

ОЦЕНКА И АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Еремина М.А., кандидат экономических наук, доцент

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

У статті проведено аналіз системи ціноутворення на залізничному транспорті у країнах ЄС, а також підняті питання необхідності коректування тарифів із урахуванням факторів, що впливають на формування ціни на вантажоперевезення в Україні. На основі проведених досліджень запропоновано перелік факторів, що дозволяє зробити ціну на перевезення еластичною, тим самим залучити клієнтів до залізничних перевезень, що дозволить збільшити вантажообіг і призведе до зниження витрат

Ключові слова Залізничні вантажні перевезення, ціноутворення на залізничному транспорті, тариф на вантажоперевезення, собівартість вантажних перевезень.

Постановка проблеми. Значительное повышение тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом обусловлено ухудшением экономической ситуации в Украине. Необходимость этих мер является следствием резкого роста цен на товары, потребляемые отраслью, а также, уровень инфляции, которые значительно опережают темпы роста тарифов.

Так, за 2015 год и первый квартал 2016 года грузовые тарифы возросли на 45%. Планируется и дальнейшее их повышение. Но представители крупных отраслей промышленности, которые являются крупными постоянными клиентами железнодорожного транспорта, заявляют, что при дальнейшем повышении тарифов перевозки станут нерентабельными, и это приведет только к снижению доходности грузоперевозок.

Однако повышение тарифов неизбежно, потому что остро стоит проблема износа подвижного состава и инфраструктуры, необходимости модернизации и ремонта путевой техники, приобретения новых грузовых вагонов, ремонта и модернизации локомотивов и т.д. Поэтому данные меры неизбежны, что обусловило необходимость анализа и возможной доработки существующих методов формирования.

Анализ последних исследований и публикаций. В процессе проведения исследований в области ценообразования, маркетинговых исследований на железнодорожном транспорте, учета затрат на безопасность в структуре себестоимости перевозок и пути имплементации Украины в ЕС, были проанализированы работы таких авторов, как: В.Г. Галабурда [1], А.А. Дергоусова [2], В.Л. Дикань [3], И.Ю. Зайцева [4], А.А. Коковихина [5], Ю.Ф. Кулаев [6], Б.М. Липидус [7], Н.М. Колесникова [8], Е.Н. Троникина [9]. Однако в работах перечисленных авторов недостаточно освещены вопросы конкурентоспособного тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки с учетом не только факторов, которые как входят в себестоимость перевозок, так и не являются ее составляющей, проведения гибкой тарифной политики, которая способствует адаптации железнодорожного транспорта к рыночным условиям.

Цель статьи – анализ системы ценообразования в странах ЕС, а также анализ факторов, влияющих на формирование тарифов на грузоперевозки в Украине. На основе проведенных исследований разработать систему факторов, позволяющую сделать цену на перевозку эластичной в зависимости от факторов, не влияющих на эксплуатационные затраты. Тем самым привлечь клиентов к железнодорожным перевозкам, увеличить грузооборот, что приведет к снижению затрат.

Основные результаты исследования. Тарифы на все виды перевозок, в том числе и грузовые, должны быть конкурентоспособными. Несмотря на то, что Укрзалізниця является монополистом в сфере железнодорожных перевозок, большую конкуренцию железнодорожному транспорту составил автомобильный со своими преимуществами, а именно эластичность цен, доставка от двери до двери, на что у железнодорожного транспорта нет возможности, а если использовать комбинированные

перевозки, сразу цена значительно увеличится, как минимум, за погрузку-разгрузку. Так, значительная часть грузов перешли с железной дороги на автомобильные.

Грузовые железнодорожные тарифы формируются из инфраструктурной, локомотивной и вагонной составляющих, а также включают в себя финансовый результат. В Европе и других развитых странах мира законодательно предусматривается разделение этих видов деятельности и равный доступ к инфраструктуре. Существуют три подхода к системе ценообразования на грузовые перевозки. Директивами Еврокомиссии от 2001-го и 2004 г. рекомендуется метод «Маржинальные затраты +», который предусматривает сначала снижение предельных затрат при увеличении объемов перевозок, но дальнейший их рост при превышении определенных предельных лимитов. Эта оптимальная величина зависит, от влияния на инфраструктуру времени нахождения груза в пути, тоннажа груза и от пропускной способности инфраструктуры.

Второй метод «Средних затрат +» определяется путем деления переменных и общепроизводственных затрат на объем перевозок с учетом разрешенной регуляторными органами рентабельности перевозок.

