

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Паламарчук Ігор Васильович

УДК 656.2.078.8

КОНТРАКТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків - 2009

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України

Науковий керівник

кандидат економічних наук, професор
Чебанова Наталія Володимирівна,
Українська державна академія
залізничного транспорту, завідувач
кафедри обліку та аудиту;

Офіційні опоненти

доктор економічних наук, професор
Соболєв Володимир Михайлович,
Харківський національний університет
імені В. Н. Каразіна, завідувач кафедри
статистики, обліку та аудиту;

кандидат економічних наук, доцент
Гненний Микола Васильович,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту
імені В. Лазаряна, завідувач кафедри
економіки та менеджменту.

Захист відбудеться 03.04.2009 р. о 13-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий 27.02. 2009 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. В сучасний період залізничний транспорт України та його підрозділи одними з перших відчують негативний вплив фінансово-економічної кризи, основною причиною якої є глобальний спад активності базових галузей економіки, а в наслідок цього різкому спаду перевезень, що обумовлює ще більшу збитковість залізниць.

Близько 10 років залізничний транспорт України отримувал прибутки, проте мали місце невирішені проблеми: невідповідність матеріально-технічної бази і контингенту обсягам перевезень, старіння основних виробничих фондів, збитковість пасажирських перевезень, які досі фінансуються за рахунок вантажних, недосконале державне регулювання ціноутворення на залізничні перевезення, не виважена тарифна політика, загострення конкуренції з автомобільним транспортом, низька якість транспортних послуг тощо. Все це сьогодні обумовлює відносно низьку конкурентоспроможність галузей залізничного транспорту.

За різними аспектами аналізу собівартості перевезень і управління витратами (у т.ч. і у тарифних цілях), а також проблемами ціноутворення на залізничному транспорті опубліковані в різні періоди в монографіях, наукових працях, підручниках і статтях матеріали І.В. Белова, М.Н. Біленького, Г.А. Васильєвої, А.Є.Гібшмана, М. В. Гненного, В. А. Дмитрієва, А. Н. Єфанова, Т.В.Єлисеєвої, О.І. Журавля, А.Г. Захарова, М. В. Макаренка, М.Є.Мандрикова, Н.І. Мезенева, Н.Г. Смахової, В. М. Соболева, М.М. Толкачової, Е.Д. Ханукова, Л.Г. Ципина, А. В. Шмельова та багатьох інших авторів.

Дослідженню проблеми ціноутворення на транспортні послуги присвячені роботи вчених В. Л. Диканя, В.М. Запари, Н. М. Колесникової, А.В.Крейніна, В. К. Мироненка, В. І. Пасічника, В.П. Третьяк, В. В. Чорного, В.Г. Шинкаренка.

З метою підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в усіх розвинутих країнах здійснюється комплекс заходів, спрямованих на залучення додаткових обсягів залізничних перевезень за рахунок впровадження нових технологій перевезень, підвищення якості транспортних послуг, застосування гнучкої тарифної політики тощо.

Оскільки в умовах зростання конкуренції на ринку вантажних перевезень диктат транспортників замінюється диктатом вантажовласників, то одним з перспективних шляхів підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту є впровадження контрактних перевезень. Це перевезення будь-якого відправлення, які будуть здійснюватися за бажанням клієнта на необхідну відстань заданою швидкістю, максимально задовольняючи потребу вантажовласника і вантажоодержувача. Вони будуть здійснюватися за додатковим договором (контрактом) неповносоставними потягами, при необхідності – за окремою ниткою графіку. У зв'язку з цим собівартість таких

перевезень буде значно відрізнятися від собівартості звичайних вантажних залізничних перевезень, самі контрактні перевезення будуть більш конкурентоспроможними, ніж звичайні перевезення, тому для визначення плати за контрактне перевезення неможливо використовувати існуючі тарифи на вантажні залізничні перевезення. Тарифи на контрактні перевезення мають формуватися на науково обґрунтованій базі з урахуванням технологічного процесу таких перевезень та наявності конкуренції з боку інших видів транспорту.

Все вищеперелічене актуалізує дослідження в напрямку визначення собівартості і встановлення тарифів на контрактні вантажні залізничні перевезення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота виконана відповідно до Програми реформування на залізничному транспорті України, затвердженої у 2006 році. Тематика досліджень безпосередньо пов'язана з науково-дослідними роботами кафедри "Менеджмент на транспорті" Української державної академії залізничного транспорту. Результати дослідження використані при виконанні науково-дослідних робіт УкрДАЗТ в наукових напрямках Міністерства транспорту та зв'язку України: замовлення Укрзалізниці на розробку методичних рекомендацій з визначення договірних (вільних) тарифів на вантажні перевезення, роботи і послуги, що виконуються залізницями України (Укрзалізницею); госпдоговірної теми "Визначення ставок зборів і розробка рекомендацій з визначення ставок договірних тарифів" за №0102U006685 державної реєстрації.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є теоретичне обґрунтування методичних підходів до визначення конкурентоспроможних тарифів на контрактні вантажні залізничні перевезення, розробка практичних рекомендацій до впровадження контрактних перевезень на залізничному транспорті як інструмента підвищення його конкурентоспроможності.

