УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Ревуцька Лілія Євгенівна

УДК 656.23:656.225:338.5

УДОСКОНАЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ НА ОСНОВІ ВРАХУВАННЯ ПОПИТУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Спеціальність 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків - 2002

Дисертацією є рукопис.
Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

Науковий керівник кандидат економічних наук, доцент
Чебанова Наталія Володимирівна,

Українська державна академія залізничного транспорту,
завідувач кафедрою обліку і аудиту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, доцент
Соболєв Володимир Михайлович
Українська державна академія залізничного транспорту
завідувач кафедрою економічної теорії

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

Провідна установа: Харківський національний автомобільно-дорожний
технічний університет Міністерства освіти і науки України,
кафедра менеджменту, м. Харків.

Захист відбудеться 07.06.2002 р. о 14 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 у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий 28.04.2002 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Падіння рівня виробництва на початку 90-х років сприяло значному скороченню обсягів перевезень на залізничному транспорті, в результаті чого знизилася його доходність. Але необхідність утримування всієї матеріально-технічної бази галузі, а також перехресне субсидіювання соціально-значущих пасажирських перевезень за рахунок вантажних зберігалося. Все це сприяло зростанню збитковості залізничного транспорту і супроводжувалося скороченням вкладів грошових коштів у технічну переозброєність галузі. Наслідком цього стало зростання ступеню фізичного зносу основних фондів залізниць України та зниження якості надаваємих послуг.

На транспортному ринку залізничний транспорт знаходиться в умовах жорсткої конкуренції з іншими видами транспорту, що примушує його орієнтуватися на

клієнтів. Тому залізниці зацікавлені представити споживачам такі транспортні послуги, які максимально задовільнять їх потреби у перевезеннях.
Проведені в дисертаційній роботі дослідження саме направлені на розробку принципово нового підходу до встановлення тарифів на вантажні перевезення з метою самофінансування поточних витрат, подальшого соціально-економічного розвитку і оновлення матеріально-технічної бази залізниць, а також, на відміну від існуючих теорій, враховують попит на перевезення.
Актуальність теми дослідження визначається об'єктивною необхідністю подальшого удосконалення існуючих теоретичних і методичних підходів до побудови вантажних залізничних тарифів на основі розробки маркетингової стратегії, забезпечення конкурентоспроможності і економічної ефективності залізничної галузі.
Проблемам ціноутворення присвячено ряд робіт вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як: М.В. Макаренко, В.К. Міроненко, В.М. Запари, А.П. Абрамова, М.Є. Мандрікова. Також було використано роботи закордонних вчених-економістів: В.Г. Галабурди, А.А. Сміхова, Л.А. Мазо, В.Н. Кожевнікова з теорії побудови вантажних залізничних тарифів з врахуванням попиту. Однак усі вони виходять з того, що базою для вантажних залізничних тарифів має бути собівартість вантажних перевезень.

Проте вирішення проблеми ціноутворення потребує подальшого поглиблення комплексу теоретичних і методичних питань, пов'язаних з розробкою гнучкої тарифної політики перевезень масових вантажів, яка характеризується динамічним характером формування ринкових відносин. До них відносяться: попит, витрати і конкуренція з іншими видами транспорту. Науково обґрунтована тарифна система передбачає:
- економічну зацікавленість залізниць у ритмічному виконанні вантажних перевезень на основі реалізації принципу рівної вигідності для однотипного рухомого складу;
- державне стимулювання залізниць в використанні прогресивних типів спеціалізованих вагонів;
- мотивацію вантажовласників та залізниць у запровадженні комбінованої поточної системи побудови тарифів у вигляді уніфікованої моделі, яка враховує рівень завантаження вагонів при оплаті перевезень;
- створення умов для раціонального розміщення виробництв і перевезення вантажів.

Вищевикладені обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили предмет, об'єкт, її мету, задачі і логіку дослідження.
Зв'язок з державними програмами й планами. Дисертаційне дослідження виконано у відповідності з Програмою реструктуризації залізниць України і є складовою частиною бюджетної теми “Аналіз доходності перевезень вантажів на Південній залізниці” кафедри “Облік та аудит” Української академії залізничного транспорту від 13.01.1998 р. № 30/1.
Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є поглиблення теоретичного і методичного підходу до розробки вантажних залізничних тарифів з врахуванням попиту на перевезення та вимог ринку транспортних послуг з боку вантажовласників і транспортників в одержанні максимального прибутку.

У дисертації вирішені такі задачі:

- узагальнено роль і місце залізничного транспорту в системі вантажних перевезень України;
- проаналізовано і систематизовано науково обґрунтовані принципи побудови вантажних залізничних тарифів;
- визначено приоритетні напрямки удосконалення діючих вантажних тарифів;
- визначено взаємозв'язок тарифів з попитом на перевезення вантажів;
- обґрунтовано теоретичні і методичні підходи до розробки вантажних тарифів на основі маркетингової стратегії;
- розроблені методичні рекомендації до економіко-математичного моделювання вантажних залізничних тарифів з врахуванням попиту на перевезення, що забезпечують максимізацію прибутку (або мінімізацію збитків) перевізникам і задовольняють потреби споживачів транспортних послуг.

Об'єктом дослідження є вантажні залізничні перевезення.

