

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ

Київський міжнародний університет цивільної авіації

На правах рукопису

ХОБТА МИХАЙЛО ОЛЕКСІЙОВИЧ

УДК 658.012:658.3

МОДЕЛЮВАННЯ ТАРИФУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ
АВТОБУСАМИ

Спеціальність 08.07.04 - Економіка транспорту та зв'язку

Автореферат дисертації
на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ 1996



00760907 (Т)

Робота

в Київському міжнародному університеті цивільної авіації

Науковий керівник

- кандидат економічних наук,
доцент Здерева Т.А.

Офіційні опоненти

- заслужений діяч науки і техніки
України, доктор економічних наук,
професор Котелянець В.І.
- кандидат економічних наук,
доцент Козак Л.С.

Провідна організація

- інститут підвищення кваліфікації
керівних робітників корпорації
«Укравтотранс»

Захист відбудеться *30.01* 1997 року о 17 годині на засіданні спеціалізованої Ради Д 01.35.03. у Київському міжнародному університеті цивільної авіації, за адресою 252058 м.Київ-58, проспект Комарова, 1, корпус 9, ауд. 303.

З дисертацією можна ознайомитись в бібліотечі КМУЦА.

Відгуки на автореферат дисертації в двох примірниках, завірені печаткою,
просимо надсилати за зазначеною адресою

Автореферат розіслано грудня 1996 року.

Вчений секретар
спеціалізованої Ради,
доктор економічних наук

Загорулько В.М.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Актуальність теми Якісно організований процес перевезення пасажирів має велике значення в становленні соціального рівня життя населення України. Центральною ланкою його реалізації є цінова політика держави на транспортні послуги. Вона покликана стимулювати розвиток транспортних галузей, народного господарства в цілому і задовольняти потреби населення. Тарифна система повинна бути сталою і націлювати підприємство на зниження витрат на виробництво транспортної продукції, підвищення продуктивності праці, удосконалення технологічних і організаційних форм і засобів здійснення процесу перевезень. Поряд із сталістю вона повинна бути левною мірою гнучкою, виходячи з об'єктивних умов періодів перед ринковою і ринковою економіки.

Як показали дослідження, існуючі тарифи на пасажирські перевезення автобусами в більшості випадків не забезпечують прибутковості маршрутів. Основна причина цього негативного явища полягає в тому, що існуюча методика побудови тарифів не враховує ринкових відносин в сучасному суспільстві і не скерована на використання існуючих резервів організації і технології виробництва. В той же час, цілком вірогідно, що тарифна система повинна сприяти : напрацюванню нового економічного механізму взаємовідносин зацікавлених суб'єктів - користувачів транспортом; проведенню ефективної інвестиційної політики державою; прискоренню оновлення основних фондів і удосконаленню їх структури; пріоритетному рішенню соціальних проблем на транспорті і в народному господарстві в цілому; структурній перебудові галузі; встановленню цінового паритету для налагодження еквівалентності перевезень; забезпеченню необхідних транспортних зв'язків в народному господарстві і сприянню рішень соціальних завдань в умовах кризових явищ в економіці; задоволенню автотранспортних потреб населення, підприємств, організацій на території держави і за його межами; скороченню транспортних витрат; забезпеченню соціально-економічної ефективності всього транспортного комплексу; утворенню

розвиненої транспортної інфраструктури. Висловлене і стало підставою для вибору теми дисертаційної роботи, визначило міру її актуальності.

Мета і завдання дослідження Метою дослідження є опрацювання механізму регулювання величини тарифу на пасажирські перевезення з урахуванням споживчих можливостей населення і фінансових потреб автотранспортних підприємств (АТП). Для досягнення цієї мети в дисертації поставлені і вирішені наступні завдання:

- дослідження теоретичних і методичних основ побудови тарифів;
- встановлення взаємозв'язку рівня тарифу і економічного потенціалу АТП;
- вивчення попиту на різноманітні види автотранспортних перевезень і платоспроможності потенційних користувачів автобусами;
- розгляд матеріально - технічної бази автотранспортних підприємств,
- вивчення стратегічної політики держави стосовно правового, економічного і організаційного статусу підприємств галузі;
- опрацювання методики моделювання тарифу з урахуванням потенційного розвитку попиту на поїздки пасажирів автобусним транспортом;
- опрацювання економіко - математичної моделі, що дозволить оперативно формувати тариф в залежності від ситуації, що складається на ринку автотранспортних послуг.

Предмет і об'єкт дослідження

Предметом дослідження є процес формування тарифів на перевезення пасажирів автобусами в умовах перехідного періоду до ринку і при ринковій економіці.

За об'єкти дослідження прийняті АТП, що здійснюють пасажирські перевезення, маршрути різних кореспонденцій і респонденти.

