

ПЕРЕДУМОВА РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ТАРИФІВ В УМОВАХ РИНКОВИХ ВІДНОСИН

Гулай О.С., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглядається доцільність переходу від жорсткого регулювання тарифів в сфері залізничних перевезень до принципів ринкового ціноутворення в окремих сегментах пасажирського комплексу, а також можливість застосування принципів цінової дискримінації у тарифній політиці залізничних перевезень.

Ключові слова: цінова дискримінація, тарифна політика, пасажирські перевезення.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Однією із основних задач структурного реформування пасажирської галузі залізничного транспорту є формування ефективної тарифної політики, адаптованої до умов ринкової економіки, налагодження механізму державної регулюючої політики та компенсування витрат на перевезення пільгового контингенту у всіх видах сполучення, а також прийняття нових підходів щодо формування тарифної політики на залізничному транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій: Дослідженню формування тарифної політики на залізничному транспорті в умовах ринкових відносин присвячені роботи Н.М. Колеснікової [1], Ю.Ф. Кулаєва [2], І.М. Аксенова [3], М.В. Макаренка [4], В.І. Пасічника [5] та ін.; дослідження принципів цінової дискримінації відображаються у роботах: Ж. Дюпюї [6], Д. Ларднера [7], А. Пігу [8], а також у російських вчених: А.В. Крейніна [9], І.К. Ахполова [10].

Невирішені частини поставленої проблеми, котрим присвячується стаття. Роботи вищезазначених вчених направлені на покращення механізму тарифоутворення через його складові частини. Проте потребують подальшого дослідження питання використання гнучкої політики ціноутворення на пасажирські залізничні перевезення.

Постановка завдання. запропонувати використання гнучкої політики ціноутворення, у тому числі, політики цінової дискримінації у формуванні тарифів на пасажирські перевезення на залізницях України, використовуючи закордонний досвід.

Вклад основного матеріалу. Залізничний транспорт України є природною монополією, і підлягає регулюванню з боку держави, відповідно до Закону України «Про природні монополії». Важливим фактором

розвитку природної монополії є цінове регулювання її діяльності [11].

На практиці ціновий простір України умовно розділено на дві сфери: сфера вільних ринкових цін, які устанавлюються в умовах конкурентного середовища на балансі попиту та пропозиції, та друга сфера – прямого регулювання цін та тарифів на продукцію чи послуги, які надає природна монополія, або ціни на соціально значимі товари чи послуги. Нинішній стан потужностей залізниці, постійний дефіцит бюджетних коштів, з одного боку, та вимоги часу до розвитку галузі, а саме: впровадження швидкісних сполучень, забезпечення конкурентоспроможності, безпечності транспортних послуг, поетапне інтегрування до західноєвропейської економіки, з іншого, передбачає створення підґрунтя для формування ринкових відносин у сфері залізничного транспорту, у тому числі, адаптація залізничного транспорту до ринкової економіки потребує впровадження гнучкої політики ціноутворення. Тому, доцільним розглянути перехід від жорсткого регулювання тарифів в сфері пасажирських залізничних перевезень до принципів ринкового ціноутворення.

Ахполов І.К. у роботі [10] зазначає, що тариф повинен компенсувати витрати залізниць та обумовлювати створення необхідних накопичувань для розширення виробництва. Це положення являється вираженням витратної концепції, так як не пов'язано з умовою ефективності та якості роботи залізничного транспорту.

Як зауважує Крейнін А.В. [9], при переході до ринкової економіки повинні в найбільшому ступені виконуватись вимоги економічного закону попиту і пропозиції. Вони стосуються того, що в умовах ринку, якщо це можливо, вони повинні наближуватись, а можливо навіть співвідноситись між попитом та

пропозицією при виробництві тих чи інших товарів чи послуг.

