

## ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ ДЛЯ ОПТИМІЗАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ

*Волохов В.А., к.е.н., доцент,  
Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*Розглянуто можливість застосування логістичного підходу при формуванні тарифів на вантажні перевезення, враховуючи комерційні вимоги клієнтури, вид вантажу та попит на перевезення.*

*Ключові слова: тарифи, логістичний підхід, конкурентоздатність, рентабельність.*

**Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями.** Економічна привабливість залізничного транспорту для споживачів транспортних послуг визначається його спроможністю забезпечувати умови за яких матеріальний потік доводиться до кінцевого споживача з мінімальними витратами. Ці положення вимагають нових підходів до організації взаємодії залізничного транспорту з іншими галузями народного господарства, а також структурних перетворень всередині залізничного транспорту, оптимізації рівня тарифів. Таким чином, сучасні умови господарювання потребують удосконалення тарифної політики залізниць на ринку вантажних перевезень.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблемам ціноутворення на вантажні перевезення присвячено праці А.В. Крейніна, Л.А. Мазо, О.В. Семенової, М.В. Макаренка, Н.М. Колесникової, І.М. Писаревського та ін. [1-7]. Вказані вчені виходять з того, що у сучасних ринкових умовах транспорт повинен розглядатися не лише як найважливіша галузь народного господарства, але і як елемент логістичного ланцюжка: постачання – транспорт – виробництво – транспорт – споживач. Однак існуючі підходи до побудови вантажних залізничних тарифів, які відображені в нормативних документах [8] та працях провідних вчених мають в своїй основі витрати на перевезення та враховують в більшій мірі інтереси залізниць. Однак в ринкових умовах тарифи повинні будуватися на основі співвідношення попиту та пропозиції на перевезення.

**Метою статті** є дослідження передумов використання логістичного підходу для встановлення оптимальних тарифів на вантажні перевезення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На сьогоднішній день умови транспортування вимагають створення можливостей з об'єднання промислових, торговельних, транспортно-експедиторських компаній, що обслуговують інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні ланцюжки і мережі. Саме

вони здатні швидко, вчасно і з мінімальними витратами здійснювати постачання продукції споживачам. Найбільш ефективні рішення у сфері транспортування вантажів можуть бути реалізовані в транспортно-логістичних ланцюжках.

Передумовами цього є:

- подальший розвиток конкуренції на ринку транспортних послуг, що забезпечує не тільки якісне обслуговування власників вантажів з їх мінімальними витратами, але й взаємодію між різними видами транспорту;

- інтеграція процесів між підприємствами різних галузей, створення нових організаційних форм взаємодії — логістичних ланцюжків і логістичних мереж;

- застосування новітніх інформаційних технологій, що мають великий потенціал для ефективного управління всіма сферами виробничо-комерційної та транспортної діяльності.

В умовах ринкових відносин виникає й активно розвивається логістична конкуренція, що становить конкуренцію не окремих виробництв або видів транспорту, а конкуренцію логістичних ланцюгів, де неконкурентоспроможність (з погляду збуту кінцевої продукції) однієї ланки може призвести до неконкурентоспроможності всього логістичного ланцюга, навіть якщо ця ланка займає монопольне положення лише в незначній частині ринкового сегмента.

Отже, нераціональна тарифна політика в монопольному сегменті ринку перевезень призводить до логістичної конкуренції, що може викликати фінансові втрати залізниць, бо підприємства припиняють виробництво продукції, що не користується попитом через високу ціну, формованої з урахуванням транспортних витрат.

У монопольних сегментах ринку стратегія обслуговування клієнтів і тарифна політика повинні сприяти формуванню таких логістичних ланцюжків, що забезпечили б максимальний обсяг перевезення вантажів залізничним транспортом і максимальним прибутком.

Аналіз передумов створення транспортно-логістичних ланцюгів указує на те, що сучасні вимоги до транспортування вантажів обумовлюють необхідність оптимізації рівня

вантажних залізничних тарифів.

Аналізуючи систему побудови залізничних тарифів, що діє, слід зазначити ряд її недоліків.