Предметом дослідження є тарифи на вантажні перевезення в умовах ринкових відносин.

Методи дослідження. Методологічну і теоретичну основу дослідження склали фундаментальні і прикладні наукові роботи вітчизняних і зарубіжних вчених в області регулювання економікою, розробці проблем ціноутворення. Аналітичні методи і методи економіко-математичного моделювання, а також функціонального аналізу було використано при обчисленні тарифів на вантажні перевезення, що забезпечують максимально можливі обсяги за видами вантажів за умов державного регулювання і вільного ціноутворення.

Наукова новизна результатів, отриманих особисто автором, полягає у наступному:

<u>вперше:</u>

- теоретично і методично обгрунтована необхідність врахування попиту на перевезення при розробці вантажних залізничних тарифів з метою забезпечення не тільки інтересів перевізника, але й інтересів вантажовласників;
- розроблено методику визначення вантажних тарифів на основі врахування попиту на перевезення. На відміну від діючих методик побудови тарифів, методика, що розроблена, дозволяє визначити тарифи, які забезпечують максимум корисного ефекту від вантажних перевезень споживачам і максимізацію прибутку (або мінмізацію збитків) перевізникам;
- розроблено економіко-математичні моделі, що дозволяють визначити раціональні тарифи при існуючому попиті на перевезення за умов державного регулювання і вільного ціноутворення на основі використання коефіцієнту еластичності попиту, який показує залежність вантажообігу від тарифів;

<u>дістало подальший розвиток:</u>

- сутність, принципи і передумови розробки науково обґрунтуваних тарифів в основу яких покладено визначення цінової еластичності попиту;
- причинно-наслідкова залежність тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом від попиту на них та їх обсягом. Доведено, що підвищення тарифів на масові перевезення приводить до зниження вантажообігу та попиту; а зниження тарифів, навпаки;

<u>удосконалено:</u>

– приоритетні напрямки планування і управління тарифною політикою перевезення масових вантажів, в основі якої лежить удосконалення діючих вантажних тарифів і тарифної системи з урахуванням маркетингових підходів.

Обгрунтованість і достовірність положень, висновків і рекомендацій.

Одержані наукові положення та результати виконаного дослідження є достовірними, що підтверджується використанням організаційно-економічних підходів і концепції маркетингу до проблеми ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, масиву достовірних статистичних даних, розрахунки яких проводились на основі аналітичних методів і методів економіко-математичного моделювання, апробацією запропонованих підходів, повнотою джерел використання інформації.

Підтвердженням обгрунтованості і достовірності наукових положень висновків і рекомендацій є їх впровадження у практичній роботі залізниць України, висвітленням у відкритих публікаціях та оприлюдненням в доповідях на науково-практичних конференціях.

Наукове значення роботи. Застосування запропонованих теоретичних і методичних підходів, розробленої методики, а також економіко-математичних моделей дозволить підвищити ефективність роботи залізничного транспорту в системі ціноутворення в умовах ринку, створити гнучку тарифну систему перевезень масових вантажів в умовах державного регулювання і вільного ціноутворення. Врахування елементів попиту при встановленні вантажних тарифів дозволяє максимально задовільнити потреби споживачів у перевезеннях і сприяє збільшенню вантажопотоків.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що розроблені науково обґрунтовані підходи, висновки і пропозиції до визначення вантажних тарифів з врахуванням попиту на перевезення дозволяють забезпечити привабливі та конкурентоспроможні транспортні послуги на ринку, що сприяють формуванню підвищеного попиту і одержанню максимального прибутку та підвищення рентабельності роботи залізниць.

Окремі результати проведеного дослідження використовуються у практичній роботі: Державної адміністрації залізничного транспорту України (довідка від 14.03.2002 р. № ЦЗЕ-1380); Донецької залізниці (довідка від 28.03.2002 р. № Н-01/932).

Особистий внесок пошукача. У дисертації висвітлено ідеї та розробки, які належать особисто автору. Опубліковані наукові праці містять ті положення, висновки та пропозиції, які сформульовано здобувачем та відображають його внесок у досліджувану проблему. У статті [3] у співавторстві претенденту належить визначення інтервалів для зміни тарифу в залежності від коефіцієнта попиту, а також організаційно-економічний підхід, який дозволяє максимізувати прибуток залізниць від вантажних перевезень.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися та обговорювалися на міжнародних науково-практичних конференціях: "Україна наукова 2001" (м. Дніпропетровськ, 05–07 листопада 2001 р.), "Оптимум–2001" (м. Харків, 14–16 листопада 2001 р.) і 62-й (2000р.) та 63-й (2001р.) науково-технічних конференціях Української державної академії залізничного транспорту.

Публікації. Результати дослідження надруковано у 6 наукових працях (статтях і тезах) загальним обсягом 1,1 друк арк., п'ять з яких у фахових виданнях, що затверджені ВАК України.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку використаних джерел (115 найменувань) і додатків. Повний обсяг дисертації 216 сторінки, з них обсяг основного тексту 120 сторінок, 9 таблиць, 5 рисунків, 11 додатків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтована актуальність теми дослідження, сформульовано мету і завдання, визначено предмет та об'єкт дослідження, а також наукову новизну і практичне значення одержаних результатів.