Розглянемо досвід зарубіжних країн. Наприклад, у Росії ціни на квиток на проїзд пасажирів у дальньому сполученні в плацкартних та загальних вагонах знаходяться в сфері державного регулювання. Що стосується поїздок населення в вагонах підвищеної комфортності (купейні вагони та вагони СВ), право встановлення рівня тарифів на поїздки пасажирів в указаних вагонах надається ВАТ «РЖД». Критерієм для встановлення ціни на залізничний квиток у дальньому сполученні служить вартість квитка на паралельних напрямках автомобільного транспорту, тобто в данному сегменті ринку враховується конкурентне середовище. Це впливає на значний розрив у цінах на проїзд пасажирів у дальньому сполученні в плацкартному (регульований тариф) та купейному (дерегульований тариф) вагонах. В таких умовах низький тариф обумовлює підвищення попиту пасажирів на проїзд в плацкартному вагоні, яких явно невістачає. Отже, попит на проїзд в плацкартних вагонах не задовольняється та штучно здійснюється дефіцит на перевезення пасажирів в плацкартних вагонах дальнього сполучення. Такі явища притаманні сезонним коливанням, таким як Новий рік, інші свята та сезони відпочинку [16]. Тому політика сезонної та місячної диференціації тарифів на проїзд у дальньому сполученні являється надзвичайно ефективною, так дозволяє штучно регулювати нерівномірність пасажирських перевезень по вказаним періодам. Така політика практикується на шведських залізницях, а з 2006 р. і на російських залізницях. В такий спосіб підвищується попит на перевезення пасажирів у плацкартних вагонах, при умові що залізниця буде спроможна задовільнити зростаючий попит.

Досвід зарубіжних країн має перейняти і Україна. Політика дерегуляції тарифів цілком відповідає потребам ринкового середовища в умовах конкурентної боротьби. Якщо взяти до уваги людський фактор, то як пише М.Н. Беленький: «Серед народу більшим злом вважається підвищення цін, ніж дефіцит самої продукції чи послуги» [15]. Не зважаючи на те, що підвищилися ціни на паливо, електроенергію та інші ресурси, зростають збитки від функціонування пасажирських перевезень [12], неможливо підняти рівень тарифу, таким чином, щоб він окупував навіть власні витрати. В таких умовах для функціонування природної монополії є ще один вихід, а саме: використання цінової дискримінації по відношенню до формування тарифної політики.

Першим питання цінової дискримінації піднімає французький інженер Жюль Дюпюї. Він зазначає, що один і той же товар може бути

запропонований різним покупцям за різними цінами, при незмінних витратах на виробництво одиниці продукції та уточнює, що це правило існує тільки при умові відсутності конкуренції, тобто цінову дискримінацію може собі дозволити лише монопольна організація [6].

Далі Д. Ларднер у своїй роботі розглядає способи оптимізації і максимізації прибутку з допомогою цінової дискримінації. Аналіз залізничних тарифів дозволив йому узагальнити практику їх диференціації в залежності від відстані та якості перевезених вантажів. Цю різницю він пояснив: еластичністю попиту при проведенні політики цінової дискримінації на послуги поперше, залізничного транспорту, по-друге, на перевезення вантажів. Ларднер визначив роль еластичності попиту при проведенні політики цінової дискримінації [7].

Подальший розвиток теорії цінової дискримінації відображено в роботах англійського економіста А. Пігу [8]. Він визначає, що умовою створення цінової дискримінації є незалежність ціни попиту і ціни пропозиції будь – якої одиниці продукції. Аце це можливо лише в тому разі, якщо ніяка одиниця продукції не може бути замінена якою - небудь іншою одиницею продукції, тобто за умовою монопольної позиції продукції на ринку товарів чи послуг.

Ідеї вищезазначених вчених являються актуальними і в наш час - час ринкових відносин, тому потребують подальшого дослідження. Так, принципи цінової дискримінації практикуються при побудові тарифів в багатьох країнах. Наприклад, на залізницях США – в тих напрямках де є конкуренція з боку автомобільного, річкового чи інших видів транспорту, тобто де попит більш еластичний, тариф нижче, чим при перевезенні вантажів, де немає конкуренції з боку інших видів транспорту.