Методологічна основа і інформаційна база

В ході проведення дисертаційного дослідження використані наступні вихідні матеріали: законодавчі акти Верховної Ради України і постанови Кабінету Міністрів України (відповідні до даної проблеми); статистичні і бухгалтерські звіти відділів і служб об'єктів - представників; дані первинних облікових документів; інформаційний масив, одержаний на підставі даних

звітності Мінтрансу України, а також результати проведеного автором експерименту по вияву потенційних пасажирів, що користуються автобусами та іншими видами транспорту; галузеві методичні розробки по формуванню тарифів на перевезення пасажирів автобусами.

Методологічною основою написання дисертації стали економічні закони ринкової економіки, праці провідних вчених-економістів України, ближнього і далекого зарубіжжя.

Наукова новизна дисертаційної роботи

Внаслідок проведеного дослідження розроблена і запропонована методика моделювання тарифу на перевезення пасажирів автобусами, в якій :

- відображені залежність обсягу виробництва від рівня тарифу, співвідношення змінних та постійних видатків;
- враховуються споживчі можливості користувачів автобусним транспортом;
- визначається потенційна маса прибутку, що забезпечує акумулювання грошових коштів, необхідних для інвестування виробництва, в тому числі призначених для придбання автобусів.

Практична цінність дослідження полягає в тому, що методичні основи теорії питання, інструментарій збору та обробки інформації, алгоритм розрахунку пошукових показників забезпечує можливість реалізувати концептуальні пропозиції дослідження, спрямовані на підвищення економічного потенціалу АТП за допомогою гнучкого управління величиною тарифу згідно попиту на перевезення. Наукові розробки дисертації запроваджені в пасажирські АТП системи Міністерства транспорту України.

Апробація роботи Основні результати роботи доповідалися, були обговорені і схвалені на наукових конференціях і семінарах Українського транспортного університету (УТУ) на протязі 1991 - 1996рр.

Реалізація результатів Наукові висновки дисертації використовуються фахівцями підприємств АТП у вигляді методичних рекомендацій по формуванню тарифу на пасажирські перевезення. Результати дослідження застосовуються в навчальному процесі УТУ при вивченні курсів :

"Ціноутворення", "Статистика автомобільного транспорту", "Маркетинг", "Планування економічного і соціального розвитку народного господарства", "Інвестиційний менеджмент", "Організація, планування і управління виробництвом".

Публікації Основні положення і результати дисертаційної роботи опубліковані в 6-ти наукових працях загальним обсягом 2,5 друкованих аркуша.

Структура і обсяг роботи Виконана робота складається із вступу, 3 розділів, висновків, списку літератури та додатку. Обсяг роботи складає 144 сторінок машинописного тексту, 39 таблиць і 14 малюнків. Список літератури налічує 166 найменувань. Нижче представлена структура дисертації.

ВСТУП

1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

- 1.1. Економічна сутність цінової політики держави
- 1.2. Концептуальний підхід до формування тарифів
- 1.3. Тариф на перевезення пасажирів і його структура

2. АНАЛІТИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ПО ФОРМУВАННЮ ТАРИФІВ

- 2.1. Аналіз результатів роботи автобусних підприємств галузі
- 2.2. Оцінка споживчих можливостей пасажирів засобом анкетного опитування
- 2.3. Аналіз методичних основ формування собівартості перевезень
- 2.4. Оцінка рівня критичного обсягу перевезень пасажирів

3. МЕТОДИКА МОДЕЛЮВАННЯ ТАРИФІВ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

- 3.1. Основні положення методики
- 3.2. Методична концепція побудови тарифу на перевезення пасажирів
- 3.3. Рекомендації по практичній реалізації запропонованої методики

ВИСНОВКИ

ЛІТЕРАТУРА

ДОДАТКИ

ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтована актуальність обраної теми дослідження, визначені мети і завдання роботи, її наукова новизна і практичне значення.

Перший розділ носить теоретичний характер. Наукові викладки вчених, що працюють в напрямку ціноутворення, дозволили авторові зробити відповідні висновки щодо суті моделювання тарифу, рис. 1.

В умовах вільного ціноутворення і самостійності підприємства у визначенні цін неминуче виникає у відповідних служб підприємства необхідність враховувати чинники, під впливом яких складаються ринкові ціни.

До чинників попиту, що визначають ціну послуги, можна віднести: платоспроможний попит; рівень заощаджень населення; споживчі властивості транспортної послуги і її якісні характеристики; корисність послуги.

До чинників споживчого вибору, що визначають конкурентоспроможність наданої послуги в попиті на транспортному ринку, відносяться: структура потреб потенційних пасажирів, що користуються наданою транспортною послугою й іншими конкуруючими видами транспорту, заміність наданої послуги іншими видами транспорту.