У першому розділі - **"Сучасний стан теорії та практики побудови механізму визначення вантажних тарифів на залізничному транспорті"** розглянуті перспективи розвитку вантажних залізничних перевезень в Україні як об'єкта дослідження.

Визначено роль і місце залізничного транспорту в єдиній системі перевезень вантажів в Україні, узагальнено вітчизняний і зарубіжний досвід побудови вантажних залізничних тарифів та приоритетні напрямки для подолання кризового стану залізницями.

Зроблені висновки, що однією з найскладніших проблем на транспорті є проблема ціноутворення на вантажні залізничні перевезення. До економічної реформи тарифи будувались за вартісним принципом, тобто враховували середню по мережі собівартість перевезень як тарифну основу. Такий підхід побудови тарифів не сприяв розвитку вантажоутворюючих галузей і привабливості залізниць для вантажовласників. Діючі вантажні тарифи на залізничні перевезення також ґрунтуються на середній за мережею собівартості перевезень. Використання собівартості як тарифної бази приводить до встановлення однакових тарифів для різних умов перевезення. Враховуючи значні відхилення собівартості перевезень за напрямками та ділянками залізниць від середнього по мережі рівня, такий підхід при побудові тарифів практично завжди приводить до зменшення прибутку:

- на напрямках із собівартістю, нижчою за середній по мережі рівень, внаслідок штучного стримування обсягів перевезень і втрат доходів та прибутку;
- на напрямках із собівартістю, вищою за середній по мережі рівень, внаслідок штучного залучення додаткових низькоефективних перевезень і викликаного цим перерозподілу засобів.

Вантажні тарифи мають ряд істотних недоліків, які мотивують перехід транспортних перевезень із залізничного транспорту на автомобільний.

Згідно з Програмою реструктуризації залізниць України ціноутворення на залізничному транспорті повинно бути спрямовано на удосконалення системи тарифів і тарифної політики, перш за все на визначення сфери регулювання тарифів за видами перевезень та поєднання державного і регіонального рівнів. При державному регулюванні тарифів необхідно додержуватися таких принципів:

- забезпечення збалансованості доходів і витрат залізничного транспорту;
- визначення економічно обґрунтованих рівнів тарифів, які забезпечують беззбиткову роботу залізничного транспорту при діючому рівні державної підтримки галузі;
- закриття або передачі на баланс місцевих адміністрацій збиткових мало

діяльних ліній.

Сутність цілеспрямованої тарифної політики – необхідність встановлювати на транспортні послуги конкурентоспроможні тарифи, які здатні контролювати частину транспортного ринку та забезпечувати одержання запланованого прибутку для вирішення оперативних та стратегічних задач.

Тарифна стратегія залізниць може базуватися на одному з трьох факторів:

- витрати;
- існуючий попит на транспортні послуги;
- конкуренція з іншими видами транспорту.

У першому випадку тарифи визначаються виходячи з витрат на перевезення з додаванням розрахункового прибутку.

У другому випадку тарифи визначаються після вивчення попиту на транспортні послуги та встановлюються у таких розмірах, які придатні для цільового транспортного ринку. У країнах з ринковою економікою одержано великий досвід маркетингового ціноутворення на основі співвідношення попиту й пропозиції на товари та послуги.

У третьому випадку тарифи встановлюються на рівні тарифів у конкурентів, якщо якість надаваємих послуг така, як і у них. Якщо якість надаваємих послуг відрізняється від якості послуг у конкурентів, то і тарифи можуть бути вище або нижче, ніж у них.

Аналіз вантажних перевезень у розвинутих країнах свідчить про те, що найбільший ефект досягають залізниці, тарифи яких орієнтовано на клієнтуру, тобто враховують попит на перевезення. Гнучке маневрування рівнем тарифів та встановлення конкурентоспроможних тарифів дозволяє залізничним компаніям істотно покращувати фінансові результати своєї діяльності за рахунок збільшення обсягів і зменшення собівартості перевезень, збільшення доходів і прибутків. Встановлення гнучких тарифів на вантажні залізничні перевезення в Україні дозволить збільшити доходи залізниць від основної діяльності та створити умови для зниження собівартості перевезень. Вони сприятимуть збільшенню обсягів перевезень та доходів завдяки залученню додаткових вантажопотоків, що тяжіють до інших видів транспорту. Зі зниженням собівартості перевезень з'являється можливість знизити тарифи на вантажні перевезення, зменшити транспортну складову в ціні продукції інших галузей народного господарства.

До числа приоритетних напрямків удосконалення вантажних тарифів відносяться: зниження власних експлуатаційних витрат за рахунок їх планування та регулювання. Метод такого програмування іноді називають “методом запрограмованих витрат”. Він застосовується разом з методом ціноутворення, відомим як “метод цільового прибутку”, коли на основі маркетингових досліджень планується ціна на продукцію, при якій забезпечується конкурентність фірми та одержання прибутку. Шляхом вилучення суми наміченого прибутку з очікуваної виручки одержують максимально припустимі витрати. Якщо за існуючих умов виробництва та при діючих нормах витрат ціни на продукцію можуть перевищити одержані обчислені суми, розробляють заходи щодо зменшення витрат для досягнення мети. По-друге, потрібно збільшувати обсяги перевезень, що залежить від попиту на них. У свою чергу, попит визначається якістю перевезення, рівнем тарифів та іншими факторами.

