

Следует отметить гибкость методики, позволяющей учитывать множество факторов, влияющих на затраты предприятия, и целесообразность ее применения при оценке эффективности управления затратами не только предприятий железнодорожного транспорта, но и других отраслей при корректном отборе факторных признаков.

1. Богатин Ю.В., Швандар В.А. Экономическое управление бизнесом. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 391 с.

2. Кірдіна О.Г. Економічні аспекти управління витратами на підприємствах залізничного транспорту: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.07.04. – Харків: ХДАЗТ, 2001. – 15 с.

3. Пакулина И.С. Рационализация ресурсного потенциала предприятия как условие его эффективной работы // Материалы международной научно-практической конференции «Динамика научных исследований» (28 октября – 4 ноября 2002 г., Днепропетровск – Донецк – Харьков). Т. 24. Экономика. – Днепропетровск: Наука и образование, 2002. – С. 3-5.

Получено 19.01.2003

УДК 656.23

В.А.ВОЛОХОВ

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, г.Харьков

АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ И ПУТИ ЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Необходимым этапом реструктуризации всех видов транспорта Украины, повышение его конкурентоспособности на рынке транспортных услуг является установление таких тарифов, которые были бы привлекательными для клиентов и приносили максимальную прибыль. На примере железнодорожного транспорта анализируются причины неконкурентоспособности грузовых железнодорожных тарифов по сравнению с другими видами транспорта, в частности с автомобильным, обосновывается необходимость изучения спроса на грузовые перевозки и сделан вывод о необходимости оптимизации грузовых железнодорожных тарифов.

Современная концепция реструктуризации железнодорожного транспорта Украины предусматривает установление таких тарифов, которые бы полностью покрывали затраты и приносили максимальную прибыль железным дорогам.

В настоящее время проблемами ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки занимается целый ряд украинских и зарубежных ученых. Их исследования показывают, что для эффективной работы железнодорожного транспорта в условиях конкуренции необходим отказ от сложившихся сегодня стереотипов. В частности, М.В.Макаренко предлагает новую дифференциацию грузовых железнодорожных тарифов. По его мнению, нынешняя тарифная система далеко не всегда учитывает в полном объеме запросы транспортного

рынка, поэтому он предлагает дифференциацию грузовых тарифов по классам грузов. На практике данная дифференциация грузовых железнодорожных тарифов себя не оправдала, поскольку повышение тарифов всегда должно сопровождаться повышением качества перевозок [7].

Исследования Л.А.Мазо основаны на маркетинговом подходе к образованию цен на транспортные услуги, что позволяет в наибольшей степени учесть действие рыночных факторов в экономике. Тарифные ставки устанавливаются, исходя из необходимости обеспечить разумные условия для сбыта перевозимой продукции с учетом сложившегося уровня цен и платежеспособного спроса на внутреннем и внешнем рынках и конкуренции со стороны других перевозчиков. В своих работах Л.А.Мазо приходит к выводу, что многообразие различных факторов, все больше проявляющихся на товарном и транспортном рынках, требует проведения гибкой тарифной политики, состоящей в выработке правил отклонения от базовых ставок с учетом платежеспособного спроса на перевозки конкретных грузов [5, 6].

В работах Ю.Н.Кожевникова также намечаются пути оптимизации грузовых железнодорожных тарифов. При выборе критерия оптимальности для построения тарифов необходимо соблюдать следующие условия: расчет оптимальных тарифов должен быть достаточно простым; оптимальные тарифы должны стимулировать уменьшение затрат железнодорожного транспорта и снижение самих тарифов. В наибольшей степени этим условиям удовлетворяет критерий «максимум прибыли от перевозки каждого груза» [2].

При проведении исследований по ценообразованию на грузовые перевозки Л.А.Мазо [6] на первый план ставит теоретические проблемы, связанные с экономически целесообразным построением, дифференциацией и формированием среднего уровня тарифов. Решение этих проблем, в значительной мере определяющих эффективность регулирования экономических процессов на железнодорожном транспорте, основано на маркетинговом подходе к образованию цен на транспортные услуги. Это позволяет в наибольшей степени учесть действие рыночных факторов в экономике. Минимальный размер тарифов ограничен так называемыми маржинальными, дополнительно возникающими затратами железных дорог при перевозке. Эти два условия определяют возможный диапазон регулирования тарифов, обеспечивая сочетание интересов железнодорожного транспорта и его пользователей [5, 6].