Для досягнення цієї мети в дисертації поставлені наступні завдання:

- визначити головні напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах подальшого посилення конкуренції;
- обґрунтувати необхідність впровадження контрактних вантажних перевезень на залізничному транспорті;
- дати визначення сутності поняття "контрактні перевезення" і обґрунтувати пріоритетні види контрактних вантажних залізничних перевезень;
- обґрунтувати методичні підходи до визначення собівартості вантажних контрактних залізничних перевезень;
- на основі аналізу існуючих методів ціноутворення на вантажні залізничні перевезення та з урахуванням посилення конкурентної боротьби на ринку вантажних перевезень розробити методику побудови тарифів на контрактні вантажні залізничні перевезення;

- розробити програмне забезпечення для визначення собівартості і побудови тарифів на контрактні перевезення.

Об'єкт дослідження - ціноутворення на вантажні залізничні перевезення в умовах ринкової трансформації економіки України.

Предмет дослідження – удосконалення тарифів на вантажні контрактні залізничні перевезення як шлях підвищення конкурентоспроможності залізниць.

Методи дослідження. Теоретичною основою проведених досліджень є наукові роботи вітчизняних та зарубіжних вчених економістів з питань собівартості та ціноутворення по вантажні залізничні перевезення. Методологічною основою дисертаційної роботи є філософські принципи пізнання, діалектичний підхід, сучасна економічна теорія, комплексне і системне дослідження економічних процесів і явищ, наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених з проблем економіки залізничного транспорту, ціноутворення на залізничному транспорті, а також законодавчі та нормативні акти, які регулюють ціноутворення в монопольних утвореннях в Україні. Для досягнення мети роботи були використані загальнонаукові та специфічні методи дослідження, зокрема: системно-структурний підхід використовувався для аналізу й оцінки ролі й місця залізничного транспорту в транспортній системі України; економіко-математичні методи були використані при розробці методичних підходів до визначення тарифів на різні види контрактних перевезень. Широко застосовувалися також прийоми узагальнення, групування, абстрагування, аналізу, синтезу, порівняння тощо.

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

Вперше:

- сформульовано поняття контрактного вантажного залізничного перевезення, на відміну від існуючих різнопланових характеристик, та науково обґрунтовано перспективні види контрактних залізничних перевезень для залізничного транспорту України;

- розроблені і запропоновані тарифи на КВЗП з урахуванням їх застосування залежно від стану економічного середовища;

Удосконалено:

- показники визначення собівартості контрактного вантажного залізничного перевезення за рахунок врахування маси поїзда з метою розширення можливості застосування позиціонування на ринку вантажних перевезень;

- методику визначення собівартості вантажних залізничних перевезень в частині урахування специфіки здійснення контрактних перевезень, що суттєво доповнює можливість більш детальних наукових досліджень проблеми;

Дістали подальшого розвитку:

- методичні підходи до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення на основі обґрунтованого нового виду перевезень, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізниць;

- концепція реформування галузі залізничних перевезень за рахунок введення контрактних перевезень, що обумовлює привабливість галузі в наданні послуг.

Практичне значення отриманих результатів. Основні наукові положення і практичні рекомендації, що сформульовані та обґрунтовані в дисертаційному дослідженні, використані Головним комерційним управлінням Укрзалізниці при визначенні ставок договірних тарифів на базі виконаної та впровадженої НДР теми “Визначення ставок зборів та розробка рекомендацій по визначенню ставок договірних тарифів” (Державний реєстраційний номер 0102U006685), а також використовуються у навчальному процесі при викладанні курсів лекцій з дисциплін “Ціноутворення і тарифи на залізничному транспорті” і “Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту” студентам спеціальності “Менеджмент організацій” УкрДАЗТ та в інституті підготовки та перепідготовки кадрів. Результати дослідження використовуються у дипломному проектуванні спеціалістів і магістрів менеджерів.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження і наукові публікації, у яких викладено основні положення і результати дисертації, є самостійно виконаними працями. У наукових працях, які виконано в співавторстві, здобувачу належать теоретичні підходи до визначення тарифів на додатковий обсяг перевезень [4], теоретичні підходи до визначення тарифів на прискорене вантажне перевезення [5], визначення вантажних тарифів у випадку присутності конкуруючих видів транспорту у напрямку перевезення [6], визначення тарифів у випадку знижки цін на продукцію для потреб залізниць [7].

Апробація результатів роботи. Основні результати роботи доповідалися автором і отримали позитивну оцінку на науково-практичних конференціях: "Україна наукова 2001" (Дніпропетровськ, 2001 р.); «Молодь в умовах нової соціальної перспективи» (Житомир, 2001 р.); "Исследования и оптимизация экономических процессов" Оптимум – 2001" (Харків, 2001 р.); 64-66 науково-технічних конференціях (Харків, 2002-2004 р.р.);

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 14 наукових праць обсягом 3,2 д.а., у тому числі 5 статей у фахових виданнях обсягом 2,1 д.а.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається з вступу, трьох розділів, десяти підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи 294 сторінок, в т.ч. основного тексту 158 сторінок, робота містить 20 таблиць; 20 рисунків та 13 додатків на 118 сторінках. Список

використаних джерел нараховує 200 найменувань на 18 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено мету і завдання, об'єкт і предмет дослідження, відображено наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, викладено відомості про апробацію результатів дисертації, а також структуру і обсяг роботи.

У першому розділі «Теоретичні та методичні основи підвищення конкурентоспроможності українських залізниць на транспортному ринку» проаналізовано місце залізничного транспорту на ринку транспортних послуг. На основі аналізу моніторингу роботи всіх видів транспорту за 1995-2007 роки, а саме: динаміки відправлення вантажів, середньої відстані перевезень 1 т вантажу, вантажообігу та інших показників визначено, що залізничний транспорт залишається основним у вантажних перевезеннях, незважаючи на кризові явища, що мали місце в економіці України у 1992-1999 роках і негативно позначається на діяльності транспортної галузі.