До чинників пропозиції, що визначають її ціну, включають послуги, на які претендують транспортні підприємства: кількість послуг, що буде запропонована на транспортному ринку; ціни на транспортні послуги з боку конкурентів; витрати транспортної продукції; податки, акциз і інші платежі, відрахування до державних і суспільних фондів; прибуток і його розподіл на інвестиції, резервні і страхові фонди, дивіденди та інші цілі.

На підставі приведених положень та існуючих реалій формування тарифу за проїзд в автобусах можна зробити висновок щодо того, що в галузі недостатньо розроблені методичні підходи до ціноутворення на автотранспортну продукцію з урахуванням нових умов господарювання, а саме визначається єдиний тариф для всіх пасажирських АТП, що не враховує попит і пропозицію на пасажирські автобусні перевезення в різноманітних регіонах

Основоположні підходи

З орієнтацією на економічний стан підприємства

Характер підходу:

максимізація загального прибутку

Засоби, що використовуються на практиці:

- побудова тарифу методом беззбитковості
- врахування критичного обсягу виробництва, пільгових умов
- визначення прибутку на інвестований капітал, коефіцієнту окупності витрат
- регулювання співвідношення між витратами та обсягом реалізації, питомої ваги постійних та змінних витрат

З орієнтацією на ринок

Відносна вигода (ВВ)

(дійсна економічна вигода, яку отримує покупець товару, послуги)

Сприйнята цінність (СЦ)

(суб'єктивне сприйняття тієї цінності, яку об'єктивно представляє даний товар, послуга)

Втрачена вартість (УВ)

($УВ = ВВ - СЦ$ при умові $ВВ > СЦ$)

Вироблена вартість (ВРВ)

($ВРВ = ВВ - ЗВ$, (ЗВ - загальна вартість)

Отримувана підприємством вартість (ОПВ) може приймати вигляд:

$Ц < ВВ$ корисність для клієнта
 $Ц > ВВ$ марність для клієнта
 $ВВ < СЦ$ марність для клієнта

З орієнтацією на поведінку конкурентів

Характер підходу:

вихід на позиції відповідності ціни з конкурентами

Засоби, що використовуються на практиці:

- зайняття провідної позиції у відношенні цін
- слідування за лідером
- застосування змінних цін по окремих найменуваннях асортименту
- врахування життєвого циклу послуги
- прогнозування процесу освоєння виробництва
- підтримка "зонтика" цін
- маневрування ціною з врахуванням соціальних можливостей та інше

Рис.1. Основоположні позиції ціноутворення в умовах ринкової економіки

України і на конкретних маршрутах. Діючий в галузі тариф формується на основі визначення середньогалузевої собівартості автобусних перевезень.

На товарному ринку конкуренція його виробників здійснюється через пропозиції в різних місцях уже вироблених товарів одного і того ж виду. На ринку транспортних послуг транспортні підприємства конкурують безпосередньо, і пропонують надати на одній кореспонденції один і той же вид ще не виробленої продукції транспорту. Тому якщо базою світової ціни товару, що виробляється в одному регіоні, в принципі може служити ціна такого ж товару, що виробляється в іншому регіоні (оскільки вони знаходяться в рамках одного ринку), то базою ціни на лівий вид транспортних послуг можуть бути пропозиції цін перевізниками тільки на одній кореспонденції перевезення. Тариф, що пропонується на транспортну послугу на одній кореспонденції, не може служити базою тарифу для транспортної послуги іншої кореспонденції, бо тут мова йде про різні послуги з різними споживчими вартостями, а отже, і про ринки різних товарів, в чому і є особливість ціноутворення транспортної продукції.

Теоретичні дослідження питання ціноутворення, вимоги ринку транспортних послуг дозволили авторові сконцентрувати увагу на опрацюванні концептуального підходу до формування тарифів.

Елементи концепції ґрунтуються на глибокому аналізі ситуації, виявленні основних тенденцій і прогнозуванні оцінок попиту і пропозиції, узагальненні власної і зарубіжної практики формування тарифів. В концепції звернуто увагу на вимоги ринкової економіки, участі державних і галузевих органів управління в формуванні тарифів, визначенні функцій АТП, спрямованих на підвищення ефективності роботи підприємства на основі вияву положення точки беззбитковості виробництва і меж комерційної сталості його роботи на основі побудови раціональних тарифів при фіксованому обсязі транспортних послуг.

Згідно з теорією ціноутворення при формуванні тарифу слід брати до уваги наступні умови : ціною стимулюються тільки ті транспортні послуги, що користуються попитом (урахування в ціні співвідношення попиту і пропозиції);

ціна на будь-які транспортні послуги формується з урахуванням місцевих норм і нормативів; норма прибутку визначається, виходячи з принципу її тяжіння до середньоринкової, а також з урахуванням фінансових можливостей підприємства і пасажирів.