Третий – метод Рамсея – предполагает определение тарифа, исходя из платежеспособности грузоотправителя и расстояния: чем дешевле груз и больше расстояние, тем меньше плата. Благодаря этому методу возможно максимизировать объемы перевозок. Используется метод Рамсея преимущественно в условиях монополии – в бывших странах СССР, Великобритании, на некоторых железных дорогах США.

Однако, в большинстве развитых стран используются смешанные методы ценообразования, часто предусматривающие две составляющие платы за доступ к инфраструктуре: фиксированную – за транспортировку груза и вариативную, – в зависимости от тоннажа поезда.

Например, в Польше, кроме базовых ставок, взимается плата за дополнительные услуги (заправка, маневрирование, отстой и т.п.). А Deutsche Bahn (DB) является крупнейшей в Германии и Европе и третьей в мире компанией по предоставлению железнодорожных услуг. Она разделена на десяток отдельных компаний, которые занимаются пригородными и междугородными пассажирскими, грузовыми перевозками, обслуживанием пути, электросетей и услугами заправки поездов, информатизацией и т.д.

С целью эффективного использования железнодорожной инфраструктуры в 1994 г. DB Netz AG впервые в Европе ввела ценообразование поездного маршрута (TPS 94). В 2001 г. система ценообразования на услуги инфраструктуры была заменена более унифицированной (TPS 2001), применяемой по сей день. Дифференциация тарифов на услуги инфраструктуры в 2016 г. зависит не только от базовой цены маршрута, а также его нагрузки на данный момент. В Германии существует 12 категорий маршрутов, сгруппированных по уровню инфраструктуры (скорости) и транспортной значимости. Базовые цены могут увеличиваться на 20% по маршрутам с очень высоким коэффициентом использования [10].

Так, метод Рамсея целесообразно применять и на украинских железных дорогах. Однако эластичность цен тоже должна иметь свои пределы, которые могут варьировать только в пределах прибыли. А переменные эксплуатационные затраты необходимо рассчитывать методом единичных расчетных ставок, который, по мнению автора, наиболее полно отражает всю номенклатуру затрат, которые несет УЗ на осуществление перевозок.

Пределы варьирования цен на различные виды грузов, с учетом их ценности и других факторов, можно определять используя коэффициенты, отражающие факторы, которые не входят в себестоимость перевозок.

Для учета этих факторов грузоотправителям предложить заполнять специальные талоны, в которых они сами могут оценить:

- ценность своего груза;
- вид груза;
- необходимая скорость доставки (транспортировка скоропортящихся грузов);

- объем груза, нуждающегося в перевозке;
- оценить, насколько часто грузоотправитель пользуется услугами железнодорожного транспорта при перевозке грузов в течении последнего года;
- оценить, насколько часто грузоотправитель пользуется услугами железнодорожного транспорта при перевозке грузов в течении последних трех лет;
- указать объемы перевозимых ранее грузов.

Оценив эти пункты по 10-ти бальной системе, на основе полученных результатов, рассчитать коэффициент, позволяющий сделать цену на перевозку эластичной в зависимости от факторов, не влияющих на эксплуатационные затраты. Тем самым привлечь клиентов к железнодорожным перевозкам, увеличить грузооборот, что также приведет снижению затрат, потому что, чем больше количество перевозок, тем меньше становится величина эксплуатационных затрат, т.к. постоянные затраты, не зависящие от объема перевозок, распределяются на большее количество составов.

Также, кроме того, что перевозимый груз должен подлежать обязательному страхованию, при перевозке ценного и особо ценного груза железная дорога должна заботиться о сохранности груза, целостности его состава и т.д., например, увеличить затраты на безопасность на сортировочных горках [11]. Соответственно, должны быть учтены затраты на безопасность в структуре себестоимости перевозок, что также должно быть учтено в тарифах.

Выводы В процессе проведения данного исследования был проведен анализ системы ценообразования в странах ЕС, а также анализ факторов, влияющих на формирование тарифов на грузоперевозки в Украине. На основе проведенных исследований предложен перечень факторов, позволяющий сделать цену на перевозку эластичной, тем самым привлечь клиентов к железнодорожным перевозкам, что позволит увеличить грузооборот и приведет к снижению затрат, а именно:

- ценность своего груза;
- вид груза;
- необходимая скорость доставки (транспортировка скоропортящихся грузов);
- объем груза, нуждающегося в перевозке;
- частота пользования грузоотправителем услугами железнодорожного транспорта при перевозке грузов в течении последнего года;
- частота пользования грузоотправителем услугами железнодорожного транспорта при перевозке грузов в течении последних трех лет;
- объемы перевозимых ранее грузов.