Основним конкурентом залізничного транспорту залишається автомобільний транспорт, який в умовах ринку використовує наступні конкурентні переваги: здійснення перевезень “від дверей до дверей”, більша швидкість перевезення вантажів, краще забезпечення схоронності вантажів, спрощене оформлення документів на перевезення та інші.

Аналіз перевізної роботи окремих видів транспорту провідних країн свідчить про те, що вантажні перевезення наукоємної продукції припадає в основному на долю автомобільного транспорту. Залізничного транспорту залишаються, в основному, масові вантажі. До того ж існують тенденції до зниження матеріаломісткості продукції, тобто не можна сподіватися на значне зростання обсягів перевезень залізничним транспортом, а отже, отримання очікуваних доходів від перевезень. Тому в теперішній час актуальною є проблема пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

Визначено поняття конкурентоспроможності транспортного підрозділу як здатності задовольнити клієнтів у перевезеннях повного обсягу і якості, що дозволяє першому зайняти провідне місце на ринку транспортних послуг, забезпечити економічну стабільність роботи в умовах ризиків і невизначеності і досягти необхідних темпів зростання на перспективу.

Визначено фактори, що впливають на конкурентоспроможність транспортної продукції і умовно структуровано їх на три групи: фактори якості, маркетингові, комерційні та інші. На основі аналізу вищеперерахованих груп факторів визначені конкурентні переваги залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту.

Виділено фактори, що впливають негативно на конкурентоспроможність залізничного транспорту: зовнішні, внутрішні, у тому числі відносно великі тарифи на перевезення, низька якість сервісних послуг, тощо.

Обґрунтовано, що підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту слід очікувати із залученням додаткових вантажопотоків. Тому пропонується на залізничному транспорті України активізувати перевезення, які будуть здійснюватися на основі додаткової угоди між вантажовласником і залізницею (контрактні перевезення). Разом с тим по контрактних вантажних перевезеннях собівартість буде відрізнятися від собівартості звичайного вантажного перевезення, це унеможливило використання діючих тарифів для звичайних перевезень при визначенні плати за контрактне перевезення. Зазначене обумовлює доцільність подальших досліджень в напрямку визначення собівартості і тарифів на контрактні вантажні залізничні перевезення.

У другому розділі «Дослідження організаційно-економічних основ ціноутворення» проведений аналіз підходів з визначення калькуляції собівартості залізничних перевезень. Відзначено, що основи методів розрахунку й аналізу собівартості перевезень закладені були ще в працях російських вчених у кінці ХІХ початку ХХ століття. Проте найбільш ґрунтовні дослідження витрат і собівартості перевезень і розробка методів аналізу собівартості для практичних цілей були зроблені вченими за радянських часів.

Нині використовуються наступні основні методи визначення собівартості перевезень:

- метод розрахунку експлуатаційних витрат за статтями та елементами витрат з наступним визначенням собівартості перевезень (або метод безпосереднього розрахунку, метод прямого рахунка);
- метод витратних ставок.

Крім того, для різних цілей використовують метод коефіцієнтів впливу основних факторів на собівартість перевезень, метод питомих ваг витрат, метод коефіцієнтів зміни середньодорожньої собівартості перевезень.

Відмічено, що існуючі способи розподілення експлуатаційних витрат є недосконалими, що до умов ринкових відносин. Так допускається ряд умовностей у розподілі непрямих витрат пропорційно тим чи іншим вимірникам. Тому доцільно зазначити, що правомірність їхнього застосування надалі підлягає подальшому вивченню і корегуванню.

Охарактеризовано існуючу систему ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, відмічено особливості транспортних тарифів.

Відзначено, що транспортні тарифи визначаються на основі нормативів витрат і прибутку: до витрат по рухомій і початково-кінцевих операціях додається норматив прибутку. Недоліками існуючої системи розрахунку тарифів є те, що вони є єдиними для всієї залізничної мережі і не враховують реальні витрати на перевезення на конкретних напрямках, тобто як тарифну базу використовують середньогалузеву собівартість перевезень вантажів. Її

застосування приводить до зниження прибутку залізничного транспорту і на напрямках із собівартістю нижче середньогалузевого рівня – через штучне стримування обсягів перевезень і недотримання доходів і прибутку, а на напрямках із собівартістю вище середньо галузевогорівня – внаслідок штучного залучення додаткового обсягу перевезень і викликаної цим перевитрати коштів залізничного транспорту.

Другим недоліком є те, що діючі тарифи будуються на основі витрат залізничного транспорту і не враховують ні ціни вантажів, що перевозяться, ані попит на ці вантажі.

Третім недоліком є використання при побудові тарифів принципу, згідно з яким він має забезпечувати покриття витрат і отримання прибутку.

Однак враховуючи те, що залізничний транспорт є багатомоноклатурним виробництвом (кожен вид перевезень на різні відстані – окремий вид продукції), можна було б побудувати тарифи таким чином, щоб отримувати максимальний сукупний прибуток. При цьому можливо для окремих видів перевезень встановити тариф на рівні собівартості (наприклад, по масових вантажах), і компенсувати це підвищеними тарифами на перевезення дорогих вантажів, що користуються підвищеним попитом.

Таким чином усі перераховані недоліки свідчать про те, що існуючі залізничні тарифи не можуть бути конкурентоздатними на ринку вантажних перевезень, тому що вони не орієнтовані на клієнта. Ці тарифи в умовах конкуренції мають потребу в істотному удосконаленні. Тим більше їх неможливо застосувати для контрактних перевезень. Тому з метою впровадження на мережі залізниць контрактних перевезень необхідно розробити теоретичні та методичні підходи до визначення провізної плати на усі види контрактних перевезень, розглянутих у даному дисертаційному дослідженні.