У зв'язку з цим в якості першочергового завдання ставиться розробка теоретичних і методичних підходів до встановлення науково-обгрунтованих тарифів в ринкових

умовах з урахуванням попиту на перевезення вантажів.

У другому розділі - **"Економічні та організаційні основи ціноутворення на вантажні залізничні перевезення"** проаналізовано сучасний ринок транспортних послуг, досліджено попит на вантажні залізничні перевезення, проаналізовано конкурентоспроможність різних видів транспорту. Сформульовані нові теоретичні підходи до удосконалення системи ціноутворення за концепцією маркетингових досліджень, розкрита сутність цінової еластичності попиту на вантажні перевезення, розроблена методика визначення вантажних залізничних тарифів з урахуванням попиту на перевезення даного роду вантажу, що забезпечують максимальний прибуток залізницям, а також максимальний корисний ефект споживачам від перевезень.

В ринкових умовах важливе значення має нецінова конкуренція споживачів, яка спрямована на використання переваг, пов'язаних з якістю і об'ємом перевезень та додатковими послугами, пріоритетом нових територіальних ринків і модифікацією існуючих. Але їй у значній мірі перешкоджають слабий технічний розвиток і висока ступінь зношеності основних виробничих фондів, недостатня сітка транспортних комунікацій.

В умовах жорсткої конкуренції на ринку транспортних послуг необхідно постійно проводити маркетингові дослідження з вивчення попиту на вантажні перевезення. Тобто тарифи мають бути “чутливими” стосовно попиту для одержання максимального прибутку або мінімізації збитків. Результати таких досліджень слід використовувати для розроблення конкурентної стратегії залізничного транспорту, а також враховувати при проведенні удосконалення вантажних залізничних тарифів.

Аналіз транспортного ринку України свідчить про те, що попит на даному ринку за своїм характером нееластичний, хоча у 1998-2000 рр. спостерігалась слабка залежність зміни попиту на транспортні послуги від зміни тарифів. На транспорті багато випадків нееластичного попиту, коли транспортні послуги є унікальними або монопольними, а зміна тарифів впливає на нього незначною мірою (наприклад, перевезення вугілля ешелонами на електростанції та залізної руди – на металургійні комбінати). При деяких особливих обставинах також збільшується нееластичний попит (швидке масове відправлення будматеріалів і техніки поїздами до районів, які постраждали від землетрусів, буде здійснено незалежно від її вартості).

Введення в дію наказу Міністерства транспорту України від 05.02.2001р. за № 68 про заходи, що спрямовані на послаблення тарифного тиску, а також на захист економічних інтересів перевізника, пов'язано з побудовою гнучких вантажних тарифів.

При науковому обгрунтуванні вантажних тарифів з урахуванням еластичності попиту необхідно виходити з того, що при підвищенні тарифів знижується вантажообіг і збільшується собівартість, а при зниженні тарифів -навпаки.

Так як вантажні тарифи чутливо реагують на зміну попиту, то необхідно розробити такий механізм їх побудови, який би дозволив на підставі коефіцієнту еластичності попиту приймати рішення про те, збільшувати чи зменшувати або залишати без змін діючі тарифи. Якщо їх доцільно змінити, то необхідно визначити, на яку величину їх слід змінити, щоб залізниці та споживачі транспортних послуг отримали максимум корисного ефекту від перевезення.

Автором розроблена методика визначення вантажних залізничних тарифів із врахуванням попиту на перевезення, в основі якої лежить розрахунок коефіцієнту

еластичності попиту по кожному виду вантажів, який характеризує зміну вантажообігу при зміні рівня тарифів.

Якщо тариф по і-му виду вантажу буде змінено на $л_i$ відсотків, то вантажообіг зміниться і буде дорівнювати

$$\sum Pl_i' = \sum Pl_i \cdot \left(1 - \lambda_i' \cdot k_{ел\,i}\right), \quad (1)$$

де $УPl_i$ — вантажообіг до зміни тарифів;

λ_i' - величина зміни тарифу;

$k_{ел\,i}$ - коефіцієнт еластичності.

Величина зміни тарифу λ_i' визначається як

$$\lambda_i' = \frac{\lambda_i}{100\%}. \quad (2)$$

Зміна вантажообігу приведе до зміни прибутку від перевезення i-того виду:

$$П_i' = \sum Pl_i \cdot \left(1 - \lambda_i' \cdot k_{ел\,i}\right)\left(d_i - C_{змін} + d_i \cdot \lambda_i' - \frac{C_{пост}}{1 - \lambda_i' \cdot k_{ел\,i}}\right), \quad (3)$$

де d_i — дохідна ставка до зміни тарифу;

$C_{змін}$ — собівартість перевезення у частині змінних витрат;

$C_{пост}$ — собівартість перевезення у частині постійних витрат.

