

**ВПЛИВ СТРУКТУРНИХ ХАРАКТЕРИСТИК ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ
НА ФОРМУВАННЯ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ НА ЦІЛЬОВИХ РИНКАХ**

© Шандрівська О.Є., Шмід Ю.В., Сопільник Л.І., 2012

Проаналізовано транспортний ринок України. Визначено місце сегменту автомобільних перевезень у структурі ринку логістичних послуг та проведено його структурування за ознаками: географією маршрутів, тоннажем, наявністю спеціального рухомого складу, специфікою (безпечністю) вантажу, регулярністю поставок; окреслено додаткові ознаки його структурування. Зроблено висновок про визначальний вплив політики ціноутворення на розвиток ринку транспортних послуг. Розроблено алгоритм формування тарифу у сегменті автомобільних перевезень з врахуванням основних ознак структурування цього сегменту.

Ключові слова: транспортний ринок, цінова політика.

**THE IMPACT OF STRUCTURAL FEATURES OF TRANSPORTATION MARKET
ON FORMING PRICING POLICY OF TARGET MARKET**

© Shandrivska O., Shmid Y., Sopilnyk L., 2012

The analysis of dynamics of production, services of export and import, is carried out in a transport sphere of Ukraine, specified problems of a transport sector of Ukraine, the calculation of price is conducted on transportations by a motor transport and carried out analysis of factors of price influence. An analysis in the structure of market of logistic services is conducted and structuration his segment is carried out: motor-car transportations after signs. Also identified place of segment of motor-car transport expeditionary services in the structure of market of logistic services. The basic and additional signs of structuration of market of freight motor-car transportations are selected. The algorithm of forming of tariff is developed on transportation a motor transport taking into account the basic signs of structuration of segment of motor-car transportations.

Keywords: transport market, price policy.

Постановка проблеми. Транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи якої неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та повне задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи. Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. З огляду на світовий досвід і сучасні тенденції розвитку глобального ринку транспортних послуг, Україна знаходиться на етапі формування і консолідації галузі, істотно поступається європейським країнам як за якістю, так і за комплексністю послуг, що надаються національними транспортними компаніями.

Вищезазначене актуалізує дослідження особливостей ціноутворення на транспортному ринку як важливого чинника впливу на його розвиток.

Аналіз останніх джерел і публікацій. Як свідчить аналіз зарубіжної економічної літератури, міжнародний ринок транспортних послуг є сферою, яка відіграє велику роль в економічному розвитку багатьох країн світу, і проходить через процес фундаментальних змін, що здійснює вплив на його учасників та структуру їхніх правовідносин. Розвиток європейського ринку транспортно-експедиційних послуг характеризується такими тенденціями:

- посиленням впливу глобальних транспортно-експедиційних компаній;
- продовженням консолідації ринку транспортних послуг;
- зростанням ролі інформаційних технологій і системи передавання даних в транспортній галузі;
- прагненням до оптимізації транспортного процесу та витрат на його ділянках;
- впровадженням нових підходів до маркетингу та логістики, зростання ролі інновацій [2].

Аналіз робіт таких відомих вітчизняних та зарубіжних спеціалістів, як В.І. Арсенев, Б.В. Артамонов, Р.Л. Губерман, П.В. Куренков, Л.В. Мазо, С.В. Милославська, К.І. Плужников, О.В. Соколова, К.В. Холопов,

які досліджували поняття “транспортна послуга”, дає можливість оцінити місце сегменту транспортних послуг на ринку логістичних послуг.

Серед найбільших постачальників транспортних послуг в Україну за даними 2011 р. є РФ (частка становить майже 30 %), Великобританія (8,6 %), Німеччина (близько 5 %), Швейцарія (3,6 %), Польща (3,35 %), США (понад 3 %). З більшістю партнерів Україна зберігає позитивне сальдо торгівлі транспортними послугами (від’ємне сальдо склалося у 2009 р. з Румунією – понад 6,6 млн. дол. США, Польщею – близько 0,7 млн. дол. США, Бахрейном, Чеською Республікою – відповідно 0,55 і 0,43 млн. дол. США тощо).