Враховувати витрати по вантажних і окремо по пасажирських перевезеннях так само неможливо, як і визначити витрати по елементах перевізного процесу для конкретних умов. Тому для визначення собівартості контрактного перевезення необхідно скористатися зкорегованими з урахуванням конкретних умов середньосітьвовими і середньогалузевими собівартостями вантажних перевезень. Для визначення зкорегованих собівартостей доцільно скористатися методом витратних ставок, застосувавши підходи, закладені в методах коефіцієнтів впливу основних факторів на собівартість перевезень і питомих ваг витрат. Це дозволить при існуючому обліку витрат найбільш точно визначити собівартість контрактного перевезення для тарифних цілей. З цією метою проаналізовано вплив різних факторів на собівартість вантажних перевезень.

У третьому розділі «Методичні підходи та визначення тарифів на вантажні контрактні перевезення» запропоновано теоретичні та методологічні підходи до визначення тарифів:

- на додатковий обсяг перевезень;

- у випадку знижки цін на продукцію, що відпускається для потреб залізниць;

- на прискорене вантажне перевезення з урахуванням наявності конкуруючого транспорту у напрямку перевезення і без конкуруючого транспорту у напрямку перевезення.

З метою залучення додаткових обсягів перевезень необхідно розробляти такі вантажні залізничні тарифи, які сприяли збільшенню обсягів виробництва в вантажоутворюючих галузях. Для цього доцільно впроваджувати контрактні перевезення, відповідно до яких залізниці знижують тарифи в обмін на збільшення обсягів перевезень. І якщо загальний обсяг перевезень (з обліком додаткового) освоюється залізницею без збільшення пропускнуої спроможності (а це цілком реально, тому що маються величезні резерви пропускнуої спроможностей), то для залучення додаткових обсягів перевезень не потрібні додаткові капітальні вкладення.

В обмін на збільшення обсягів перевезень залізниці мають поділитися додатковим прибутком з вантажовласником. Якщо частина цього прибутку залишиться у вантажовласника у вигляді економії транспортних витрат за рахунок більш низьких, у порівнянні зі звичайними, тарифів на перевезення вантажів, це дозволить вантажовласнику збільшити рентабельність своєї продукції або знизити кінцеву ціну і зробити її більш конкурентоздатною. Якщо частина цього прибутку залишиться у залізниці, то це дозволить збільшити сукупний прибуток залізниць по вантажних перевезеннях, що позитивно відіб'ється на фінансово-економічному стані залізничного транспорту. Тому необхідно визначити інтервал, у якому буде знаходитися взаємовигідний тариф для додаткового обсягу вантажних перевезень. Цей тариф буде нижчим, ніж звичайний тариф. Якщо клієнт не пред'являє додатковий обсяг перевезень, то використовувати необхідно звичайний тариф, а от за пред'явлення додаткового обсягу необхідно брати знижений тариф.

В моделі до визначення тарифів на додатковий обсяг перевезень, розраховувались:

- вантажообіг;
- додатковий збір за початково-кінцеві операції для додаткового обсягу;
- максимально можливий коефіцієнт знижки зі звичайного тарифу в частині рухомої операції;
- величина взаємовигідної для вантажовласника та залізниць знижки з тарифу в частині рухомої операції;
- доходна ставка зі знижкою за 1 т-км в частині рухомої операції, грн/т-км;
- додатковий прибуток, який отримають залізниці за умови освоєння додаткового обсягу перевезень по тарифах із запропонованою взаємовигідною знижкою.

Розроблена програма, яка дозволяє розрахувати любий з показників. Розрахункова таблиця має наступний вигляд і представлена в табл. 1.

Результати моделювання свідчать про те, що:

- собівартість перевезень за умови освоєння додаткового обсягу знижується;
- зниження собівартості перевезення дозволяє знизити тариф на перевезення;
- встановлення взаємовигідної знижки з тарифу дозволяє отримати додаткові прибутки як залізницям, так і вантажовласникам;
- зменшення тарифів на перевезення вантажів призводить до зниження транспортних витрат, що дозволяє, у разі необхідності, використання цінових факторів, підвищення конкурентоспроможності вантажу, знижувати ціну на вантаж у пунктах споживання.

Таблиця 1

Розрахунок показників моделі до визначення тарифів на додатковий обсяг перевезень

Показники	Величина
Додаткова кількість вантажів, т	100000
Додатковий обсяг перевезень, т-км	31000000
Збір за рухому операцію для додаткового обсягу перевезень	1041600
Додатковий збір за початково-кінцеві операції для додаткового обсягу, грн.	499900
Додатковий збір для додаткового обсягу перевезень	0
Середня дальність перевезення додаткового вантажу, км	310
Собівартість в частині залежних витрат, грн.	0,0225
Прибуток на 1 тонну вантажу по початково-кінцевих операціях, грн.	4,999
Додаткові збори на 1 тонну вантажу, грн.	0
Середньосітьове значення собівартості 1 т-км	0,045
Питома вага залежних витрат в загальних експлуатаційних витратах по вантажних перевезеннях	0,5
Доходна ставка за 1 т-км в частині рухомої операції, грн.	0,0336
Максимальний коефіцієнт знижки зі звичайного тарифу в частині рухомої операції	0,8103
Величина знижки з тарифу в частині рухомої операції	0,4051
Доходна ставка зі знижкою за 1 т-км в частині рухомої операції, грн.	0,020
Додатковий прибуток залізниць від збільшення обсягу перевезень за звичайними тарифами, грн.	844000,00
Плата за рухому операцію для додаткового обсягу перевезень за звичайними тарифами, грн.	1 041 600,00
Плата за рухому операцію для додаткового обсягу перевезень зі знижкою	619 600,00
Додатковий прибуток залізниць зі знижкою	422 000,00