Це відбувається завдяки тому, що, як зазначає Ф.І. Хусаїнов [16, с. 23]: «Одна з особливостей функціонування ринкового механізму - приведення всіх індивідуальних оцінок та можливостей до середнього рівня, найбільш впливового. На ринку всі рівні. Але за загальною кривою попиту приховується сукупність різних індивідуальних ціннісних оцінок споживача при різних фінансових можливостях. Тобто при однаковій ринковій ціні завжди є покупці, які готові платити більше за ту ж кількість товару. Якщо б збільшилась ціна одиниці продукції, покупець не відмовився від покупки зовсім, а купив би менше одиниць товару. Це можна розглянути таким чином, що купуючи більше товарів, покупець недоплачує за попередні одиниці товару».

Висновок: Таким чином принцип цінової дискримінації є обґрунтованим з економічної точки зору. Він дозволяє корегувати рівень тарифу

на залізничні перевезення в залежності від еластичності попиту. В умовах існування природної монополії (якою вважаються Укрзалізниця) та реформування залізничної галузі, політика цінової дискримінації може бути важливим інструментом підвищення прибутковості пасажирських перевезень на залізницях, а в подальшому надасть можливість самостійно оновлювати основні фонди пасажирського комплексу. Тому що одержання прибутку являється важливою умовою для створення комерційних підприємств з перевезення пасажирів у далекому і приміському сполученні, створення яких планується згідно з умовами Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України [13].

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Колесникова, Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток [Текст] : [монографія] / Н.М. Колеснікова. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
- 2 Кулаев, Ю.Ф. Экономическое обоснование мероприятия по улучшению эксплуатационной работы железных дорог [Текст] / А.С.Квицинский, Ю.Ф.Кулаев, А.Н.Ефанов. – М.: Транспорт, 1971. – 359 с.
- 3 Аксенов, И.М. Эффективность пассажирских железных перевозок [Текст]: [монографія] / И.М. Аксенов.- К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
- 4 Макаренко, М.В. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: дис... д-ра екон. наук: 08.07.04 / М.В.Макаренко. - НАН України; Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. - О., 2004. - 32 с.
- 5 Пасічник, В.І. Економічна стратегія розвитку експлуатаційної діяльності залізничного транспорту: Дис... д-ра екон. наук: 08.07.04 / В.І. Пасічник. - Дніпропетровський національний ун- т залізничного транспорту ім. В.Лазаряна. — Д., 2004. — 358, [44]арк. : рис., табл. — Бібліогр.: арк. 336-358.
- 6 Дюпюи, Ж. О мере полезности гражданских сооружений, 1884: Теория потребительского поведения и спроса [Текст] :[Електронний ресурс] / Ж. Дюпюи // Вехи экономической мысли. – 1993. – Выпуск 1. – Реж /им доступу: http://economicus.ru/cgiise/gallery/fnamerigntnpl?type=inslinks=/in/dupuit_bi.txt&img=brief.gif&name=dupuit
- 7 Lardner, D. Railway economy: a treatise on the new art of transport, its management, prospects, and relations, commercial, financial, and social. London, 1850 (Ларднер, Д. Железнодорожное хозяйство. Трактат о новом виде транспорта, об управлении им, о его перспективах и о его коммерческих, финансовых и социальных отношениях. Лондон, 1850). — 191, 200, 201–203. [Електронний ресурс] - <http://www.esperanto.mv.ru/Marksismo/Kapital2/lit2.html>
- 8 Пигу, А. Экономическая теория благосостояния. В2-х т./ А. Пигу; пер. с англ.- М.: Прогресс, 1985. – 256 с.
- 9 Крейнин, А.В., д.э.н., заслуженный экономист РФ. Насущные проблемы формирования железнодорожных тарифов / А.В.Крейнин // Бюллетень транспортной информации – информационно-практический журнал. – 2006. - № 4 (130)
- 10 Авдашева, С.Б. Конкуренция и антимонопольное регулирование [Текст] / С.Б. Авдашева, В.А. Аронин, И.К. Ахполов и др.; Под ред. А.Г.Цыганова; Ред. Сонет И.А. Южанов и др. –учеб.изд. – М.: Логос, 1999. -368 с. :табл., схем. – Библиогр. В конце глав.
- 11 Закону України «Про природні монополії» від 20.04.2000 № 1682-III, Документ 1682-14 редакція від 07.08.2011 на підставі 3610-17, чинний / Верховна Рада України. – Офіцій.вид [Електронний ресурс]. - <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1682-14>
- 12 Рецепт выздоровления отрасли: личная инициатива, снижение себестоимости и современные технологии / [Интервью В.Козака]. – Всеукраїнська транспортна газета Магістраль. – 2011. - №53(1636). – с.4-7.
- 13 Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України / Газета«Магістраль». – 2007.- №1(1179). [Електронний ресурс]. - http://uz.gov.ua/?m=info.menu_koncept&lng=uk
- 14 Большой экономический словарь. [Под ред. А.Н. Азрилияна]. - М. - 2002. – 219с.
- 15 Беленький, М.Н. Экономика железнодорожных пассажирских перевозок / М.Н. Беленький. – М.: Транспорт, 1965. – 275 с.
- 16 Хусаинов, Ф.И. Теория ценовой дискриминации и система железнодорожных тарифов / Ф.Ю. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – Информационно-практический журнал . – 2005. - № 8 (122).
- 17 Крестьянинова, Е.В. Экономические аспекты функционирования природной монополии / Е.В. Крестьянинова // Молодые ученые транспорта: Труды межвузовской научной конференции УрГУПС. - 2005 – С 282 - 288