В другому розділі дисертаційної роботи проведені аналітичні дослідження в напрямку визначення технічного стану основних виробничих фондів, міри задоволення попиту населення в автобусних перевезеннях, оцінки споживчого попиту населення, визначення структурних співвідношень і витрат по виконанню транспортної роботи, встановлення межі критичного обсягу роботи залежно від величини тарифу, урахування питомої ваги змінних і постійних витрат в їх загальній сумі.

Як показали дослідження, коефіцієнт зносу основних виробничих фондів (ОВФ) становить 39,8%, їх оновлення - 0,72% і вибуття - 6,8%. В зв'язку з тим, що оновлення автобусного парку знаходиться на рівні менше одного проценту, скорочується кількість автобусів, працюючих на маршрутах. Треба відзначити, що до 1990 року щороку пасажирські АТП одержували в середньому 7 тисяч автобусів різноманітної модифікації. Протягом 1994 і 1995 років в АТП щорічне надходження склало лише 250 одиниць рухомого складу. Зменшення автобусного рухомого складу сприяло закриттю ряду маршрутів. По відношенню до 1990 року скорочення маршрутної мережі становило 65%. За цей період пасажирообіг скоротився на 60,9%. Основною причиною цього є недостатня кількість автобусів, а це пов'язане з тим, що галузь не володіє фінансовими можливостями, необхідними для придбання рухомого складу. Через те, що ціна за проїзд не відповідає реальним витратам, автотранспортні підприємства не мають можливості накопичувати грошові кошти для закупки автобусів. Амортизаційні відрахування не виконують ролі акумулятора фінансових ресурсів. Аналіз фінансового стану АТП галузі вказує на необхідність опрацювання засобу, що дозволить підприємству знаходити реальне джерело фінансових ресурсів, яким в першу чергу є прибуток. Аналітичні розробки стали підставою запропонованого алгоритму знаходження маси прибутку, в формуванні якої неабияка роль відводиться тарифу, табл. 1.

Порядок розрахунку маси прибутку з урахуванням критичного обсягу виробництва

Показник	Формула розрахунку	Умовні позначення
1	2	3
1. Обсяг послуг в точці критичного обсягу виробництва	$S_k = ПЗ + ПРЗ$	S_k - реалізація послуг в точці критичного обсягу виробництва
2. Відношення питомої ваги прибутку покриття в прибутках від перевезень	$ППк = ПЗ$ $ППк = a \cdot S_k$ $a \cdot S_k = ПЗ$ $S_k = ПЗ / a$ або $a = ППк / S_k$ $ППк = S_k \cdot ПРЗ$ $a = (S_k - ПРЗ) / S_k$ $S_k = ПЗ / a$	$ПРЗ$ - сума змінних витрат в точці критичного обсягу виробництва $ПЗ$ - сума постійних витрат в точці критичного обсягу виробництва
3. Співвідношення між обсягом виробництва в вартісних одиницях і фізичним обсягом реалізації послуг	$S = T \cdot W$	$ППк$ - прибуток покриття a - коефіцієнт відношення прибутку покриття до обсягу реалізації послуг T - тариф за послуги
4. Сума змінних витрат	$ПРЗ = ПРЗ' \cdot W$	W - обсяг реалізації послуг в натуральному вимірі
5. Прибуток покриття в точці критичного обсягу виробництва	$ППк = (T \cdot W_k) - (ПРЗ' \cdot W)$	$ПРЗ'$ - середні змінні витрати на одиницю

Показник	Формула розрахунку	Умовні позначення
1	2	3
6. Критичний обсяг виробництва в натуральному вимірі	$W_k = ПЗ / (Т - ПРЗ')$	продукції Wk - обсяг реалізації послуг в натуральному вимірі в точці критичного обсягу виробництва
7. Плановий обсяг виробництва, який забезпечує кої ретну величину прибутку	$S_d = \frac{ПЗ + Пд}{(S - ПРЗ) / S}$	S - обсяг реалізації послуг (фактичний). Sd - обсяг виробництва, що планується
8. Маса прибутку, що планується	$Пд = (S_d \cdot (S - ПРЗ) / S) - ПЗ$	Пд - маса прибутку, що планується

Цілком вірогідно, що підприємству слід працювати беззбитково, а це означає, що АТП слід брати до уваги такий рівень тарифу, що відповідає споживчим можливостям населення і формує обсяг пасажиропотоку.

Проте, внаслідок проведеного експерименту визначено, що успіху роботи підприємства, при інших діючих чинниках, сприяє рівень використання провізних можливостей рухомого складу автотранспортного підприємства. Аналітичні дослідження показують, що до тих пір, поки обсяг реалізації послуг знижується через неповне використання виробничих потужностей, відношення змінних витрат до обсягу реалізації послуг залишається постійним так само як і відношення прибутку покриття до обсягу реалізації послуг, за умови збереження постійних, змінних витрат на одиницю продукції. В точці критичного обсягу виробництва чистий прибуток дорівнює нулю, а обсяг реалізації послуг покриває тільки змінні і фіксовані витрати. Прибуток покриття в точці критичного обсягу виробництва дорівнює постійним витратам.

