

## ПІДХІД ДО ВСТАНОВЛЕННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ У ВЛАСНОМУ РУХОМОМУ СКЛАДІ

### APPROACH TO SETTING TARIFFS FOR TRANSPORTATION IN OWN CARRIAGES

*к.т.н І.Л. Журавель, к.т.н. О.І. Харченко, магістрант Є.В. Харченко  
Український державний університет науки і технологій (м. Дніпро)*

*I. Zhuravel PhD (Tech.), O. Kharchenko PhD (Tech.), Y. Kharchenko  
Ukrainian State University of Science and Technologies (Dnipro)*

Аналіз управління процесами перевезень вантажів гірничо-металургійного комплексу (далі ГМК) показав, що в існуючій тарифній системі не враховується найважливіший логістичний принцип – «корпоративна зацікавленість» – у ланцюзі «виробник – транспорт (АТ «Українська залізниця») – компанії оператори (власники вагонів) – споживач». Тарифна політика на залізничному транспорті побудована таким чином, що максимальна зацікавленість досягається тільки для однієї ланки логістичного ланцюга – АТ «Українська залізниця».

Такі умови тарифної системи змушують власників вагонів застосовувати пошук попутного завантаження для вагонів із метою забезпечення необхідного рівня рентабельності, виявляти більш рентабельні та зручні маршрути транспортування вантажів за межами України тощо [1]. Наслідком таких дій є дефіцит вагонів, викликаний нераціональним використанням існуючого парку вантажних вагонів для забезпечення безперебійного виробничого процесу ГМК, а особливо гостро це відчувається для вагонів спеціального призначення [2].

Одним з варіантів зменшення дефіциту вагонів є залучення компаній-операторів із власним парком вантажних вагонів, що доцільно із застосуванням економічних методів, зокрема за рахунок забезпечення необхідного мінімального рівня прибутку (рентабельності) від перевезень у своїх вагонах [3]. Тож, пропонується як можливий підхід до встановлення тарифів на перевезення вантажів власним рухомим складом із застосуванням наступних принципів:

1) рівень тарифів на перевезення вантажу для вантажовідправника, тобто у окремих випадках в умовах дефіциту вагонів вантажовідправник має відшкодувати вартість (частину вартості) повернення порожніх вагонів власника, яка перевищує вартість перевезення у вагонах загального парку;

2) адміністрація залізничних перевезень має застосовувати сучасні методи управління потоками вантажів, які перевозяться у власних вагонах, на основі економічного підходу. Тобто, власника вагонів необхідно зацікавити в отриманні прибутку від перевезення на маршрутах з наявним дефіцитом вагонів загального парку;

3) за рахунок відшкодування вартості порожнього пробігу має бути забезпечена рентабельність перевезень для власників вагонів на мінімальному рівні.

Запропонований підхід сприятиме залученню власників вагонів до перевезень на маршрутах підприємств ГМК, що дозволить зменшити дефіцит вагонів для них, одночасно створюючи рентабельні маршрути перевезень своїми вагонами для власника.

[1] Довідник основних показників роботи Регіональних філій АТ «Українська залізниця» / Акціонерне товариство «Українська залізниця», управління статистики. Київ, 2021. 141 с.

[2] Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол.  
URL: [https://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn\\_perevezennya\\_yak\\_rozvyazati\\_tarifniyi\\_vuzol](https://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifniyi_vuzol).

[3] Волохов В. А. Використання логістичного підходу для оптимізації вантажних залізничних тарифів. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 41. С. 96-98.

**УДК 339.13.017**

## **ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

## **FACTORS OF TRANSPORTATION SERVICES MARKET FORMATION**

***I.С. Моржов***

*Національний авіаційний університет (м. Київ)*

***I. Morzhov***

*National Aviation University, Kyiv, Ukraine*

Фактори впливу на формування ринку транспортних послуг можна поділити на внутрішні та зовнішні, природні (географічне розташування, рельєф, погодні умови регіону, тощо) та антропогенні, що є наслідком діяльності людини.

Всі ці фактори взаємопов'язані та так чи інакше впливають один на одного, що зображено на рисунку 1. Розвиненість місцевих технологій та виробничих можливостей чи можливість імпортувати їх ззовні дає можливість усунути природні перешкоди рельєфу чи додаткові витрати від погодних особливостей регіону. Реалізація інфраструктурних проєктів потребує капіталовкладень та технічного потенціалу, проте може змінити напрямки основних вантажопотоків та пасажиропотоків. Яскравими прикладами у макроекономічних масштабах можуть слугувати Панамський чи Суецький канали.

Кожний фактор може виявитися бар'єром чи стимулом. Як і фактори ці бар'єри чи стимули можуть мати природній чи антропогенний характер.

З боку законодавства держава для реалізації своєї політики може встановлювати бар'єри чи стимулювати будь-який інший фактор, як внутрішніх, так і зовнішніх, на законодавчому рівні. Закони можуть мати форму, норм і стандартів, враховуючи ті, що мають зовнішнє походження як результат прийнятих міжнародних договорів, економічних чи інших союзів.