По-перше, застосування середньомережевої собівартості перевезень за родами вантажів, як початкової бази для побудови тарифу. Її величину складно співставити з витратами залізниць на різних ділянках унаслідок відмінностей в технічній озброєності мережі залізниць. Застосування середньомережевої собівартості як тарифної бази призводить до зниження прибутку залізничного транспорту. На напрямках з собівартістю нижче за середньомережевий рівень внаслідок штучного стримування об'ємів перевезень і недоотримання доходів і прибутку, а з собівартістю вище за середньомережевий рівень унаслідок штучного залучення додаткових перевезень і викликаной цим перевитрати коштів залізничного транспорту.

По-друге, тарифи, що діють, будуються на основі витрат залізничного транспорту на перевезення вантажів і не враховують ціни вантажів, що перевозяться, та попиту на них. Має місце зворотна залежність між часткою залізничного тарифу в ціні споживання та ціною вантажу, що перевозиться.

По-третє, при визначенні тарифів на перевезення кожного вантажу використовується принцип: тариф встановлюється на такому рівні, щоб доходи від перевезення вантажу повністю покривали як залежні, так і умовно-постійні витрати на його перевезення та приносили певний прибуток. Застосування цього принципу не дозволяє повністю використовувати такої переваги багатотоварного виробництва, яким є залізничний транспорт, як варіювання витратами на виробництво різних видів товарів при визначенні цін на них з метою отримання максимального сукупного прибутку.

Формування тарифної політики на транспортні послуги з використанням логістичного підходу має здійснюватися за наступною схемою: постановка завдання з формування тарифів, аналіз тарифів і транспортних послуг на різних видах транспорту й у сусідніх державах, оцінка транспортних витрат, розробка методики встановлення рівня тарифних ставок, урахування заходів державного регулювання тарифів, визначення граничного рівня тарифів і правил їх змін залежно від змін кон'юнктури ринку.

Встановлення оптимальних вантажних тарифів буде сприяти розвитку вантажоутворюючих галузей, підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту, збільшенню темпів економічного розвитку в державі. Тобто логістичний підхід стосовно побудови вантажних залізничних тарифів буде полягати у встановленні такого рівня, при якому досягається баланс інтересів усіх суб'єктів

ринку вантажних залізничних перевезень і держави в цілому. Цей баланс досягається при встановленні тарифів на рівні, що відповідає рівноважній ціні, а рівноважною вона буде при відповідності співвідношення попиту та пропозиції [9].

Таким чином, забезпечення стійких темпів економічного розвитку національної економіки потребує оптимізації народногосподарських зв'язків, у якій вагома роль належить логістичним транспортно-технологічним системам доставки вантажів. Поява таких систем призвела до розвитку логістичної конкуренції, при якій конкурентоспроможність логістичного ланцюга багато в чому залежить від тарифної політики, що проводять перевізники. Залізниці конкурують з іншими видами транспорту за право брати участь у таких транспортно-технологічних системах, оскільки ця участь гарантує їм збільшення обсягів перевезень. Конкурентні переваги має той вид транспорту, який пропонує тарифи, що забезпечують досягнення балансу інтересів відправників вантажу, вантажоодержувачів, споживачів кінцевої продукції, держави в цілому. Рівень таких тарифів може бути визначений на підставі співвідношення попиту та пропозиції на перевезення за кожним видом вантажу.

Відмова від традиційного способу розрахунку тарифів та їх оптимізація дозволить істотно поліпшити положення залізничного транспорту та укріпити його позиції в конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту, уникнути штучного спаду об'ємів перевезень – за необґрунтованого завищення залізничних тарифів; понизити тарифи на ряд перевезень за рахунок перерозподілу умовно-постійних витрат між перевезеннями різних вантажів; у ряді випадків здійснювати інвестиційні програми за рахунок власних джерел фінансування.

Удосконалення вантажних залізничних тарифів дозволить задовольнити комерційні вимоги клієнтури до якості перевезень (своєчасності доставки і збереження вантажів, прийнятності тарифу, якості транспортних засобів, «гнучкості» залізниці при обслуговуванні замовника); створити «привабливі» послуги (забезпечення узгодженого стандарту обслуговування, заснованого на надійності, повна компенсація за порушення договірних умов, а також «видимі» послуги (технологія оформлення заявок на перевезення, засоби доставки вантажу «від дверей до станції», складування і так далі).