В условиях конкуренции на транспортном рынке, как и на любом другом, идет борьба за клиента. В этой борьбе побеждают те виды

транспорта, тарифы которых являются привлекательными для отправителей грузов. Наиболее жесткую конкуренцию железнодорожный транспорт испытывает со стороны автотранспорта. При этом последний имеет ряд существенных преимуществ по сравнению с железнодорожным транспортом:

- мобильность автотранспорта;
- высокая скорость доставки грузов;
- возможность доставки грузов «от двери до двери»;
- возможность перевозки грузов небольшими партиями и на короткие расстояния;
- высокая степень разветвленности сети автомобильных дорог;
- наличие конкурирующих между собой автотранспортных предприятий, самостоятельно определяющих уровень тарифов.

Но несмотря на это, железнодорожный транспорт в силу геополитического положения Украины по-прежнему продолжает играть главную роль на рынке грузовых перевозок.

Уменьшение объемов производства в грузообразующих отраслях приводит к падению объемов грузовых железнодорожных перевозок и уменьшению прибыли. В условиях практического отсутствия государственных инвестиций в железнодорожный транспорт уменьшение прибыли отрицательно сказывается на состоянии основных производственных фондов (ОПФ) железных дорог. Так, резкое уменьшение инвестиций в основной капитал экономики Украины и транспорта, в частности, способствовало прогрессированию физического износа ОПФ.

Недостаток инвестиций в развитие железнодорожного транспорта может привести к тому, что железные дороги не будут в состоянии удовлетворить спрос на грузовые перевозки из-за полного физического износа ОПФ. Это отрицательно скажется на развитии отдельных отраслей экономики и на реальном объеме ВВП в целом.

В условиях рынка главная задача железнодорожного транспорта состоит в обеспечении высокого уровня обслуживания, который позволил бы ему не только эффективно работать, но и создавать условия для воспроизводства собственной материальной базы. Надежным источником средств, необходимых для технического перевооружения железнодорожного транспорта, может служить собственная прибыль от основной деятельности, так как из-за сложного экономического положения государство не может направить бюджетные деньги на обновление материально-технической базы железных дорог. Привлечь для этих целей частных инвесторов также не представляется возможным, поскольку последние не будут вкладывать средства в фондоемкую и практически нерентабельную отрасль. Для увеличения прибыли

требуются изменения тарифной политики железнодорожного транспорта, прежде всего, в сфере грузовых перевозок.

На сегодняшний день украинские железные дороги остаются в рамках естественной монополии, полностью подчиняясь Закону Украины «О мероприятиях по реализации государственной политики в сфере естественных монополий». Анализируя данный Закон, нужно сказать, что наиболее жесткое государственное влияние железные дороги Украины испытывают в части ценовой политики, т.е. этот Закон не позволяет железнодорожной отрасли самостоятельно формировать тарифы на грузовые перевозки. Из-за этого индексация железнодорожных тарифов по времени отстает от роста цен в других отраслях экономики, что приводит к потере части прибыли от грузовых перевозок. Это отрицательно сказывается и на финансово-экономических результатах работы отрасли, на состоянии основных производственных фондов железных дорог.

Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки не приносят достаточной прибыли для обеспечения воспроизводственного процесса предприятий железнодорожного транспорта. Это вызвано несколькими причинами. Во-первых, применение среднесетевой себестоимости перевозок по родам грузов в качестве исходной базы для построения тарифа не отражает фактических расходов железных дорог Украины из-за различий в технической вооруженности отдельных участков сети дорог. Применение среднесетевой себестоимости в качестве тарифной базы приводит к снижению прибыли железнодорожного транспорта (на направлениях с себестоимостью ниже среднесетевого уровня из-за искусственного сдерживания объемов перевозок и недополучения доходов и прибыли, а на направлениях с себестоимостью выше среднесетевого уровня вследствие искусственного привлечения дополнительных перевозок и вызванного этим перерасхода средств железнодорожного транспорта). Во-вторых, действующие тарифы строятся на основе затрат железнодорожного транспорта на перевозку грузов и не учитывают ни цены перевозимых грузов, ни спрос на перевозки этих грузов. Имеет место обратная зависимость между долей железнодорожного тарифа в цене потребления и ценой перевозимого груза. В-третьих, при определении тарифов на перевозку каждого груза используется принцип, в соответствии с которым тариф устанавливается на таком уровне, чтобы доходы от перевозки груза полностью покрывали как зависящие, так и условно-постоянные затраты на его перевозку и приносили определенную прибыль. Применение этого принципа не позволяет полностью использовать такое преимущество многотоварного производства, каким является железнодорожный

транспорт, как варьирование расходами на производство разных видов товаров при определении цен на них таким образом, чтобы получить максимальную совокупную прибыль.

Грузовые железнодорожные тарифы оказывают существенное влияние на конечную стоимость товаров в государстве, их изменение приводит и к изменению цен на товары и услуги. Они особенно влияют на грузообразующие отрасли. Удельный вес транспортной составляющей в конечной стоимости грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, довольно большой.

Действующие грузовые железнодорожные тарифы не способствуют также увеличению объемов производства в грузообразующих отраслях, не стимулируют привлечение дополнительных грузопотоков, получение прибыли, обеспечивающей железным дорогам восстановительный процесс. Поэтому они должны быть усовершенствованы с учетом того, что, с одной стороны, совокупные транспортные издержки у грузовладельцев должны быть минимизированы, а с другой – совокупная прибыль железных дорог должна быть максимизирована.

Существующие грузовые железнодорожные тарифы перестали эффективно выполнять свои основные функции, которые должна выполнять цена в условиях рынка, поэтому они должны быть изменены с учетом рыночных требований.

Железные дороги на рынке транспортных услуг находятся в условиях жесткой конкуренции с другими видами транспорта. Клиент отдает предпочтение тому виду транспорта, который обеспечит ему получение наибольшего экономического эффекта, поскольку транспортные издержки входят в конечную стоимость перевозимых грузов и они прямо влияют на конкурентоспособность этих грузов на рынке. Допустимое значение транспортных издержек должно быть меньше, чем разница между ценой спроса на рынке и ценой производства в пункте отправления. Чем меньше транспортные издержки по сравнению с разницей между ценой спроса и ценой производства, тем более конкурентоспособную цену могут устанавливать грузовладельцы, тем больше груза они могут реализовать, тем больше груза они смогут производить. Таким образом, тарифы оказывают влияние на объемы производства в грузообразующих отраслях. Увеличение объемов производства в последних приводит к увеличению объемов грузовых железнодорожных перевозок, что способствует снижению себестоимости перевозок и получению за счет этого дополнительной прибыли.

Конкуренция на рынке транспортных услуг дала толчок развитию качественно новых отношений в отрасли. В условиях рыночной экономики главным требованием к качеству транспортного обслуживания

является доставка груза по разумной цене «точно в срок» по варианту «от двери до двери». Чтобы выбрать качественную систему доставки грузов, нужно знать, какие требования к перевозке предъявляет клиент. Учитывая особенности требований к перевозке грузов, железнодорожный транспорт может регулировать тарифы на перевозку, формировать маршруты и графики движения поездов согласно требованиям к своевременности доставки грузов. Дифференцированный подход к определению договорных тарифов, соответствующих скорости доставки, будет способствовать переключению грузов с других видов транспорта, в частности, с автомобильного на железнодорожный.

Построение тарифов в полном соответствии с издержками железных дорог, да еще в сочетании со стремлением обеспечить безубыточность перевозок всех грузов приводит к существенным различиям доли транспортной составляющей в конечной цене товаров в пунктах потребления, что может вызвать сокращение перевозок дешевых грузов. Перевозки же грузов с высокой ценой при заниженных тарифах не увеличатся, так как провозная плата составляет незначительную долю стоимости товара. Поэтому необходимо серьезное внимание уделять изучению расходов на начально-конечные операции, учитывать платежеспособность грузов, поскольку эти факторы являются основными элементами не только сокращения расходов на перевозки, но и снижения транспортной составляющей в конечной цене продукции [1].