Якщо використовувати існуючі вантажні залізничні тарифи, які не враховують попит на перевезення вантажів, то залізниці будуть недоотримувати прибуток у розмірі, рівному

$$\Delta П_i = \sum Pl_i \left(-\lambda_{i\max}' \cdot k_{ел\,i} \cdot d_i + \lambda_{i\max}' \cdot k_{ел\,i} \cdot C_{змін} + d_i \cdot \lambda_{i\max}' - \lambda_{i\max}^{2} \cdot d_i \cdot k_{ел\,i}\right) \quad (4)$$

Гнучко реагуючи на зміни попиту через тарифи, залізниці можуть максимізувати прибуток від перевезення кожного виду вантажу. При цьому величина коефіцієнта для визначення тарифу, при якому досягається максимум додаткового прибутку, розраховується за формулою

$$\lambda_{i\max}' = \frac{1}{2}\left(-1 + \frac{C_{змін}}{d_i} + \frac{1}{k_{ел\,i}}\right). \quad (5)$$

Дохідна ставка, при якій досягається максимум прибутку (або мінімум збитків) від перевезення конкретного виду вантажу, дорівнює

$$d_{i\max}' = d_i \left(1 + \lambda_{i\max}'\right). \quad (6)$$

У третьому розділі - **"Методичні рекомендації до економіко-математичного**

моделювання вантажних залізничних тарифів на основі врахування попиту на перевезення" розроблено економіко-математичні моделі визначення раціональних вантажних тарифів за умов державного регулювання і вільного ціноутворення тарифів при існуючому попиті на перевезення та здійснено моделювання тарифів.

Різка зміна економічної ситуації в Україні, зменшення обсягів виробництва і, як наслідок, значне зниження обсягів перевезень привели до кризової ситуації залізничного транспорту, яка ще й посилюється моральним і фізичним старінням основних фондів. Відсутність бюджетного фінансування зумовила підвищення тарифів на вантажні перевезення для покриття збитків від пасажирських та окремих видів вантажних перевезень (як правило, масових вантажів), стосовно яких проводиться політика обмеження тарифів. Перед залізничним транспортом стоїть завдання самофінансування поточних витрат, соціального розвитку та оновлення матеріально-технічної бази.

Для залізничної галузі характерна висока питома вага умовно-постійних витрат у собівартості перевезень. Скорочення ж об'ємів перевезень призводить до різкого росту собівартості та збитків від перевезення вантажів масових, малоцінних, що є підставою для підвищення тарифів. Тому в ринкових умовах доцільно визначити єдині методологічні принципи обмеженого режиму вільного ціноутворення для всіх монополістів. Як правило, індексація залізничних тарифів відбувається після того, як Укрзалізниця вже зазнала певних втрат, із-за зростання цін на паливно-матеріальні ресурси, які споживають залізниці.

Для ринку транспортних послуг характерна жорстока конкуренція між різними видами транспорту, боротьба за клієнта, можливість збільшити обсяги перевезень і отримати максимальний прибуток. Для цього використовують два шляхи: зниження власних експлуатаційних витрат та збільшення обсягів перевезень.

У роботі показано, що збитки від пасажирських перевезень майже в 1 млрд. грн. покриваються за рахунок прибутку від вантажних перевезень.

Діюча система вітчизняних залізничних вантажних тарифів не є обґрунтованою, хоча рівень вантажних тарифів Укрзалізниці в 1,2-1,4 рази нижчий за рівень в країнах СНД і у 2,3-6 разів за рівень у країнах Західної Європи.

Виходячи з умови одержання максимально можливого прибутку (або мінімізації збитку) по вантажним перевезенням, визначено оптимальні тарифи та обсяги залізничних перевезень при існуючому попиті.

Роль залізничного транспорту у забезпеченні перевезень народно-господарських вантажів важко переоцінити. На його долю приходиться більша частина відправлення металів, руди, вугілля, будівельних матеріалів. У сфері транспортного обслуговування залізниці є постійними і головними партнерами промислових підприємств. Сьогодні наряду з задачами удосконалення технології перевезення стоїть проблема залучення додаткових вантажопотоків, вирішити яку можливо лише за рахунок повного задоволення потреб клієнтів, підвищення якості транспортних послуг і встановлення обґрунтованих вантажних тарифів.

Народногосподарські потреби у вантажних залізничних перевезеннях визначені на підставі прогнозних даних Ради з розвитку продуктивних сил України, а максимально можливі, (які можуть освоїти залізниці наявним рухомим складом) - на основі структури вантажного вагонного парку Укрзалізниці та якісних показників використання рухомого складу. Так як, максимально-можливі обсяги перевезень на залізницях України були у

1991 році, то збільшення обсягів вантажних перевезень до цих розмірів не вимагатиме додаткових капітальних вкладень на розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту України..

На основі маркетингових досліджень попиту на перевезення кожного виду вантажу визначено коефіцієнт еластичності попиту, що склався на ринку транспортних послуг. У роботі розглянуто перевезення масових вантажів за 1999-2001 рр. по Південно-Західній, Придніпровській та Донецькій залізницях. За цей період тарифи на вантажні перевезення змінювались лише декілька разів. Для деяких вантажів тарифи збільшувались, а для деяких – зменшувались. За рахунок зниження тарифів зменшувалась транспорта складова у кінцевій ціні вантажів, що перевозились. Конкурентоспроможність таких вантажів зростала, але при цьому вантажні залізничні перевезення були збитковими.