Наведемо структуру експорту транспортних послуг у 2011 р. (рис. 1).

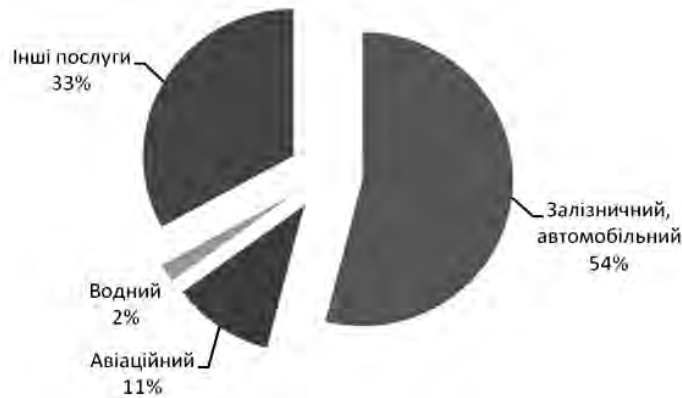


Рис. 1. Структура експорту транспортних послуг за видом транспорту у 2011 р. [1]

Як бачимо з наведених на рис. 1 даних, експорт транспортних послуг становлять насамперед послуги наземного транспорту – автомобільного, залізничного, трубопровідного (54 %); послуги авіаційного (11 %); водного транспорту (2 %); інші послуги (послуги бюро подорожей та туристичних агентств, послуги транспортних агентів, експедиторів, митних брокерів, інші послуги під час перевезень – 33 %).

У структурі експортованих послуг наземного транспорту (без трубопровідного) пріоритет належить залізничному транспорту, частка якого становить понад 82 %. Залізничний транспорт України залишиться на тривалу перспективу головним видом транспорту, зокрема на європейському напрямку для перевезень вантажів [1]. Актуальним у впровадженні євроінтеграційної моделі залишається доведення якості транспортних послуг на залізниці до вимог європейських стандартів, формування дієвої транспортно-логістичної системи як на східному, так і на західному напрямках, зокрема для забезпечення транзитних перевезень на значну відстань у змішаному сполученні (інтермодальні перевезення). Перевагами такої схеми управління вантажними перевезеннями “від дверей до дверей”, що готуються і виконуються під єдиним керівництвом одного центру, є:

- ефективна організація перевезень, забезпечення комплексного обслуговування споживачів транспортних послуг;
- створення умов для активізації застосування комбінованого транспорту;
- зниження екологічного навантаження на довкілля.

Експерти доводять, що використання логістичних систем на транспорті дає змогу зменшувати загальні витрати на 12–35 %, у т.ч. транспортні витрати – на 7–20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні операції та зберігання матеріального потоку на 15–30 %, пришвидшувати обіг матеріальних ресурсів на 20–40 %, скорочувати їх запаси на 50–200 % [3].

Статистичні дані за 2010 р. свідчать про зростання від’ємного сальдо в експортно-імпортних відносинах щодо послуг залізничного транспорту України з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, що пояснюється перевищенням обсягів вантажів, які перевозяться цими країнами для України, над обсягами перевезень Україною вантажів для зазначених держав, а також непаритетним наданням порожнього рухомого складу колії 1520 мм до цих країн під завантаження. Для виправлення ситуації варто проводити дво- або багатосторонні переговори, із зазначеними європейськими державами погодити обсяги перевантаження в Україні імпортних для країни та транзитних у напрямку до країн СНД вантажів, забезпечувати відповідне переоформлення ЦІМ-накладної на СМГ-накладну, зокрема на українській території у межах дотримання норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) [5].

За останні роки вагому конкуренцію залізничному транспорту становить автомобільний транспорт, з огляду на такі критерії, як швидкість поставок, мобільність поставок, індивідуальний підхід під час обслуговування клієнта та інші чинники.