Анотація. В статті розглядається необхідність переходу від жорсткого регулювання тарифів в сфері залізничних перевезень до принципів ринкового ціноутворення в окремих сегментах пасажирського комплексу, а також розглядається можливість застосування принципів цінової дискримінації в тарифній політиці залізничних перевезень.

Ключові слова: цінова дискримінація, тарифна політика, пасажирські перевезення.

Summary. In article there is regard the expedient of transitive from a cruel social politic of State to tariffical politic railway in passenger transport to the market principle costmetod. Some ways to perfect the financial system to some people.

Keywords: the cost descrimenejshna, a tariffical politic, passenger trafic.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Позднякова Л.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.48:656.2

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В роботі розглянуто методичний підхід до формування стратегії розвитку залізничного туризму на залізницях України. Показано необхідність розвитку сфери додаткових послуг на залізниці. Відображено етапи організації та розвитку залізничного туризму в Україні.

Ключові слова: методичний підхід, залізничний туризм, стратегія розвитку залізничного туризму, пасажирооборот.

Вступ. Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі. Тому залізничний транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Стратегічний розвиток залізничного транспорту є можливим через розвиток певного виду діяльності підприємств залізничної галузі. Це також сприяє підвищенню ефективності його функціонування.

Сьогодні в усьому світі досить ефективно розвивається такий напрямок, як залізничний туризм. За кордоном туристичні залізничні подорожі є досить популярним видом відпочинку. Найбільш стійкими шанувальниками цього виду туризму вважаються німці, англійці та швейцарці. Свого часу і Радянський Союз розвивав цей вид туризму. Перші подорожі на дальніх туристсько-екскурсійних поїздах були організовані

Центральною радою з туризму і екскурсій спільно із Міністерством шляхів сполучення ще в 1960-х роках. Україна володіє багатими рекреаційними ресурсами, має добре розвинуту залізничну мережу, тому сьогодні доцільно розвивати залізничний туризм, який має великі перспективи. До того ж це сприятиме залученню пасажирів саме до залізничного транспорту, а також формуванню позитивного іміджу українських залізниць.

Але розвиток будь-якого виду діяльності, в тому числі і залізничного туризму, неможливий без визначення головних цілей та етапів послідовних дій його реалізації.

Аналіз останніх досліджень. Проблема підвищення результативності роботи підприємств за рахунок впровадження стратегій розвитку певного виду економічної діяльності розглядалася багатьма вітчизняними вченими. Це І.М. Аксьонов, В.Л. Дикань, Н.С. Терьошкіна, В.Г. Шинкаренко та ін. [1, 2, 6, 8, 9, 10]. Дослідженням, в яких розглядаються окремі питання вищезначеної проблеми присвячено багато праць і закордонних вчених – І. Ансофф, О.С. Віханський, В.А. Вінокуров та ін. [3, 4, 5]. Але наголошені проблеми