

Гурбанли Сабухі
*аспірант кафедри економіки і фінансів,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-593-1-4>

РІВНОВАЖНІ ТАРИФИ МОРСЬКОГО ПОРТУ У ВИРОБНИЧО-ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ

Розглянуто виробничо-транспортну систему, що складається з двох незалежних виробників зі своїми собівартостями випуску продукції та морського порту з певною собівартістю перевантаження продукції для доставки на той чи інший з двох ринків, які описуються лінійними залежностями ціни від обсягів доставленої на них продукції.

Тарифи ж на перевезення продукції приймаються заданими: на величину тарифу від певного виробника до порту збільшується – у порівнянні з собівартістю випуску продукції – загальна собівартість даного виробника, на величину тарифу від порту до того чи іншого ринку зменшується чиста ціна цього ринку – в порівнянні з ціною реалізації продукції.

Нехай кожен виробник може доставляти свою продукцію на будь-який з двох ринків системи, максимізуючи при цьому свій сукупний (на двох ринках) прибуток як суму добутків обсягу реалізованої на тому чи іншому ринку своєї продукції на відповідну різницю між чистою ринковою ціною (яка знижується з одиничним збільшенням обсягу продукції на певну величину – показник еластичності даного ринку) і загальною собівартістю разом з тарифом на перевантаження.

При цьому між конкуруючими виробниками на ринках може встановитися рівновага Курно [1], для знаходження якої прирівнюємо до нуля часткові похідні від функцій прибутку кожного з виробників за обсягами доставки його продукції на кожен з ринків – і розв'язуємо отримані дві (відповідно до кількості ринків) системи з двох рівнянь з двома невідомими в кожній.

У разі, якщо один з виробників дізнається функції реакції іншого на свої дії (обсяги доставки продукції на кожен з ринків), він може виступити в якості лідера за Штакельбергом [1], підставляючи ці функції реакції конкурента в свою функцію прибутку і максимізуючи її тепер вже

як функцію тільки своїх двох змінних, залишаючи при цьому конкуренту роль послідовника.

Становить інтерес також розгляд комбінованих ситуацій, коли на одному з ринків лідером за Штакельбергом виступає один виробник, а на іншому – інший, або на одному з ринків встановлюється рівновага Штакельберга (з тим чи іншим лідером), а на іншому – Курно.

Нарешті, можлива і ситуація інтеграції (об'єднання) виробників – максимізація ними спільного прибутку при відповідних домовленостях про розподіл ринків.

Зауважимо, однак, що всі описані ситуації рівноваги при тих чи інших моделях конкуренції чи інтеграції виробників залежали від тарифів морського порту, які досі передбачалися заданими на певному рівні. Насправді ж морський порт, у свою чергу, максимізує власний прибуток як суму добутків обсягів перевантаженої продукції на різницю своїх тарифів і собівартості перевантаження.

При збільшенні свого тарифу морський порт починає більше заробляти на кожній перевантажуваній тонні, але кількість цих тонн (попит на її послуги), природно, знижується – і навпаки. Тому завдання оптимізації тарифів морського порту є досить нетривіальним.

Ускладнює це завдання і можливість розгляду різних підходів до встановлення тарифів – єдиний для всіх виробників і для всіх ринків; єдині для кожного виробника незалежно від ринку, на який він доставляє дану продукцію; єдині для кожного ринку незалежно від виробника, який доставляє туди свою продукцію; диференційовані по кожному виробнику і по кожному ринку.

Звичайно, самому морському порту вигідна саме можливість повної диференціації своїх тарифів (для виробничо-транспортної системи з двома виробниками і одним ринком це показано в [2]) – в гіршому випадку він може нею не скористатися і встановити єдині тарифи, проте ситуації єдності тарифів і відповідають практичним реаліям, і представляють самостійний інтерес для дослідження і подальших порівнянь.

Розглянуто також ситуацію, коли інтегруються (об'єднують інтереси) не виробники між собою, а один з виробників з морським портом. При цьому своєму виробнику морський порт перевантажує продукцію вже за собівартістю, значно підвищуючи тим самим його конкурентоспроможність, а «чужому» – за досить високим тарифом (піклуючись не тільки про власний внесок у спільний з виробником

прибуток, але й про погіршення ринкових позицій виробника-конкурента).

Всі рівноважні стани в описаних ситуаціях знайдені аналітично і проінтерпретовані економічно, отримані відповідні якісні висновки про закономірності поведінки учасників розглянутої виробничо-транспортної системи. Зокрема, окремий рівноважний тариф для більш ефективного виробника збільшується у порівнянні з єдиним рівноважним, а для менш ефективного – знижується. При об'єднанні зі слабкішим виробником порт штучно гальмує його конкурента підвищенням свого тарифу, а при об'єднанні з сильнішим – навпаки, навіть знижує тариф для конкурента заради отримання більшого вантажопотоку та власного внеску у спільний прибуток.

Література:

1. Varian H.R. *Microeconomic Analysis*. W.W.Norton & Company, 1992. 506 p.
2. Кобець В.М. Порівняння різних видів цінової політики перевізника-монополіста. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем*. 2005. Вип. 10. С.84–98.