Оскільки залізничний транспорт в Україні є природньою монополією, то держава здійснює жорстке регулювання в області ціноутворення на залізничні перевезення. Через це пасажирські та частина вантажних перевезень планово-збиткові, причому збитки від пасажирських перевезень і частини вантажних перевезень фінансуються за рахунок прибутку від тих вантажних перевезень, які є рентабельними. У тих розвинутих країнах, де держава встановлює контроль над тарифами на залізничні перевезення, залізниці одержують компенсацію на відшкодування збитків або у вигляді дотацій з державного бюджету, або у вигляді пільгового оподаткування. Через складну економічну ситуацію українські залізниці таких компенсацій не одержують, тому вони змушені самі максимізувати свої прибутки. У теперішній час за рахунок планово-збиткових тарифів залізниці вимушено дотують решту галузей народного господарства, не отримуючи натомість компенсації навіть на відшкодування частини збитків.

У табл. 1 приведені прибуток, який залізниці могли б одержати при обчисленні тарифів в умовах вільного ціноутворення за допомогою розробленої економіко-математичної моделі, а також прибуток, який було недоотримано у порівняні з фактично одержаним, бо при визначенні тарифів не було враховано попит на перевезення.

Таблиця 1

Результати моделювання тарифів, що дозволяють одержати максимум прибутку (або мінімум збитків)

Залізниця	Показник у середньому за місяць, тис. грн.	Період часу			
		З 1.02.99 по 31.05.99	З 1.03.00 По 10.08.00	З 11.08.00 по 5.02.01	З 6.02.01
Південно-Західна	Прибуток	11672,802	–20909,01	–31452,896	–34895,106
	Недоотриманий прибуток	19886,607	19536,573	11389,347	15356,367
Придніп-ровська	Прибуток	120217,177	83806,284	73893,153	2638,123
	Недоотриманий прибуток	119296,146	52670,983	8845,793	7569,755
Донецька	Прибуток	61553,682	11364,043	16173,752	17694,560
	Недоотриманий прибуток	47116,588	24769,351	26291,927	24398,529

Як видно на Південно - Західній залізниці з 1.03.00 по 10.08.01, з 11.08.01 по 5.02.01 і з 6.05.01 мають місце збитки, що пов'язано з перевезенням деяких видів вантажів за тарифами, які є планово-збитковими внаслідок державного регулювання.

Розрахунки показують, що при існуючому попиті тарифи для таких перевезень ніколи не перебільшать собівартість перевезень у частині змінних витрат. Для того щоб ці перевезення могли стати рентабельними, залізницям необхідно істотно знизити собівартість перевезень. Для зниження собівартості перевезень необхідно, перш за все, замінити фізично та морально застарілі виробничі фонди. Для цього необхідні досить великі капітальні вкладення, що багаторазово перевищують прибуток залізниць України за 2000 рік. За умов, що склалися, залізниці України можуть розраховувати тільки на власні інвестиції, тому для залізниць було б доцільним відмовитися від тих вантажних перевезень, які за будь-яких тарифів не будуть рентабельними.

До них відносяться стратегічно важливі вантажі (для Південно – Західної залізниці: кам'яне вугілля, нафта, зернові; Придніпровської: чорні метали, руда кольорова та сірчана, нафта, мінеральні будматеріали). Відмова від їх перевезення у короткотерміновому періоді дозволить залізницям скоротити свої експлуатаційні витрати, однак негативно позначиться на роботі самих залізниць, та інших галузях народного господарства.

В дисертації розроблено економіко-математичну модель визначення тарифів, що дозволяє при існуючому попиті та за умов державного регулювання максимізувати прибуток (або мінімізувати збитки) від ватажних залізничних перевезень на основі теоретичних і методичних підходів до визначення тарифів за стратегією маркетингу.

У табл. 2 наведено результати моделювання прибутку, який недоотримано залізницями в умовах державного регулювання на вантажні залізничні перевезення.

Таблиця 2 -

Результати моделювання тарифів, що дозволяють при визначених обмеженнях максимізувати прибуток (або мінімізувати збитки)

Залізниця	Середньомісячний вантажообіг за всіма видами вантажів, тис. т-км	Середньомісячний прибуток, який недоотримано, тис. грн.
Придніпровська	3009420,69	2614,85
Донецька	1953724,83	5723,104
Південно-Західна	1602872,13	2385,885

Розрахунки показують, що незалежно від величини тарифів у 1999 - 2001 рр. перевезення деяких видів вантажів (як правило, масових) є економічно збитковими. Тому поряд з удосконаленням ватажних залізничних тарифів, необхідно зменшувати собівартість перевезень. Але навіть за умов державного регулювання тарифів з врахуванням попиту на перевезення можливо перевищити сукупні витрати за рахунок сукупних доходів від вантажних перевезень, якщо встановлювати тарифи з урахуванням попиту на перевезення.

Аналіз сучасного стану галузі та перспектив її розвитку свідчать про необхідність здійснення неординарних заходів, спрямованих на вирішення взаємопов'язаних задач виживання і подальшого розвитку залізничного транспорту та адаптації його

до умов ринкової економіки. Рішення цих проблем потребує комплексного, системного підходу, який повинен здійснюватися на базі Програми реструктуризації на залізничному транспорті України. Ціллю такої програми є:

- приведення основних фондів, трудових та матеріальних ресурсів залізниць у відповідності до потреб економіки та населення у перевезеннях;
- створення орієнтованої на споживача гнучкої та економічної системи управління, сприйнятливої до технологічного прогресу, яка забезпечує можливість зберегти та закріпити конкурентні позиції залізничного транспорту на внутрішньому та міжнародних ринках транспортних послуг;
- удосконалення економічних відносин залізничного транспорту зі споживачами його послуг, суміжними видами транспорту і державою, а також внутрішньогалузевих відносин на принципах ринкової економіки.