Совершенствование железнодорожных грузовых тарифов предполагает изучение спроса на грузовые перевозки. В настоящее время при пересмотре тарифных плат за грузовые перевозки в качестве ориентира используется уровень затрат на перевозки и не оценивается влияние спроса. В результате, испытывая острую потребность в средствах, железнодорожный транспорт отказывается от источника их получения. А ведь улучшение экономического положения железнодорожного транспорта в рыночных условиях требует решения ряда совершенно новых задач по изучению спроса на перевозки груза и возможностей переключения части перевозок с конкурирующих видов транспорта на железнодорожный, а также организации смешанных перевозок. Оптимизация железнодорожных грузовых тарифов станет возможной лишь в том случае, когда будет детально изучен спрос на грузовые перевозки. Это должно осуществляться по каждому виду груза и по конкретным корреспонденциям в отдельности. Изучение спроса на грузовые перевозки даст возможность разработать методику расчета тарифов на перевозку грузов в конкретных корреспонденциях. В качестве тарифной базы нужно использовать себестоимость перевозок по конкретным корреспонденциям, а не среднесетевое значение се-

бестоимости [3,4].

Таким образом, анализ тарифов на грузовые перевозки показал, что в настоящее время тарифы не отвечают требованиям рынка и не обеспечивают достаточного уровня рентабельности. Поэтому установление тарифов должно осуществляться с учетом спроса на перевозки и гибко реагировать на изменения конъюнктуры рынка.

1.Ефанов А.Н., Зайцев А.А., Третьяк В.П. Принципы формирования тарифов на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. – 1995. – № 6. – С.66–68.

2.Кожевников Ю.Н. Грузовые тарифы в современных условиях // Железнодорожный транспорт. – 1996. – №2. – С.56–59.

3.Мачарет Д.А. Экономическое планирование и регулирование на основе рыночных индикаторов // Центр. науч.-исслед. Институт информации и технико-экономических исследований железнодорожного транспорта. Вып.2. – М., 1997. – С. 1-31.

4.Галабурда В.Г. Концепция стимулирования спроса на транспортные услуги железных дорог по грузовым перевозкам // Центр. науч.-исслед. Институт информации и технико-экономических исследований железнодорожного транспорта. Вып. 3. – М., 1997. – С. 11 – 22.

5.Транспортные тарифы: Уч. пособие для вузов железнодорожного транспорта / Абрамов А.П., Дмитриев В.А., Крейнин А.В., Мазо Л.А.. – М.: Транспорт, 1988. – 232 с.

6. Мазо Л.А. Основные направления совершенствования тарифов на железных дорогах России // Железные дороги мира. – 1998. – №9. – С.3-6.

7.Макаренко М.В. К вопросу о дифференциации тарифов // Залізничний транспорт України. – 1997. – № 2-3. – С. 60.

Получено 21.02.2003

ББК 65 9(2) 44

В.А.БАРДАКОВ, Д.О.БЕРЗОН, М.К.ЛИСАНЬСКА

Харківська державна академія міського господарства

ІНФОРМАЦІЙНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ РЕСУРСОЗБЕРЕЖЕННЯ

Розглядаються проблеми споживання обмежених ресурсів, реінжиніринг бізнес-процесів на базі нових інформаційних технологій, сучасного програмного забезпечення ARIS, ГІС-технологій в теорії і практиці ресурсозбереження у міському господарстві.

Органи місцевого самоврядування постійно мають справу з потребами населення, для задоволення яких використовують різноманітні ресурси. Проблема тут полягає в тому, що ці ресурси обмежені, а їх споживання є динамічним. Щорічно кожен житель міста "виробляє" в середньому 50 кг і більше твердих побутових відходів (ТПВ). Видалення і знешкодження їх на звалищах та полігонах потребує нових земельних ділянок, додаткових витрат, коли збільшується відстань їхнього транспортування до місця поховання, призводить до забруднення навколишнього середовища. Велика частина побутового сміття - це вторинні енергетичні ресурси, які б можна було вигідно утилізувати