Перехід до ринкових методів управління економікою вимагає від залізничного транспорту підвищення точності розрахунків собівартості перевезень для тарифних цілей, проведення заходів щодо зниження собівартості перевезень і стимулювання попиту на перевезення, наприклад,

підвищення якості перевезень при сповільненому збільшенні тарифних плат в порівнянні із зростанням якості.

Оптимізація залізничних вантажних тарифів передбачає вивчення попиту на вантажні перевезення. В даний час при перегляді тарифних плат за вантажні перевезення як орієнтир використовується рівень витрат на перевезення і не оцінюється вплив попиту.

Кількість найменувань вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, достатньо велика, оптимізація тарифів на перевезення кожного виду вантажу практично нерозв'язне завдання внаслідок великого об'єму розрахункової роботи. Необхідно оптимізувати тарифи на перевезення щодо дешевих масових вантажів і дорогих вантажів, що також мають значні об'єми перевезень. Для визначення тарифів на перевезення решти вантажів можливе застосування традиційного підходу, проте і в цьому випадку для максимізації прибутку в якості тарифної бази необхідно використовувати собівартості перевезень по конкретних кореспонденціях, а не на середньомережевому рівні. Застосування такого підходу дозволить при значному скороченні об'ємів розрахункової роботи істотно підвищити прибуток залізничного транспорту.

З ряду причин залізничні вантажні тарифи, що діють в даний час, далекі від оптимальних. Однак перехід з діючих на оптимальні тарифи повинен проводитися поступово, щоб запобігти можливого погіршення економічного стану залізничного транспорту та економіки країни в цілому.

**Висновки і перспективи досліджень у даному напрямку.** Розробка нових вантажних залізничних тарифів із застосуванням логістичного підходу дозволить, з одного боку, забезпечити достатній рівень рентабельності залізниць, а з іншого боку, побудувати конкурентоздатні тарифи, які сприятимуть збільшенню обсягів виробництва в вантажоутворюючих галузях і відповідно залученню додаткових об'ємів перевезень.

**Анотація.** Рассмотрена возможность применения логистического подхода при формировании тарифов на грузовые железнодорожные перевозки с учетом коммерческих требований клиентуры, вида груза и спроса на перевозки.

**Ключевые слова:** тарифы, логистический подход, конкурентоспособность, рентабельность.

**Summary.** Possibility of application of logistic approach is considered at forming of tariffs on freight railway transportations, taking into account the commercial requirements of clientele, type of load and demand on transportation.

**Keywords:** tariffs, logistic approach, competitiveness, profitability.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Крейнин А.В. Насущные проблемы формирования железнодорожных тарифов // Бюллетень транспортной информации. — 2006. - №4 (130). — С.2-9.

2 Мазо Л.А. Проблемы построения системы железнодорожных тарифов // Экономика железных дорог. - 2006. - №6. - С. 21

3 Мазо Л.А., Шмелев А.В., Маневич П.Б. Разработка регуляторной модели ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки с учетом конъюнктурных факторов // Экономика железных дорог. - 2012. - №3. - С. 49-63.

4 Семенова О.В. Об основах цены, ценовой (тарифной) системы и системы государственного регулирования железнодорожного транспорта России // Бюллетень транспортной информации. — 2006. - № 2. - С.2-7.

5 Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України : [монографія] / М.В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2006. – 232 с.

6 Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті : [монографія] / Н.М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.

7 Писаревський І.М. Проблеми ціноутворення на залізничному транспорті / І.М. Писаревський // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. Серія “Економіка і управління”. – 2007. – Вип. 9. – С. 235 – 239.

8 Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09>.

9 Волохов В.А. Удосконалення ціноутворення на вантажні залізничні перевезення на основі логістичного підходу: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами / В.А. Волохов; Укр. держ. акад. заліз. трансп. — Х., 2008. — 20 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*