Спеціальність 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Відповідальний за випуск

к.т.н., доц. Зоріна О.І.

Підписано до друку “_____” _____ 2004 року

Форма паперу 60х90/16. Папір офсетний.

Обсяг 1,0 авт. арк.

Замовлення № _____. Тираж 100 примірників

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДК 112 від 06.07.2000 р.

Друкарня УкрДАЗТу

61050, Харків – 50, пл.. Фейербаха,7.