Для вияву реальної величини прогнозованого прибутку, що залежить від величини тарифу, треба аналізувати провізні можливості парку і потенційно можливий обсяг перевезень на конкретних маршрутах. Інтерес пасажирів до автобусних перевезень враховується на основі бази даних, одержаних шляхом анкетного опитування респондентів. При вивченні поставленого питання бралися до уваги фактичні пасажиропотоки, платоспроможність населення, мета поїздки, переважний вид транспорту з урахуванням сезонності і регіону перевезень.

В третьому розділі наведена методика моделювання тарифу на пасажирські перевезення. Реалізація методики передбачає декілька етапів, в яких відображені питання вивчення ринку транспортних послуг, виробничо-економічного потенціалу АТП, економічних умов моделювання тарифів.

При дослідженні ринку транспортних послуг виконуються :

- вивчення потенціалу запитів і вимог пасажирів (наявність транспорту на маршрутах, додержання графіку руху, відповідність класу автобусу ціні проїзного документу, забезпечення якості обслуговування пасажирів, забезпечення рекламного обслуговування);

- вивчення параметрів транспортної послуги (комфортність поїздки, швидкість повідомлення, частота руху, зручність сполучення, вартість проїзду);

- визначення смкості попиту і сегменту ринку (питома вага пасажиро - поїздок автобусами конкретного АТП в загальній кількості поїздок, кількість пасажиро - поїздок на автобусному маршруті, маршрути, що обслуговуються автобусним транспортом);

- облік даних щодо потенційних конкурентів (провізні можливості і структура рухомого складу, обсяг перевезень на паралельних маршрутах, частота руху, швидкість і зручність сполучення, комфортність поїздки, вартість проїзду, забезпечення рекламного обслуговування);

- облік платоспроможності населення (рівень прибутку населення).

Вивчення виробничо - економічного потенціалу АТП слід здійснювати з урахуванням :

оцінки технології виробництва транспортної продукції (види маршрутів, питома вага виду маршруту в загальній автобусній маршрутній мережі, графік руху автобусів на лінії);

- стану основних виробничих фондів (структура і технічний стан ОВФ, технічний стан рухомого складу, ефективність використання основних виробничих фондів);

- організації виробництва (організація руху автобусів на лінії, своєчасний вихід автобусів на лінію, ритмічність постачання матеріально-технічних ресурсів, наявність науково-обґрунтованих норм і нормативів трудових, фінансових і матеріальних ресурсів, організація праці);

- економічного потенціалу (очікуваний обсяг перевезень, нульова відмітка для нарощування прибутку - точка беззбитковості, рівень норми прибутку, балансовий прибуток, чистий прибуток, платоспроможність);

- аналізу методик формування ціни (взаємодія показників очікуваного обсягу перевезень, маса прибутку, величина змінних і постійних витрат, точка беззбитковості виробництва і її переміщення залежно від зміни раніше названих показників, зміна питомої ваги постійних і змінних витрат в їх загальній сумі, вплив тарифу на обсяг перевезень, зміна відхилень валового прибутку до обсягу реалізації послуг).

При розгляді економічних умов моделювання ціни враховуються :

- квоти (ліцензії на автобусні перевезення);

- держзамовлення (маршрути, затверджені вищим органом і закріплені за виконавцем перевезень пасажирів);

- податки і нормативи (перелік усіх документів по податках і нормативах, нормативні документи);

- пільги і санкції (інструкції і положення вищих інстанцій).

Логічна схема розкриття сутності побудови тарифу з урахуванням технології робіт, організації виробництва і економіки АТП показана на рис.2.,

