

УДК 65.03

Ганна Євгенівна БОГОМАЗОВА,

*доцент кафедри управління вантажною і комерційною роботою
Українського державного університету залізничного транспорту*

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ У РОЗРІЗІ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

На сьогоднішній день залізниці України стоять на порозі корінних структурних перетворень, які обумовлені необхідністю формування на залізничному транспорті ринкових відносин і конкурентного середовища, що потребують прийняття принципових рішень на державному рівні по вдосконаленню структури, методів та принципів тарифної політики.

Метою роботи є розробка нової стратегії ціноутворення на внутрішні вантажні залізничні перевезення в умовах демонополізації діяльності Укрзалізниці. Лібералізація ринку вантажних перевезень, скасування «дискримінаційних» тарифних схем за видами вантажів та перехід до плати за використання інфраструктури, створення математичної моделі гнучкої тарифікації, що реагуватиме на кон'юктурні зміни ринку та розширення сфери конкурентних відносин в цьому сегменті є основними аспектами підвищення прибутку від вантажних перевезень при зменшенні їх собівартості.

Порівнюючи рівень тарифів в Україні та сусідніх країнах, можна визначити, що сума недоотриманого доходу українських залізниць становить приблизно 30 млрд. грн за рік. І це без урахування втрат на транзитних вантажах, дискримінації вагонів, дискримінації вантажів на коротких відстанях та проблемних додаткових послугах [1]. Але важливим є не тільки середній рівень тарифів, але і механізм їх формування та вплив на економіку.

Багато в чому вирішення недоліків поточної системи тарифоутворення полягає у виділенні з тарифу інфраструктурної, інвестиційної, а також вагонної та локомотивної складових. АТ «Укрзалізниця» розділяється на перевізника та оператора залізничної інфраструктури, який гарантує рівний доступ до інфраструктури для всіх перевізників. Фактично мова йде про те, що регламентованою залишається лише інфраструктурна складова тарифу.

Тариф повинен встановлюватися на максимально високому рівні, що допускається ринком, з урахуванням цін, встановлених реальними або потенційними конкурентами, за винятком особливих обставин (як наприклад, необхідність перевезення соціально значущих вантажів, які не мають альтернативного засобу транспортування) [2]. Тариф за таким підходом повинен, як мінімум, покривати мінімальний рівень змінних витрат тривалого періоду на здійснення конкретних перевезень, тобто покривати собівартість перевезень.

Залізниця повинна встановлювати націнку до своїх змінних витрат тривалого періоду для індивідуальних клієнтів зворотньо-пропорційно еластичності їх попиту. Таким чином, для клієнтів із низькою еластичністю попиту (які не мають альтернативи залізниці, як наприклад, вугледобувні компанії, залізородні компанії, нерудні кар'єри тощо) залізниця повинна встановлювати більш високу націнку, ніж для клієнтів з високою еластичністю попиту (які можуть переключитися на інший вид транспорту, як наприклад контейнерні перевезення тощо). Проте залізниця повинна тонко розуміти стійкість попиту на власний сервіс, і «тверезо» оцінювати обсяги вантажопотоку при різному рівні тарифу, що можливо лише при розумінні особливостей та маржинальності бізнесу клієнтів. Аналогічно, ціна повинна встановлюватись відповідно до прогнозованої сезонної зміни попиту на товар [3].

Інший приклад диспропорцій в тарифній політиці – це дискримінація вантажів на коротких відстанях (до 200 км). Базовий тариф складається з двох частин – початково-кінцевих операцій (умовно постійні витрати) та операції руху (змінні витрати). Тариф за операцію руху як правило становить понад 70-80 % від усього тарифу. Це не означає, що держава повинна субсидювати перевезення на короткій відстані. Завдання залізниці встановити справедливу, не завищену ціну, а доцільність таких перевезень диктуватиметься ринком.

Новий підхід до тарифоутворення в Україні має ґрунтуватися на прозорості та передбачуваності, економічній безпеці та визначенні «справедливої» норми прибутку Укрзалізниці. Оскільки економіка в Україні багато в чому залежить від роботи залізниці, то необдумане підняття цін в моменти економічної кризи матиме негативний вплив на інші галузі. Для попередження стагнації економіки використовується індекс споживчих цін, який враховуватиме інфляційні процеси в країні.

Список використаних джерел

1. Продашук С.М., Богомазова Г.Є., Пурій Р.А. Нова концепція тарифної політики для внутрішніх залізничних вантажних перевезень. Збірник

наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2016. Вип. 164. С. 161–169.

2. Лаврухін О.В., Богомазова Г.Є. Формалізація процесу побудови залізничних вантажних тарифів при умові отримання максимального прибутку. Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держав.: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. 2015; (Харків, 18 листопада 2015 р.). Харків: ХНУВС, 2015. С. 357–360.

3. Butko T., Prodashchuk S., Bogomazova G., Shelekhan G., Prodashchuk M., Purii R. Improvement of technology for management of freight rolling stock on railway transport. Eastern-European journal of enterprise technologies. 2017. Vol. 3, № 3 (87). P. 4–11. DOI: 10.15587/1729-4061.2017.99185.

Одержано 26.04.2021

УДК 349.2

Ольга Володимирівна ВЕКЛЮК,

*ад'юнкт відділу організації освітньо-наукової підготовки
Харківського національного університету внутрішніх справ*

СОЦІАЛЬНІ ВІДПУСТКИ

Відповідно до законодавства, відпустка - це час відпочинку, яке обчислюється в календарних днях і надається працівникам із збереженням місця роботи і заробітної плати. Для набуття права на відпустку працівник повинен перебувати у трудових відносинах з підприємством, установою, організацією (а також з фізичною особою) незалежно від форм власності, виду діяльності та галузевої належності.

Працівник має право на відпустку незалежно від сфери прикладання його праці, від ступеня його зайнятості, розміру і форми оплати праці, займаної посади, режиму роботи, умов праці.

У питаннях надання різних відпусток нерідко зустрічаються складні питання. Виходячи з вищевикладеного, слід розглянути такий вид відпусток, як соціальні. Варто відзначити, що згідно зі ст. 45 Конституції України кожен, хто працює, має право на відпочинок [1].

У юридичній літературі наголошується, що право на відпочинок безпосередньо пов'язане із правом на працю. При цьому право на відпустки мають громадяни України, які перебувають у трудових відносинах із підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності, виду діяльності та галузевої приналежності, а також працюють за трудовим договором у фізичної особи [2, с. 236].