Стан технічних засобів не забезпечує їх безпечної експлуатації, високої якості обслуговування споживачів і конкурентоспроможність транспортної продукції, зменшення витрат на перевезення, стримує інтеграцію залізниць України до європейської транспортної системи. Більш того, при існуючому рівні інвестицій залізниці вже у близькій перспективі не зможуть забезпечити потреби у перевезеннях навіть при існуючих обсягах.

Тому для підвищення технічного рівня галузі, підтримки основних виробничих фондів на такому рівні, який би дав можливість гарантувати безпеку та безперебійність перевезень, а також постійне удосконалення технології та обладнання, потребує значних капіталовкладень.

У зв'язку з існуючим положенням на сьогодняшній день найбільш реальним джерелом інвестування залізничного транспорту є власні фінансові ресурси, отримані від вантажних перевезень.

В дисертаційній роботі було розглянуто дані за 1999-2001 рр. За цей період було проведено розрахування вантажних залізничних тарифів з урахуванням попиту, що складався на ринку транспортних послуг на перевезення масових вантажів. Якщо б Укрзалізниця використовувала ці тарифи в означений період, то залізниці одержали б прибуток у розмірі:

Південно-Західній – 66168,894 тис. грн.;

Придніпровській – 188382,677 тис. грн.;

Донецькій – 122576,395 тис. грн.

Отримані результати свідчать про те, що в умовах вільного ціноутворення, а також державного регулювання тарифів на перевезення і при жорстокій конкуренції на ринку транспортних послуг існує можливість підвищення прибуткових надходжень залізниць. Саме прибутки від вантажних залізничних перевезень можливо використовувати для фінансування капіталовкладень у галузь з метою модернізації та реконструкції об'єктів на залізничному транспорті.

ВИСНОВКИ

Використані теоретичні та методичні підходи до вирішення важливої проблеми ціноутворення вантажних залізничних тарифів за концепцією маркетингу

дозволяють сформулювати наступні висновки та пропозиції:

1. Аналіз сучасного стану теорії та практики побудови вантажних залізничних тарифів показав, що існуючі методики встановлення тарифів не відповідають ринковим вимогам, бо не враховують попит на перевезення.
2. Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту стримується відсутністю науково обґрунтованих принципів і методів побудови привабливих і конкурентоспроможних тарифів на основі маркетингової стратегії оптимізації прибутку від вантажних перевезень.
3. В умовах посилення конкуренції на ринку транспортних послуг залізничний транспорт має можливість пропонувати високий рівень обслуговування при тарифах, що враховують попит по видам вантажів, конкретних напрямках і дільницях.
4. Впровадження науково обґрунтованих вантажних тарифів повинно супроводжуватися зниженням експлуатаційних витрат залізниць, що дасть змогу знизити собівартість перевезення і збільшити обсяги вантажних перевезень.
5. Розроблена методика визначення вантажних залізничних тарифів на основі врахування попиту на перевезення, при якій враховуються інтереси перевізників і споживачів транспортних послуг;
6. Розроблені економіко-математичні моделі, що дозволяють максимізувати прибуток від перевезення вантажів при існуючому попиті на перевезення за умов як державного регулювання, так і вільного ціноутворення, і враховують стратегію перевезень важливих вантажів для народного господарства.
7. Визначено, що джерелом оновлення виробничо-технічної бази, посилення мотивації робітників залізничного транспорту у підвищенні ефективності роботи всіх його ланцюгів, покращення якості перевезень та безпечності руху є прибутки від вантажних перевезень.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ

1. Ревуцька Л.Є. Аналіз діючої тарифної системи залізничного транспорту України // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2001. – Вип.86. - С.13-17.
2. Ревуцька Л.Є. Вантажні тарифи у сучасних умовах // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2001. – Вип. 87. -С. 3-6.
3. Чебанова Н.В., Ревуцкая Л.Е. Теоретические подходы к совершенствованию системы ценообразования на основе учета спроса на грузовые перевозки // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Серия: экономические науки. – 2001. - Вып.34. – С. 170-177.
4. Ревуцкая Л.Е. Конкурентоспособность различных видов транспорта в условиях рынка // Технічний прогрес та ефективність виробництва: Зб. наук. пр. // Вісник Національного технічного університету “ХПІ”.-Х.: НТУ “ХПІ”,2001. – Вип.24. – С. 79-84.
5. Ревуцька Л.Є. До питання побудови вантажних тарифів на основі врахування попиту на перевезення // Вісник Харківського національного університету. – 2001. – №.502. – С.277-281.

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

1. Ревуцкая Л.Е. Определение тарифа с учетом спроса на грузовые перевозки //Матеріали першої всеукраїнської науково-практичної конференції “Україна наукова '2001”. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2001. – С.41.

АНОТАЦІЇ

Ревуцька Л.Є. Удосконалення вантажних залізничних тарифів на основі врахування попиту на перевезення. – 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 2002 р.