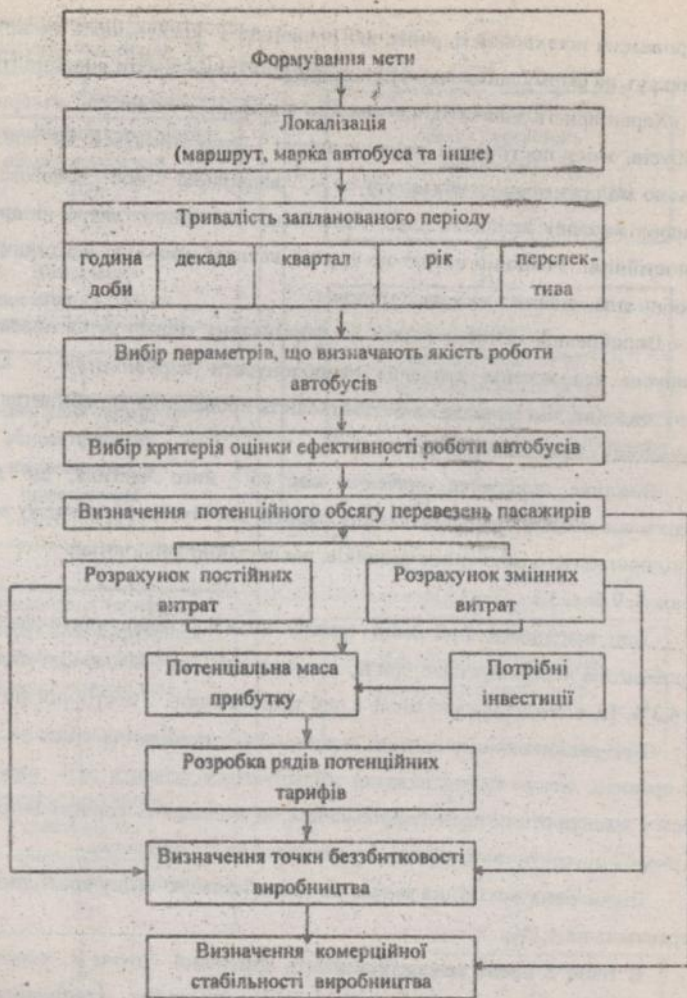


Рис. 2. Логічна схема побудови тарифу та виявлення його впливу на ефективність роботи підприємства.

де приведена послідовність робіт, які проводять з урахуванням чинників, що впливають на формування тарифу і комерційної стабільності виробництва.

Характерно відзначити, що залежно від форми організації використання автобусів, зміст постійних і змінних витрат дещо зміниться. Це пов'язане з формою оплати праці водія автобусу - " відрядною " або "почасовою ". В першому випадку заробітна плата відноситься до змінних витрат, в другому - до постійних. Розподіл витрат по групах виявляє вплив на критичний обсяг виробництва, а отже і на його потенціал.

Вироблений автором підхід до формування тарифу на пасажирські автобусні перевезення дозволив запропонувати виробництву алгоритм ціноутворення, що впливає на безбитковість проведення виробництва і його комерційну стабільність, рис. 3.

Важливе практичне значення має та його частина, що дозволяє оперативно аналізувати ефективність роботи автобусів на кожному маршруті і підприємства в цілому від чинників, що постійно змінюються (блок 8, 9 рис. 3.).

Так, наприклад, при зміні тарифу на 5% точка критичного обсягу виробництва переміщується: при його зменшенні - на 5,8%, а при збільшенні - на 4,3%. Та ж тенденція має місце в разі зміни змінних і постійних витрат.

При раціональному веденні виробництва і стабільних цінах на ресурси, як правило, валові змінні видатки збільшуються тільки в разі нарощування обсягу транспортних послуг. Збільшення чи зменшення змінних витрат на 5% сприяє зміні критичного обсягу виробництва на 4,4 процента.

Відхилення постійних витрат на 5% забезпечує зміну критичного обсягу перевезень на 4,1%.

В табл. 2 представлена чутливість критичної точки в залежності від показників, коливання яких призводить до зміни критичного обсягу виробництва, а як наслідок відбувається зміна комерційної сталості виробництва. Якщо $KU < 0$, то це говорить про те, що наданий маршрут необхідно дотувати. Величина дотацій в даному випадку буде науково обгрунтованою і адресною