Цілі статті. Мета роботи:

1. Визначити місце сегменту автомобільних транспортно-експедиційних послуг у структурі ринку логістичних послуг.
2. Здійснити структурування сегменту автомобільних перевезень за основними ознаками: за географією маршрутів, за тоннажем, за наявністю спеціального рухомого складу, за специфікою (безпечністю) вантажу, за регулярністю поставок.
3. Виділити додаткові ознаки структурування ринку вантажних автомобільних перевезень, продиктовані вимогами споживачів до рівня транспортного обслуговування.
4. Розробити алгоритм формування тарифу на перевезення автомобільним транспортом з врахуванням основних ознак структурування сегменту автомобільних перевезень (з огляду на визначальний вплив політики ціноутворення на розвиток ринку транспортних послуг) та розрахувати тариф на перевезення на прикладі підприємства ТзОВ “Транс-Сервіс-1”.

Виклад основного матеріалу. Проведемо структурування ринку транспортних послуг за ознаками в сегменті ринку автомобільних перевезень (рис. 2).

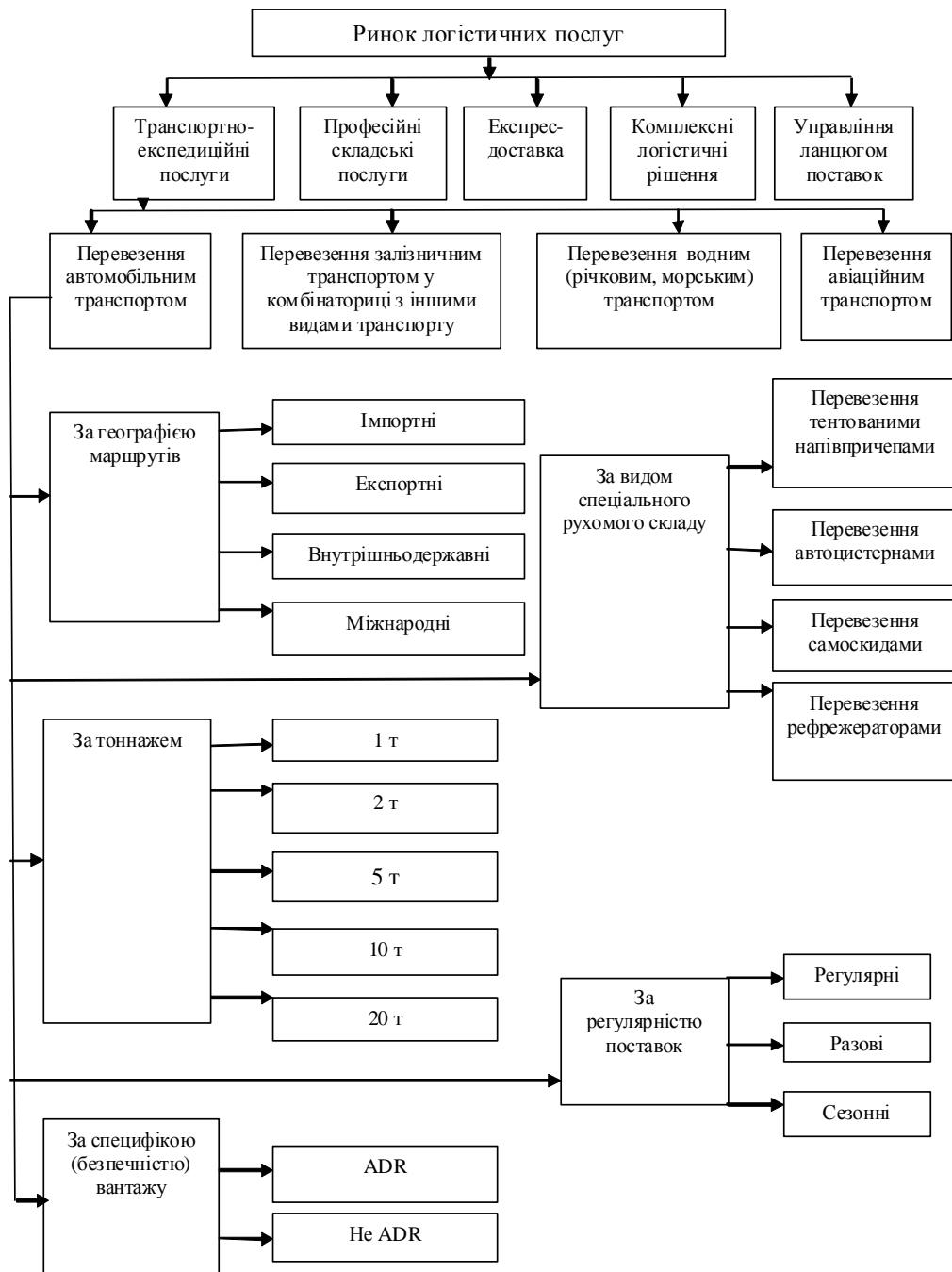


Рис. 2. Місце сегменту транспортно-експедиційних послуг у структурі ринку логістичних послуг

Автомобільні перевезення в Україні є одним з найпопулярніших видів доставки вантажів серед решти видів вантажоперевезень. Вантажні автоперевезення, які здійснюються бортовим і тентованим транспортом різної вантажопідйомності, є найуніверсальнішими видами вантажоперевезень, оскільки доставка вантажу здійснюється за принципом “від дверей до дверей”. Важливу роль відіграє оптимізація маршрутів. Кожне автотранспортне підприємство перебуває в умовах, що постійно змінюються, тому необхідний всебічний і ретельний аналіз ринку транспортних послуг. Необхідно розрізняти поняття “перевезення” та “автотранспортна послуга”. Перевезення – це основна послуга, товар автотранспортного підприємства, тоді як автотранспортна послуга з погляду маркетингу є також сервісною послугою.