Досвід роботи як вітчизняних залізниць, так і закордонних, свідчить про те, що зниження тарифів, як правило, призводить до збільшення обсягів перевезення. Можливі ситуації коли вантажовласнику надається можливість перевозити вантажі за зниженими тарифами в обмін на можливість залізницями купувати паливно-енергетичні та матеріальні ресурси за більш низькими цінами, це є вигідним і для вантажовласника, і для залізниці, і для економіки країни в цілому, оскільки такі дії сприяють збільшенню обсягів виробництва в вантажоутворюючих галузях, збільшенню об'ємів вантажних залізничних перевезень, збільшенню обсягів виробництва реального валового внутрішнього продукту.

У моделі до визначення вантажних тарифів у випадку знижки цін на продукцію, що відпускається для нужд залізниць, розраховується:

- величина знижки з дійсного тарифу в частині рухомої операції, %;
- доходна ставка зі знижкою за 1 т-км в частині рухомої операції, грн./т-км;

км;

- плата за рухому операцію зі знижкою, грн.

У зв'язку з падінням обсягів перевезень терміни доставки вантажів залізничним транспортом збільшилися, тому що зросли простої навантажених вагонів у очікуванні відправлення на сортувальних і технічних станціях. Через збільшені терміни доставки частина клієнтів перейшла на автотранспорт. Для залучення цих клієнтів на залізничний транспорт доцільно впроваджувати такі контрактні перевезення, відповідно до яких знижуються вагові норми поїздів, мінімальна кількість вагонів у поїзді не обмежується (такий поїзд може складатися навіть з одного вагона), за рахунок чого зводяться до мінімуму простої навантажених вагонів і істотно скорочуються терміни доставки вантажів. Собівартість такого перевезення зростає. Однак, якщо клієнт готовий оплатити перевезення за більш високим тарифом, що дозволяє компенсувати зростаючі витрати залізниць і дістати визначений прибуток, таке перевезення буде вигідним для залізниці. Якщо при цьому прискорення доставки вантажу призводить до одержання клієнтом додаткового економічного ефекту за рахунок прискорення оборотності його оборотних коштів, то таке перевезення буде вигідним і вантажовласнику, тому що буде сприяти підвищенню ефективності роботи підприємств, що надають вантаж до перевезення. Для такого перевезення необхідно визначити взаємовигідний тариф, що дозволить, з одного боку, збільшити прибуток залізниць, а з іншого боку, одержати вантажовласнику більший економічний ефект.

При прискоренні доставки вантажу, при умові відсутності конкуруючих видів транспорту в напрямку перевезення, за рахунок зменшення простоїв навантажених вагонів у очікуванні відправки, на сортувальних і технічних станціях збільшуються витрати по рухомій операції, тому при прискоренні доставки вантажу варто збільшувати плату за рухому операцію. Це економічно виправдано, тому що саме доходи за рухому операцію будуть розподілятися між залізницями-учасниками перевізного процесу, а збільшені витрати по пере-

суванню поїздів при прискоренні доставки вантажів будуть як раз компенсовані більшою платою за рухому операцію.

Розрахунок показників виконувався в табличній формі і наданий в табл. 2.

Таблиця 2

Розрахунок показників по моделі до визначення вантажних тарифів у випадку знижки цін на продукцію, що відпускається для потреб залізниць

Показники	Величина
Дальність перевезення, км	310
Розмір відправки, т	100000
Додатковий обсяг перевезень, тис. т-км	31000
Доходна ставка за 1 т-км в частині рухомої операції, грн.	0,0240
Зміна витрат на перевезення, тис. грн.	10,00
Плата за рухому операцію для додаткового обсягу перевезень за звичайними тарифами, тис. грн.	745,00
Коефіцієнт знижки зі звичайного тарифу в частині рухомої операції	1,34
Доходна ставка зі знижкою за 1 т-км в частині рухомої операції, грн.	0,0237
Плата за рухому операцію для додаткового обсягу перевезень зі знижкою, тис. грн.	735,00

В моделі до визначення тарифів на прискорене вантажне залізничне перевезення при відсутності конкуруючих видів транспорту в напрямку перевезення, розраховувались:

- верхня межа доходної ставки за 1 т-км, грн./т-км;
- собівартість 1 т-км при прискореній доставці, грн./т-км;
- дисконтна ставка за добу.

Якщо в напрямку контрактного перевезення існують конкуруючі види транспорту, що потенційно можуть переключити на себе вантажопотоки, то при розрахунку тарифів на контрактне перевезення необхідно враховувати і терміни доставки, і тарифи на конкуруючих видах транспорту. Розрахунок виконувався в табличній формі і наданий в табл. 3.

Результати розрахунків дозволяють зробити наступні висновки:

- дальність перевезення вантажу не значно сприяє зміні верхньої межі доходної ставки;
- верхня межа доходної ставки цілком залежить від збільшення часу скорочення строків доставки вантажу;

- дана модель дозволяє розрахувати собівартість 1 т-км при прискореній доставці вантажу, що дозволяє оцінювати витрати залізниці при даному перевезенні.