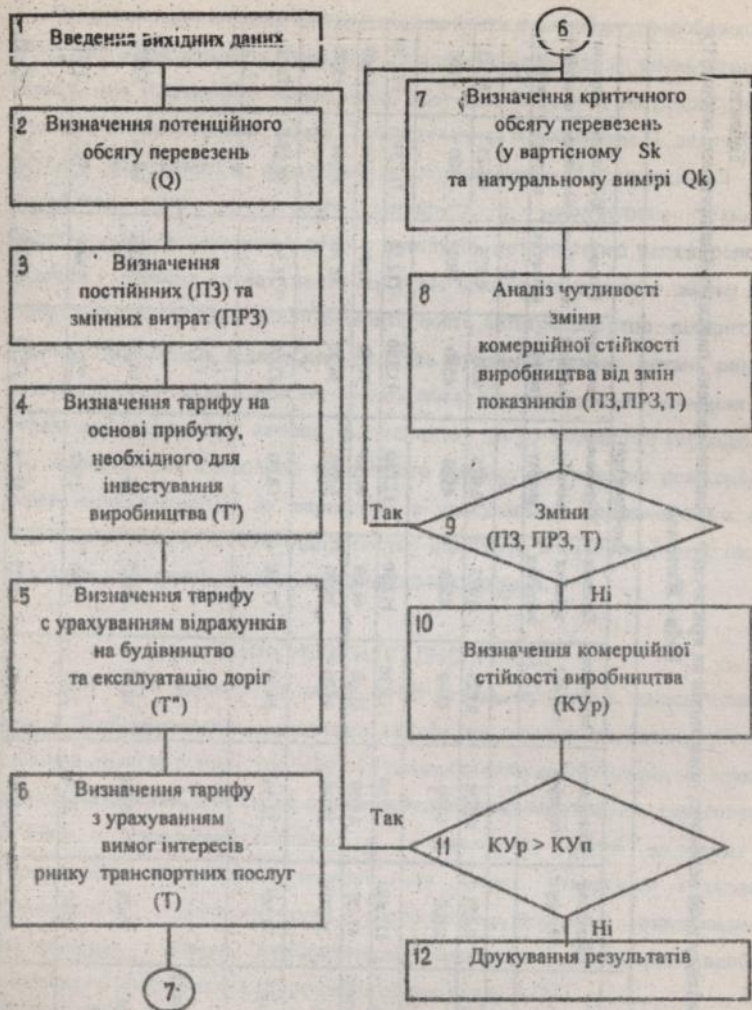


Рис. 3. Збільшена блок-схема алгоритму розрахунку тарифа на автобусні перевезення

Таблиця 2

Визначення впливу змін основних показників на критичний обсяг перевезень пасажирів на прикладі маршруту Київ - Житомир

Показники	Значення при								
	Базовому тарифу	Збільшенні тарифу	Зниженні тарифу	Базових змінних витратах	Збільшенні змінних витрат	Зниженні змінних витрат	Базових постійних витратах	Збільшенні постійних витрат	Зниженні постійних витрат
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Тариф, грн. пас.км	0,025	0,028	0,023	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025
Пасажирообіг, тис. пас. км.	4500	4170	4860	4500	4500	4500	4500	4500	4500
Виручка, тис. грн.	112,50	115,50	110,30	112,50	112,50	112,50	112,50	112,50	112,50
Змінні витрати, тис. грн.	41,00	41,00	41,00	41,00	44,50	37,50	41,00	41,00	41,00
Постійні витрати, тис. грн.	36,70	36,70	36,70	36,70	36,70	36,70	36,70	39,40	33,40
Прибуток покриття, тис. грн.	71,50	74,50	69,30	71,50	68,00	75,00	71,50	71,50	71,50
Критичний обсяг перевезень в вартісному і натуральному вимірі:									
а) вартісному, тис. грн.	58,25	56,90	58,25	58,25	61,16	54,77	58,25	64,13	53,02
б) натуральному, тис. пас.км.	2309	2054	2571	2309	2427	2201	2309	2542	2102
Комерційна стійкість виробництва, тис. грн.	54,25	58,60	52,05	54,25	51,34	57,73	54,25	48,37	59,48

Запропонований підхід до становлення критичного обсягу виробництва дає можливість для кожного маршруту і підприємства в цілому визначати рівень тарифу, що забезпечить економічний потенціал стосовно до розрахункового періоду з урахуванням вимог інвестування виробництва і задовольнить потреби населення в пасажирських перевезеннях. Інформаційний масив формується для конкретного маршруту з урахуванням техніко-експлуатаційних показників роботи автобусів, потенційного пасажиропотоку, валових і питомих витрат, необхідних для виконання наданого обсягу робіт. Оперуючи потенціалом точки беззбитковості, автотранспортне підприємство одержує можливість відповідати на п'ять фундаментальних питань ринкової системи, а саме: який треба виконувати обсяг перевезень; яке поєднання видів перевезень задовольняє пасажирів і соціальну сферу народного господарства; яка повинна бути технологія перевізного процесу; як повинні розподілятися перевезення пасажирів на маршрутах з урахуванням альтернативних видів транспорту; чи спроможне підприємство досягнути поставленої мети шляхом належних коригувань із змінами в споживчому попиті.

ВИСНОВКИ ПО ДИСЕРТАЦІЇ

1. В галузі зафіксована низька ефективність перевезень, однією з причин якої є необґрунтованість величини тарифу на поїздки пасажирів. Основна причина полягає в тому, що існуюча методика побудови тарифів не враховує ринкові відносини, а отже, не сприяє забезпеченню ефективних транспортних зв'язків у народному господарстві, задоволенню потреб населення в перевезеннях, скороченню транспортних витрат, утворенню і розвитку транспортної інфраструктури, виробленню механізму взаємовідносин зацікавлених сторін, пріоритетному вирішенню соціальних проблем, можливості нарощування економічного потенціалу АТП

2. В представленому науковому дослідженні розроблений механізм регулювання величини тарифу на пасажирські перевезення з урахуванням споживчих можливостей населення і фінансових потреб АТП.

3. Вирішені завдання по реалізації механізму побудови тарифу, а саме: вивчені теоретичні і методичні підходи до моделювання складових тарифу; визначена взаємобумовленість величини тарифу і економічного потенціалу АТП; вивчені запити потенційних користувачів автобусами і їх платоспроможність; враховано вплив матеріально-технічної бази АТП на задоволення потенційного попиту на транспортну продукцію і взята до уваги соціально-економічна державна політика, щодо формування тарифу при різних видах автобусних перевезень.