Відповідно до цієї класифікації перевезень автомобільним транспортом (рис. 2) за ознакою географії маршрутів ми виділили: експортні перевезення, імпорتنі перевезення, внутрішньодержавні перевезення та міжнародні перевезення вантажу між державами, за винятком України (наприклад: Франція–Бельгія, Німеччина–Нідерланди тощо). Цікаво зазначити, що перевезення на теренах іноземної держави неможливе, наприклад: Кельн (D) – Франкфурт на Одері (D) – це карається законом та називається каботажем. З ознакою “тоннаж” виділяють перевезення 1, 2, 5, 10 та 20 т, адже це зумовлено місткістю та вантажопідйомністю автомобіля. Автомобілі вантажопідйомністю 20 т на теренах України можуть здійснювати перевезення вантажу вагою 25 т, а за кордон можуть вивозити лише вантаж завважки 22,5 т. За специфікацією вантажу виділено перевезення: тентованими напівпричепами (металу, напоїв, круп, цукру, гранул, порошоків тощо; автоцистернами – автомобілями вужчими за галузю перевезення. Вони перевозять наливні вантажі – спирт, рідини хімічної галузі тощо. Самоскидами перевозяться сипкі вантажі – пісок, цемент (насіпом) тощо. Застосування рефрижераторів характеризується перевезенням вантажу з необхідною температурою. Усі вони оснащені датчиками температурного режиму та запобігають псуванню продукції. До таких вантажів належать здебільшого продукти харчової промисловості. За специфікою (небезпечністю вантажу розрізняють вантажі ADR, тобто небезпечні вантажі, та не ADR (безпечні для перевезення) вантажі. ADR – вантаж перевозиться здебільшого автоцистернами та інколи тентованими напівпричепами. За регулярністю поставок виділено регулярні перевезення (здійснюються порівняно часто та не відзначаються сезонністю, наприклад, метал, алкоголь, тютюн тощо), разові транзакції (перевезення рідкісного вантажу чи разове замовлення), сезонні (характеризуються сезонністю попиту, наприклад, цемент, цукор, мука, добрива, крупи тощо).