Таблиця 3

Форма розрахунку показників по моделі до визначення тарифів на прискорене вантажне залізничне перевезення при відсутності конкуруючих видів транспорту в напрямку перевезення

Показники	Величина
Дальність перевезення вантажу, км	350
Доходи на 1 тонну вантажу по початково-кінцевих операціях, грн.	4,999
Додаткові збори на 1 тонну вантажу, грн.	0
Ціна 1 тонни перевозимого вантажу, грн.	1000
Річний банківський відсоток по депозитних вкладах, %	15
Дисконтна ставка за добу	1,000383
Час обороту капіталу клієнта при звичайній доставці вантажу, доба	13
Час скорочення строків доставки, доба.	0,25
Доходна ставка за 1 т-км при звичайній доставці, грн.	0,0336
Верхня межа доходної ставки за 1 т-км, грн.	0,05
Собівартість 1 т-км при звичайній доставці, грн.	0,045
Собівартість 1 т-км при прискореній доставці, грн.	0,06050
Коефіцієнт нормативної рентабельності	0,35

У моделі до визначення тарифів на прискорене вантажне залізничне перевезення при наявності в напрямку перевезення конкуруючих видів транспорту розраховувались:

- тариф на перевезення вантажу конкуруючого виду транспорту, грн./т;
- дисконтна ставка за добу;
- час доставки вантажу залізницею, доба;
- різниця в строках доставки вантажу залізничним і автомобільним транспортом, доба;
- верхня межа залізничного тарифу за 1 тонну, грн./т;
- собівартість перевезення 1 тонни вантажу залізничним транспортом (нижня межа тарифу);
- час доставки вантажу автотранспортом, доба.

Розрахунок виконувався в табличній формі і наданий в табл. 4.

Форма розрахунку показників по моделі до визначення тарифів на прискорене вантажне залізничне перевезення при наявності в напрямку перевезення конкуруючих видів транспорту

Показник	Величина
Тариф на перевезення 1 тонни вантажу автотранспортом, грн.	27,75
Ціна 1 тонни перевозимого вантажу, грн.	1000
Річний банківський відсоток по депозитних вкладах	0,15
Дисконтна ставка за добу	1,000
Час доставки вантажу залізничним транспортом, доба	2,50
Різниця в строках доставки вантажу залізничним транспортом і автотранспортом, доба	2,25
Верхня межа тарифа за 1 т, залізниці, грн.	26,44
Собівартість 1 т по залізниці (нижня границя тарифа) , грн.	26,924
Дальність перевезення, км	300
Коефіцієнт рентабельності	0,35
Час доставки вантажу автотранспортом, доба	0,250

Застосування запропонованих підходів до визначення тарифів на контрактні перевезення дозволить залучити додаткові вантажопотоки, збільшити прибуток залізниць і підвищити конкурентоздатність залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі обґрунтовані теоретичні та методичні підходи до визначення конкурентоспроможних перевезень на контрактні вантажні залізничні перевезення, розроблені практичні рекомендації до їх впровадження, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності залізничної галузі в Україні. Узагальнення отриманих результатів дослідження дало змогу сформулювати наступні висновки:

1. Виявлено, що головним конкурентом для залізничного транспорту є автомобільний транспорт, проаналізовані недоліки і переваги конкуруючих видів транспорту і визначені основні напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту

2. Охарактеризовано існуючу систему ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, відмічено особливості транспортних тарифів: транспортні тарифи визначаються на основі нормативів витрат і прибутку: до витрат по рухомих і початково-кінцевих операціях додається норматив прибутку; недоліками існуючої системи розрахунку тарифів є те, що вони є

єдиними для всієї залізничної мережі і не враховують реальні витрати на перевезення на конкретних напрямках; діючі тарифи будуються на основі витрат залізничного транспорту і не враховують ні ціни вантажів, що перевозяться, ані попит на ці вантажі; використання при побудові тарифів принципу, згідно з яким він повинен забезпечувати покриття витрат і отримання прибутку.

Усі перераховані недоліки свідчать про те, що існуючі залізничні тарифи не можуть бути конкурентоздатними на ринку вантажних перевезень, тому що вони не орієнтовані на клієнта. Тому, з метою впровадження на мережі залізниць контрактних перевезень, розроблено теоретичні та методичні підходи до визначення провізної плати на усі види контрактних перевезень.

3. Визначено поняття «контрактне перевезення» і запропоновані пріоритетні види контрактних вантажних залізничних перевезень, які дозволять залізничний транспорт зробити більш привабливим для вантажовідправників.

4. На сучасному етапі для тарифних цілей використовується середньосітьова собівартість, тому діючі вантажні тарифи не враховують конкретних умов перевезення, тобто без корективки не можуть бути вжиті до контрактних перевезень. З метою визначення взаємовигідного для клієнта і залізниць вантажного тарифу розроблені методичні підходи для обчислення собівартості контрактного перевезення, виходячи з конкретних умов перевезення. Розроблено методичний підхід до визначення собівартості вантажного контрактного залізничного перевезення.

5. З метою визначення взаємовигідного для клієнта і залізниць вантажного тарифу розроблено методичні підходи для обчислення собівартості контрактного перевезення, виходячи з конкретних умов перевезення, запропоновані: теоретичні та практичні підходи до визначення тарифів на додатковий обсяг перевезень; теоретичні й практичні підходи до визначення вантажних тарифів у випадку знижки цін на продукцію, що відпускається для потреб залізниць; теоретичні й практичні підходи до визначення тарифів на прискорене вантажне залізничне перевезення при відсутності конкуруючих видів транспорту в напрямку перевезення; теоретичні й практичні підходи до визначення тарифів на прискорене вантажне залізничне перевезення при наявності в напрямку перевезення конкуруючих видів транспорту.