4. Запропонований концептуальний підхід до моделювання тарифів, в якому враховані вимоги ринкової економіки; участь державних і галузевих органів управління в формуванні даного показника; визначені функції АТП, спрямовані на підвищення ефективності роботи автобусів на основі побудови раціональних тарифів.

5. На підставі теоретичних досліджень по ціноутворенню, аналітичних розробок побудови тарифу, експериментальних пошуків, автор розробив методику моделювання тарифу на перевезення пасажирів автобусами, що дозволяє :

- вивчати ситуацію формування попиту на автобусні перевезення;
- прогнозувати попит на поїздки залежно від географічних чинників, психологічних і поведінських принципів і реакцій пасажирів, а також їх споживчих можливостей;
- конкретизувати опрацювання тарифу з урахуванням тривалості періоду, що планується, типу і марки автобусу, маршруту, динаміки постійних і змінних витрат, взаємодіючих з обсягом перевезень;
- через науково обгрунтовану величину тарифу управляти економічним потенціалом підприємства;
- встановлювати критичний обсяг виробництва і виявляти чутливість комерційної стабільності виробництва при зміні основних показників роботи АТП.

6. Запропонована методика апробована в пасажирських АТП при визначенні тарифу на комерційних маршрутах і при використанні автобусів на

замовлення. Методика забезпечила позитивний результат і підтвердила доцільність дослідження.

ПЕРЕЛІК РОБІТ, ОПУБЛІКОВАНИХ ПО ТЕМІ ДИСЕРТАЦІЇ

Хобта М.А. Особливості ціноутворення на автобусні перевезення //Збірник наукових праць, випуск 2. Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів. - К. : УТУ 1996, стр. - 42-44.

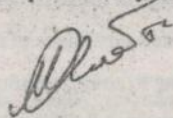
Хобта М.А. Оцінка рівня критичного обсягу перевезень пасажирів //Збірник наукових праць, випуск 2. Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів. - К. : УТУ 1996, стр. -44 - 46 .

Хобта М.А. Методичні положення формування тарифу на пасажирські перевезення //Збірник наукових праць, випуск 2. Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів. - К. : УТУ 1996, стр. - 46-50.

Хобта М. А. Концептуальний підхід до формування тарифів на автомобільні перевезення в ринкових умовах // Укр. транс. ун-т. Київ, Деп. в Гнтб України - №730, 1996.

Хобта М. А Економічна суть цінової політики держави // Укр. транс. ун-т. - Київ, Деп. в Гнтб України - №729, 1996.

Хобта М. А. Ціноутворення на автомобільному транспорті. Тези доповідей міжнародної науково-технічної конференції " Проблеми транспорту і шляхи їх рішення " присвяченої 50-річчю заснуванню КАДІ "// Київ УТУ 1994г.



АННОТАЦИЯ

Хобта Михаил Алексеевич. Моделирование тарифа на перевозку пассажиров автобусами.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 - «Экономика транспорта и связи», Киевский международный университет гражданской авиации, Киев, 1996.

Разработана методика моделирования тарифа на перевозку пассажиров, которая учитывает элементы рыночных отношений в новых условиях хозяйствования, позволяет оперативно управлять ценой за проезд, согласно складывающейся ситуации. Предлагаемый алгоритм представляет собой универсальную расчетную базу для определения уровня цен на пассажирские перевозки с учетом таких факторов, как потребительская стоимость, спрос, конъюнктура рынка, динамика экономических условий хозяйствования, экономический потенциал предприятия.

Ключевые слова: ціноутворення, тариф, попит, безбитковість.

ANNOTATION

Hobta Michael Alekseyvich. Modeling of the tariff on carriage of the passengers by buses.

The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic sciences on speciality 08.07.04 - "A transport Economics and communications", Kiev international university of civil aircraft, Kiev, 1996.

Technique of modeling of the tariff on carriage of the passengers is developed, takes into account elements of the market relations in new conditions of managing, permits operatively to operate a price for travel, according to combined situation. The offered algorithm is represented universal settlement base for definition of a price level on passenger carriages with allowance for of such factors, as with consumer cost, demand, market condition, dynamics of economic conditions of managing, economic potential of the enterprise.

Key words: pricing, tariff, demand, without loss.

Підписано до друку 26.12.96. Формат 60х84/16. Папір друкарський.
Офсетний друк. Ум.фарбо-в'єдб.6.Ум.друк.арк.1,16.Обл.вид.арк.1,25.
Тираж 60 прим. Замовлення № 20-І. Ціна . Вид. № 17/П.

Видавництво КМЦА.

252058. Київ-58, проспект Космонавта Комарова, 1.

AB 36.659