Додатковими критеріями структуризації ринку автомобільних перевезень, на нашу думку, є:

- рід вантажів та обсяг перевезень;
- номенклатура товарів, що перевозяться;
- час доставки;
- рівень тарифів;
- необхідність зберігання товарів (технологічного простою-пересадки) у циклі доставки;
- юридичний стан відправника чи одержувача (підприємство чи приватна особа).

Існують два напрями в області організації транспортних послуг:

- пристосування асортименту запропонованих послуг до специфічних потреб клієнтів;
- активне формування попиту на послуги транспорту з метою прибуткової реалізації уже запроваджених послуг.

Визначальним елементом транспортного ринку є клієнт, який диктує транспортному підприємству умови транспортного обслуговування. Найголовнішими критеріями, які визначають поведінку споживача послуг перевезення вантажів, є: швидкість та технології доставки вантажів, якість та мобільність перевезень, цінова політика, номенклатура послуг, що надаються підприємством, географія обслуговування, наявність спеціалізованого рухомого складу.

Дослідження попиту на транспортні послуги свідчить про те, що однією з головних вимог клієнтів до роботи транспорту, є своєчасність відправки та доставки вантажів. Пов'язано це з прагненням більшості вантажовласників зменшити запаси як в сфері виробництва, так і в сфері обороту, оскільки їх затрати на утримання запасів становлять по деяких галузях 20 % і більше від вартості продукції, що випускається. Відсутність гарантії своєчасної доставки чи відправки потрібного вантажу, можливість відмови чи неодноразового відкладення заявки на перевезення є чинниками протидії розвитку ринку транспортно-експедиційних послуг.

Характеризуючи конкурентну ситуацію на транспортному ринку, варто сказати, що в умовах ринкової економіки конкуренція набуває якісно нових ознак, оскільки тепер усі види транспорту розвиваються за рахунок власних джерел фінансування. За таких умов ринку кожне підприємство, що надає транспортні послуги, повинно уміти оцінювати рівень своєї конкурентоспроможності і своєчасно вживати заходів щодо запобігання збитковості та банкрутству. Постійне збільшення якості транспортного обслуговування разом із зростанням обсягів перевезень позитивно відображається на конкурентоспроможності підприємств на ринку транспортних послуг. Конкуренція на ринку транспортних послуг у зв'язку з виникненням безлічі дрібних приватних компаній та активним освоєнням східного напрямку перевезень іноземними компаніями у поєднанні з жорсткою податковою політикою і подорожчанням ресурсів поставили транспортні компанії перед

необхідністю мобілізувати усі внутрішні резерви. Очевидним є те, що ефективна діяльність транспортних компаній вже неможлива без широкого використання інформаційних технологій і персональних комп'ютерів. Визначальним чинником в управлінні стає швидкість обробки даних і отримання потрібних відомостей [4].

Гостра конкуренція спостерігається у сегменті транспортно-експедиційних послуг, що пов'язано з великою кількістю компаній, які працюють у сфері організації вантажоперевезень, досягненням відносного балансу між попитом і пропозицією на ринку. Основними надавачами транспортних послуг виступають ТзОВ "Транс-Сервіс-1" (частка ринку $\geq 35\%$), ТзОВ "Транс-Пелле", ТзОВ "ЛАА-Транс", ТзОВ "Захід-Вест-Транс" та ін.).

Загострення конкуренції та необхідність утримання постійних клієнтів на ринку вимагає звернення до політики ціноутворення, зокрема до формування тарифів на перевезення. Рівень тарифів на вантажні автомобільні перевезення є визначальним чинником розвитку транспортного ринку, що й викликає необхідність у розробленні алгоритму розрахунку тарифу на перевезення автомобільним транспортом.