Так мы начнем выполнять одно из положений Соглашения об ассоциации Украины и ЕС – создание равных рыночных условий работы железнодорожной отрасли. А вместе с этим будем стимулировать развитие более технологичных производств в Украине через благоприятное ценообразование на железной дороге. И это только очень маленький шаг к необходимому изменению всей системы тарифов на железнодорожные перевозки.

Література

1. Галабурда В.Г. Оценка продукции транспорта в условиях реформирования / В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2003. – №1. – С. 60-63.
2. Дергоусова А.О. Стратегічна модель розвитку залізничного транспорту України / А.О. Дергоусова // Ефективна економіка. – 2013. – № 2.
3. Дикань В.Л. Розвиток промислового потенціалу українських підприємств / В.Л.Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – №46. – С. 136-142
4. Зайцева І.Ю. Стратегія розвитку залізничного транспорту України / І.Ю. Зайцева // Вісник економіки транспорту і промисловості (зб. наук.-практ. статей). – Харків, 2012. – Вип. 38. – С. 302-304.
5. Коковіхіна О.О. Системний підхід до управління витратами підприємства промислового залізничного транспорту / О.О. Коковіхіна, І.І. Іванова // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. Науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – № 41. – С. 240-243.

6. Кулаев Ю.Ф. Методы расчета себестоимости перевозок в грузовых поездах разной категории / Ю.Ф. Кулаев // *Залізничний транспорт України*. – 2011. – №2 11. –С. 20-22.
7. Теория и практика управления эксплуатационными затратами железнодорожного транспорта : монографія / под ред. Лapidуса Б.М. – Москва : МЦФЭР, 2002. – 253 с.
8. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті : формування, функціонування та розвиток : монографія / Н.М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.
9. Тройникова Е.Н. Затраты на безопасность в структуре себестоимости перевозок / Е.Н. Тройникова // *Залізничний транспорт України*. – 2012. – №1. –С. 56-57.
10. Башко В. Железнодорожные перевозки: тарифные недореформы по-украински / В. Башко // *Зеркало недели. Украина*. – 2016. – №7.
11. Ломинога И.В. Обоснование затрат для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте / И.В. Ломинога // *Залізничний транспорт України*. – 2012. – №2. –С. 18-19.

References

1. Galaburda V.G. (2003). Rating of the production in reforming circumstances. *Zheleznodorozhnyi transport (Railway transport)*, 60-63 (in Ukr.).
2. Dergousova A. O. (2013). Strategic model of the development of the railway transport. *Effektivna ekonomika (Efficient economy)*, 2 (in Ukr.).
3. Dikan V.L. (2014). Development of the industrial potential of the Ukrainian Enterprises, 2, 136-142 (in Ukr.).
4. Zaiceva I.Y. (2012). Strategy of the development of the railways transport of Ukraine. Kharkov: The bulletin of transport and industry economics, 38, 302-304 (in Ukr.).
5. Kokovikhina O.O. & Ivanova I.I. (2013). Systems approach to the management of the costs of the railway transport industrial enterprise. Kharkov: The bulletin of transport and industry economics, 41, 240-243 (in Ukr.).
6. Kulaev Y. F. (2011). Calculation methods of the transportation cost price of the freight trains different categories. Kharkov: *Railway transport of Ukraine*, 2(11), 20-22 (in Ukr.).
7. Lapidus B.M. (2002) Theory and practice of the management of the exploitation of the costs on the railway transport. Moscow: *Railway transport economics*, 253 (in Rus.).
8. Kolesnikov N. M. (2006). Adaptive-Harmonization mechanism of the price formation on the railway transport: formation, functioning and development. Kiev: SETUT, 564 (in Ukr.).
9. Troinikova E. N. (2012). Costs on a safety in cost price structure in transportation: *Railway transport of Ukraine*, 1, 56-57 (in Ukr.).
10. Bashko V. (2016). Railway transportation: tariff almost-reforms in Ukrainian style: *Weekly mirror. Ukraine*, 7 (in Ukr.).
11. Lominoga I.V. (2012). Rationale of costs for a providing safety in the railway transport: *Railway transport of Ukraine*, 2, 18-19 (in Ukr.).

Стаття надійшла до редакції 14.04.2016.