Дисертація присвячена питанням розробки науково обгрунтованих вантажних залізничних тарифів з урахуванням попиту на перевезення, розробки методики визначення тарифів на основі маркетингових підходів, розробки економіко-математичних моделей максимізації прибутку від вантажних перевезень з розрахунком тарифів в умовах державного регулювання і вільного ціноутворення.

Узагальнено теоретичні положення та вітчизняний і зарубіжний досвід вирішення проблеми до ціноутворення на вантажні перевезення в умовах ринку, виявлено причинно-наслідкову залежність тарифів на перевезення окремих видів вантажів з попитом та їх обсягом. Проведено аналіз сучасного стану діючих тарифів і тарифної системи, існуючих принципів та підходів до встановлення вантажних тарифів та виявлені їх недоліки. Визначено напрями планування і управління тарифною політикою перевезень масових вантажів.

Ключові слова: науково обгрунтовані вантажні тарифи, тарифна політика, попит, прибуток, вантажообіг, коефіцієнт еластичності .

Revutskay L. E. The improvement of railway freight tariffs taking into account the transportation demanc— Manuscript

Thesis for a master's degree of an economic seiences candidate in 08.07.04 speciality – economics of transport and communication the Ukrainian state Academy of Railway Transport, Kharkov, 2002.

The dissertation is dedicated to the problems of working out scientifically grounded freight railway rates with the regard for the demand for transportation, working out the economical-mathematic model of profits from freight transportation's, as well as usage of the calculated-analytical approach to setting the rates under condition of state regulations and free creation of prices. The theoretical status, native and foreign experience in setting the rates are summarized. There is displayed the dependence of the rates on come kinds of freight with demand and their range. The course in planning and managing the rates policy of transportation the mass freights are determined. Theoretical and methodical statuses as for taking into account the demand for transportation when working out freight rates are worked out and the increasing the profits out of transportation is substantiated.

Key words: scientifically grounded freight railway rates, demand, profit, maximum profit.

Ревуцкая Л.Е. Усовершенствование грузовых железнодорожных тарифов на

основе учета спроса на перевозки. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04. – экономика транспорта и связи. – Украинской академии железнодорожного транспорта. Харьков, 2002.

Диссертация посвящена вопросам усовершенствования системы ценообразования на железнодорожные перевозки с учетом маркетинговых подходов и на этой основе – разработке научно обоснованных грузовых тарифов с учетом спроса на перевозки.

В качестве информационной базы использованы статистические, плановые и отчетные данные железных дорог Украины.

Во введении обоснована актуальность темы, сформулированы цель и задачи исследования, раскрыта научная новизна, научное и практическое значение полученных результатов.

В первом разделе "Современное состояние теории и практики построения механизма определения грузовых тарифов на железнодорожном транспорте" рассмотрена роль железнодорожного транспорта в подъеме экономики страны. Проведен обобщающий анализ применяемых подходов и принципов ценообразования на транспорте на основе отечественного и зарубежного опыта, приведена характеристика действующей тарифной политики на железных дорогах Украины и рассмотрены приоритетные направления ее усовершенствования.

Учитывая, что сегодня на железнодорожном транспорте Украины ведутся большие научные и практические исследования по усовершенствованию действующих грузовых тарифов, в качестве первоочередных задач ставится проблема разработки тарифов, которые бы учитывали не только интересы перевозчиков, но и грузовладельцев и были конкурентоспособными на рынке транспортных послуг.

Во втором разделе "Экономические и организационные основы ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки" приведен анализ особенностей функционирования рынка транспортных услуг и факторов, влияющих на выбор вида транспорта, исследован спрос на грузовые перевозки, раскрыта суть ценовой эластичности спроса.

В соответствии с Программой реструктуризации железных дорог Украины разработаны теоретические и методические подходы к установлению научно обоснованных тарифов за концепцией маркетинговых исследований, которые обеспечивают удовлетворение потребностей грузовладельцев и перевозчиков.

В третьем разделе "Методические рекомендации к экономико-математическому моделированию грузовых железнодорожных тарифов на основе учета спроса на перевозки" разработаны экономико-математические модели определения рациональных тарифов, которые в условиях государственного регулирования и свободного ценообразования обеспечивают получение максимальной прибыли потребителям транспортных услуг и перевозчикам. В ее основе лежит расчет тарифа в зависимости от коэффициента эластичности спроса, показывающего зависимость цены на перевозку и грузооборота. Проведено моделирование грузовых тарифов с использованием себестоимости и с учетом спроса на перевозки.

Внедрение научно обоснованных тарифов на перевозки будет способствовать снижению эксплуатационных расходов железных дорог, что даст возможность снизить тарифы на грузовые перевозок, увеличить объемы и прибыльность

железных дорог.

Ключевые слова: научно-обоснованные грузовые тарифы, спрос, прибыльность, грузооборот, коэффициент эластичности.

Ревуцька Лілія Євгенівна

УДОСКОНАЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ НА ОСНОВІ ВРАХУВАННЯ ПОПИТУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Спеціальність 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Відповідальний за випуск к.е.н.доцент Чебанова Н.В.

Підписано до друку “____”_____2002 р.
Формат паперу 60х90/16. Папір офсетний
Обсяг 0,9 авт . арк
Замовлення№ _____Тираж 100 примірників

Видавництво Укр ДАЗТу, свідоцтво ДК “ 112 від 06.07.2000 р.
Друкарня Укр ДАЗТу
61050,Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7