Скористаймося для виконання поставленого завдання ознаками класифікації сегменту автомобільних транспортних перевезень (рис. 2) для трьох варіантів розрахунку (тоннаж, кілометраж, кількість днів рейсу). Алгоритм розрахунку тарифу транспортного перевезення наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Алгоритм розрахунку тарифу на перевезення вантажним автомобільним транспортом

Ціна та її складові	Умовне позначення	Формула обчислення	Позначення
Дизельне паливо	ДП	$ДП = (D/100) \cdot K1 \cdot C + (P/100) \cdot K2 \cdot C$	D – відстань перевезення, км K1, K2 – коефіцієнт витрат палива на 100 км пробігу для завантаженого/порожнього автомобіля C – вартість палива, грн./л
Амортизація	A	$A = P \cdot R1 + D \cdot R2$	P – подача автомобіля під завантаження, км D – відстань перевезення, км R1, R2 – коефіцієнт амортизаційних відрахувань для пробігу завантаженого/порожнього автомобіля
Зарплата	ЗП	$ЗП = 3 \cdot T$	T – час перевезення або термін доставки вантажу, дні 3 – зарплата водія грн./день
Непрямі витрати	НВ	$НВ = Const \approx 150 \text{ грн.}$	До непрямих витрат належать: обслуговування автомобіля (ремонт, миття, комплектуючі), штрафи, витрати на кордоні тощо
Загальні витрати	ЗВ	$ЗВ = ДП + A + ЗП + НВ$	
Ціна	Ц	$Ц = П \cdot T + ЗВ$	П – очікуваний прибуток, грн.

Щодо ціноутворення необхідно зауважити, що основними чинниками, які мають безпосередньо вагомий вплив на формування ціни, є: кілометраж (відстань перевезення); вага (тоннаж); кількість днів рейсу. Відповідно до зазначених чинників впливу на ціноутворення в сегменті автомобільних перевезень зведемо результати розрахунку у табл. 2 на прикладі ТзОВ "Транс-Сервіс-1".

Таблиця 2

Розрахунок тарифу на перевезення продукції підприємства тентованим напівпричепом (на прикладі ТзОВ "Транс-Сервіс-1")

Вихідні дані	М=25 т; рейс Харків–Одеса; D=700 км; P=150 км; K1=45; K2=23; C=10,3 грн.; R1=2,3; R2=0,6; 3=350 грн.; T=2 дні; НВ=150 грн.; П=2000 грн.	М=20 т; рейс Харків–Москва; D=700 км; P=150 км; K1=33; K2=23; C=10,3 грн.; R1=1; R2=0,6; 3=350 грн.; T=6 днів; НВ=150+1000 грн. (витрати на кордоні); П=2000 грн.	М=20 т; рейс Львів–Запоріжжя; D=700 км; P=150 км; K1=33; K2=23; C=10,3 грн.; R1=1; R2=0,6; 3=350 грн.; T=2 дні; НВ=150 грн.; П=1000 грн.
Чинники	Тоннаж	Кількість днів рейсу	Кілометраж (основа для порівняння)
Ціна, її складові, грн.			
ДП	3600	2734	2734
A	1700	790	790
ЗП	700	2100	700
НВ	300	1900	300
ЗВ	6300	7524	4524
Ц	10300	19524	6524

Провівши аналіз результатів розрахунків, можна зробити висновок, що тоннаж та кількість днів у рейсі значною мірою впливають на формування ціни на перевезення. Розгляд витрат дизпалива та амортизаційних відрахувань виявив, що за збільшення тоннажу витрати пропорційно збільшуються (витрата палива та амортизація завантаженого автомобіля на 100 км пробігу). Так, в перерізі собівартості витрати на дизпаливо за тоннажу 25 т зросли у 1,3 раза. Щодо заробітної плати, то, як свідчить практика, система нарахування заробітної плати залежить не від кілометражу, а від кількості днів у рейсі. Отже, зарплата водія в експортному рейсі становить 2100 грн./рейс, що своєю чергою, збільшує витрати у 3 рази. Розглядаючи непрямі витрати, до уваги береться кількість днів та витрати на кордоні (1000 грн.). Відповідно частка непрямих витрат в експортному рейсі становитиме 25 % від собівартості. Під час розрахунку ціни очікуваний прибуток буде також змінюватись: під час здійснення перевезень за кордон очікуваний прибуток буде більшим, ніж під час перевезень на теренах України.