Дані підходи дозволяють:

- при розрахунках тарифів на перевезення враховувати інтереси як вантажовідправника, так і залізниці;
- створити тарифну політику більш гнучкою і більш привабливою для вантажовідправників;
- створити умови, при яких залізничний транспорт буде більш привабливим для вантажовідправників;
- залізничному транспорту достойно конкурувати з автомобільним транспортом на ринку транспортних послуг.

6. На базі Microsoft Office Excel розроблено програмне забезпечення по визначенню собівартості перевезень і розрахунку тарифів на запропоновані вантажні контрактні перевезення.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях:

1. Паламарчук И. В. Внедрение контрактных перевозок на железных дорогах Украины / И. В. Паламарчук // Бизнес информ.-2000.-№7-8. - С. 62-63.

2. Паламарчук І. В. До питання про взаємовигідне партнерство вантажовласників і залізниць / І. В. Паламарчук // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. - Економічна серія. - №502. 2001. – С. 248-252.

3. Паламарчук И. В. Методика определения себестоимости контрактной перевозки / И. В. Паламарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості - Харків: – Вип. 2. УкрДАЗТ, 2003.– С. 27-29.

4. Паламарчук І. В. Теоретичні підходи до визначення тарифів на додатковий обсяг перевезень / Н. В. Чебанова, І. В. Паламарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: – Вип. 19-20. УкрДАЗТ, 2007.– С. 262-267.

5. Паламарчук І. В. Визначення тарифів на прискорене вантажне перевезення / Н. В. Чебанова, І. В. Паламарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: – Вип. 21. УкрДАЗТ, 2008.– С. 124-130.

інших виданнях:

6. Паламарчук І. В. Визначення вантажних тарифів у випадку присутності конкуруючих видів транспорту у напрямку перевезення / Н. В. Чебанова, І.В.Паламарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. - Харків: – Вип. 21. УкрДАЗТ, 2008.– С. 130-134.

7. Паламарчук І. В. Визначення тарифів у випадку знижки цін на продукцію для потреб залізниць / Н. В. Чебанова, І. В. Паламарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. - Харків: – Вип. 21. УкрДАЗТ, 2008.– С. 135-137.

тези доповідей:

8. Паламарчук И. В. Роль контрактных перевозок в повышении конкурентоспособности железных дорог Украины / И. В. Паламарчук // Исследование и определения экономических процессов «Оптимум-2001»: Труды III-ей междуна. научн.-практ. конф., 15-16 ноября 2001г.: тезисы доп. – Харьков, 2001.- С. 130.

9. Паламарчук И. В. Определение себестоимости контрактной перевозки для тарифных целей / И. В. Паламарчук // Україна наукова 2001: I всеукр. наук.-практ. конф., 5-7 листопада 2001 року.: тези доп. – Дніпропетровськ, 2001. – С. 53-54.

10. Паламарчук И. В. Основные недостатки существующей системы ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки / И. В. Паламарчук // Молодь в умовах нової соціальної перспективи: III Міжнар. наук.-практ. конф., 18-19 квітня 2001 р.: тези доп. – Житомир, 2001. – С. 70.

11. Паламарчук І. В. Дослідження можливості впровадження руху вантажних поїздів з погодженими термінами доставки / І. В. Паламарчук // Міжн. 64 наук.-техн. конф., 19-21 листопада 2002 р.: тези доп. - Харків:, 2002. – С. 49.

12. Паламарчук І. В. Аналіз зміни коефіцієнта знижки із звичайного тарифу у частині рухомої операції / І. В. Паламарчук // Міжн. 65 наук.-техн. конф., 18-20 листопада 2003 р.: тези доп. – Харків, 2003. – С. 52.

13. Паламарчук І. В. Перспективи впровадження контрактних перевезень на залізницях України / І. В. Паламарчук // Міжн. 66 наук.-техн. конф., 23-25 листопада 2004 р.: тези доп. - Харків, 2004. – С. 77.

14. Паламарчук І. В. Перспективы контрактных транзитных перевозок на железнодорожном транспорте Украины / І. В. Паламарчук // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. - Харків: – Вип. 7. УкрДАЗТ, 2004.. – С. 73.

АНОТАЦІЯ

Паламарчук І. В. Контрактні перевезення як чинник підвищення конкурентоспроможності залізниць. – Рукопис.

Дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за фахом 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Українська державна академія залізничного транспорту, 2008.

Дисертація присвячена обґрунтуванню підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, підвищення якості транспортних послуг і застосування гнучкої тарифної політики, шляхом впровадження контрактних перевезень.

Запропоновані методичні підходи до визначення собівартості контрактних вантажних залізничних перевезень дозволяють обґрунтувати економічну базу для побудови тарифів на такі перевезення, оскільки на сьогодні основним чинником, який перешкоджає впровадженню контрактних перевезень на залізничному транспорті України, є відсутність механізму визначення плати за такі перевезення.

Данні методичні підходи до визначення тарифів на контрактні перевезення дозволяють рівною мірою враховувати як інтереси вантажовласни-

ків, так і інтереси залізничного транспорту, що сприяє розвитку вантажоутворюючих галузей, і залізниць України.

Ключові слова: вантажні залізничні тарифи, собівартість перевезення, тариф, доходна ставка, конкурентоспроможність.

АННОТАЦІЯ

Паламарчук І. В. Контрактные перевозки как фактор повышения конкурентоспособности железных дорог. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата наук по видам экономической деятельности по специальности 08.00.04. – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, 2008.