Висновки і перспективи подальших досліджень

1. Проведено аналіз ринку транспортних послуг, зокрема:
 - окреслено структуру найбільших постачальників транспортних послуг України;
 - виявлено структуру експорту транспортних послуг за видом транспорту;
 - встановлено, що у структурі експорту транспортних послуг найбільшу частку займають послуги автомобільного та наземного транспорту;
 - зауважено зростання від'ємного сальдо в експортно-імпортних відносинах щодо залізничного транспорту України, що вимагає погодження обсягів перевантаження в Україні імпорту для країни та транзитних у напрямі до країн СНД вантажів; вимагає відповідного переформування ЦІМ-накладної на СМГ, зокрема на українській території у межах дотримання Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС);
 - зроблено висновок щодо тенденцій зростання сегменту вантажних автомобільних перевезень.
2. На основі аналізу ринку транспортних послуг у роботі визначено місце сегменту автомобільних транспортно-експедиційних послуг за ознаками: за географією маршрутів; за тоннажем; за видом спеціального рухомого транспорту; за специфікою (безпечністю) вантажу; за регулярністю поставок та розкрито зміст кожної з них.
3. Обґрунтовано виділення додаткових ознак сегментування ринку транспортних послуг (з огляду на необхідність індивідуального підходу до обслуговування клієнтів), а саме:
 - рід вантажів та обсяг перевезень;
 - номенклатура товарів, що перевозяться;
 - час доставки;
 - рівень тарифів;
 - необхідність зберігання товарів (технологічного простою-пересадки) у циклі доставки;
 - юридичний стан відправника чи одержувача (підприємство чи приватна особа).
4. Обґрунтовано, що рівень тарифів на вантажні автомобільні перевезення є визначальним чинником розвитку транспортного ринку, що викликало необхідність у розробленні алгоритму розрахунку тарифу на перевезення автомобільним транспортом.
5. На основі сформульованого алгоритму розрахунку тарифу на перевезення автомобільним транспортом проведено розрахунок тарифу на перевезення продукції тентованим напівпричепом на прикладі ТзОВ "Транс-Сервіс-1".
6. Зроблено висновок, що на результат розрахунку транспортного тарифу вагомий вплив мають: кілометраж; тоннаж; кількість днів рейсу.
7. Виявлено, що за збільшення тоннажу витрати на дизпаливо пропорційно збільшуються (витрата палива та амортизація завантаженого автомобіля на 100 км пробігу). Так, у перерізі собівартості витрати на дизпаливо за тоннажу 25 т зросли у 1,3 раза. Зарплата залежить не від кілометражу, а від кількості днів у рейсі. Отже, зарплата водія в експортному рейсі становить 2100 грн./рейс, що, своєю чергою, збільшує витрати у 3 рази на відміну від внутрішньодержавного рейсу. Розглядаючи непрямі витрати, до уваги береться кількість днів та витрати на кордоні (1000 грн.). Відповідно частка непрямих витрат в експортному рейсі становитиме 25 % від собівартості.

1. *Режим доступу:* <http://ukrstat.gov.ua/>. 2. Кальченко А. Г. *Логістика: підруч.* – К.: КНЕУ, 2003. – 284 с. 3. Соколова О.Є. *Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України./ Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. – Вип. 27. – К.: НАУ, 2010. – 258 с.* 4. *Транспорт // Економіст.* – № 7, Липень 2008. 5. *Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) № 998_011 від 01.11.1951 р.* – *Режим доступу:* // <http://zakon.rada.gov.ua>.