Диссертация посвящена обоснованию повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, повышения качества транспортных услуг и применения гибкой тарифной политики.

Возможность свободного выбора клиентом средств перевозки, которые появились благодаря формированию транспортного рынка в Украине, закономерно порождает конкуренцию между отдельными видами транспорта.

На рынке грузовых перевозок Украины конкурируют между собой следующие виды транспорта: речной, морской, авиационный, трубопроводный, автомобильный и железнодорожный. Проведенный в работе сравнительный анализ позволяет сделать следующий вывод, что наиболее серьезную конкуренцию для железнодорожного транспорта представляет автомобильный транспорт.

В условиях конкуренции требования клиентов - грузоотправителей и грузополучателей к транспортному обслуживанию не только растут, но и принципиально меняются. При осуществлении перевозок грузов транспортная услуга в настоящий момент изменяется – это не просто перевозки груза как такого, а комплексное транспортное обслуживание, то есть процесс последовательных, хорошо скоординированных, операций, осуществляемых с учетом индивидуальных потребностей клиентов.

В современных условиях, когда растет роль конкуренции железных дорог с другими видами транспорта, железнодорожный транспорт должен вовремя реагировать на спрос рынка транспортных услуг, гибко приспосабливаться к перевозкам промышленных и сельскохозяйственных товаров. Рентабельность работы всего железнодорожного транспорта во многом зависит от использования гибкой системы тарифов. Для более полного удовлетворения разнообразных требований клиентуры и повышения привлекательности железных дорог для грузовладельцев необходимо, чтобы тарифы были умеренными при высоком качестве обслуживания. Только в этом случае можно рассчитывать на привлечение дополнительных объемов перевозок или за счет

того, что умеренные грузовые тарифы будут стимулом для наращивания объемов производства в вантажообразующих отраслях, или за счет высокого качества обслуживания, что позволяет грузовладельцам получать дополнительный экономический эффект.

Поскольку в условиях роста конкуренции на рынке грузовых перевозок диктат транспортников сменяется диктатом грузовладельцев, то одним из перспективных путей повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта есть внедрение контрактных перевозок. Контрактные перевозки – это перевозки любого отправления, которые будут осуществляться по желанию клиента на необходимое расстояние заданной скоростью, максимально удовлетворяя потребность грузовладельца и грузополучателя. Они будут осуществляться по дополнительному договору (контракту) неполновесными составами, при необходимости – отдельной нитью графика. В связи с этим себестоимость таких перевозок будет значительно отличаться от себестоимости обычных грузовых железнодорожных перевозок, сами контрактные перевозки будут более конкурентоспособными, чем обычные перевозки, поэтому для определения платы за контрактную перевозку невозможно использовать существующие тарифы на грузовые железнодорожные перевозки. Тарифы на контрактные перевозки должны формироваться на научно обоснованной базе с учетом технологического процесса таких перевозок и наличия конкуренции со стороны других видов транспорта.

Все выше перечисленное актуализирует исследование в направлении определения себестоимости и установления тарифов на контрактные грузовые железнодорожные перевозки.

В работе проанализированы методы расчета себестоимости и определено, что наиболее подходящим для расчета себестоимости контрактных перевозок является метод едичных расходных ставок. Предложенный методический подход к определению себестоимости контрактных грузовых железнодорожных перевозок, позволяе обосновать экономическую базу для построения тарифов на такие перевозки, поскольку на сегодня основным фактором, который препятствует внедрению контрактных перевозок на железнодорожном транспорте Украины, является отсутствие механизма определения платы за такие перевозки. Предложенные методические подходы к определению тарифов на контрактные перевозки позволяют равной мерой учитывать как интересы грузовладельцев, так и интересы железнодорожного транспорта, который содействует развитию грузообразующих отраслей, и железных дорог Украины.

Внедрение контрактных перевозок позволит увеличить привлекательность железнодорожного транспорта для клиентов, объемы грузовых перевозок возрастут, что приведет к росту доходов и прибыли железных дорог.

Ключевые слова: грузовые железнодорожные перевозки, себестоимость перевозок, тариф, доходная ставка, конкурентоспособность.

ANNOTATION

Palamarchuk I. V. Contract traffic as means of increasing of competitive on railway. - Manuscript.

The thesis on the receiving of scientific degree of a candidate in economy accoreling fo the speciality 08.00.04. – Economy and enterpirise operation (according fo the kinds of economic activity). Ukrainian State Academy of Railway Transport, 2008.

The dissertation is devoted to the grounding of the competitiveness of railway transport increase, upgrading transport services and application of a flexible tariff policy by introduction of contract transportations.

The methodical approaches for determination a cost price of contract freight railway transportations heve been offered. It allows to ground economic basis for the construction of tariffs for such transportations, as for today the basic factor which hinders introduction of contract transportations on the railway transport of Ukraine is the absence of a fee determination mechanism for such transportations.

These methodical approaches to the determination of tariffs for contract transportations allow to take into account both interests of owners of goods and interests of railway transport, which assists the development of production industries and railways of Ukraine.

Key words: freight railway tariffs, traffic cost price, tariff, profitable rate, competitiveness.

Паламарчук Ігор Васильович

**Контрактні перевезення як чинник підвищення
конкурентоспроможності залізниць**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

**Автореферат дисертації на здобуття наукового
ступеня кандидата економічних наук**

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Каличева Н. Є.

Підписано до друку 18.02.09

Формат паперу 60*84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. Арк.. 0,9

Замовлення № 86 Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК №2874 від 12.06.2007 р.

61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7