

ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ЗА ВИДАМИ)

УДК 629.078

DOI <https://doi.org/10.32782/2521-6643-2024-1-67.12>

Луб'яний П. В., кандидат технічних наук, доцент,
завідувач кафедри транспортних систем та технічного сервісу
Херсонського національного технічного університету
ORCID: 0000-0003-2668-5063

Войтович О. А., кандидат технічних наук, доцент,
декан факультету інженерії та транспорту
Херсонського національного технічного університету
ORCID: 0000-0003-0510-4362;

Кузьменко І. О., аспірант кафедри економіки,
підприємництва та економічної безпеки
Херсонського національного технічного університету
ORCID: 0009-0004-6878-7310

ОСОБЛИВОСТІ КОМЕРЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИ ЗМІШАНИХ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

У статті розглядаються актуальні питання, пов'язані з комерційною діяльністю у контексті змішаних комбінованих перевезень, та шляхи покращення системи тарифів на прикладі автомобільного та залізничного транспорту. Один з основних способів вдосконалення тарифної системи – це її диференціація залежно від класу якості перевезень і інших транспортних послуг, а також поступове припинення практики «перехресного» фінансування та субсидування нерентабельних видів діяльності за рахунок прибуткових.

На сьогодні транспортний сектор здатен забезпечити лише базові потреби населення та економіки щодо обсягів перевезень, але не щодо якості. Сучасний стан транспортної галузі не повністю відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Для підвищення ефективності та конкурентоспроможності транспортного сектору необхідно вдосконалити правовий механізм державно-приватного партнерства, посилити взаємодію між державним та приватним сектором, органами державної влади та місцевого самоврядування, а також здійснити необхідні реформи, включаючи впровадження децентралізації за допомогою скоординованих ініціатив державної політики. Це створить міцну основу для сталого розвитку транспортної галузі та відкритого конкурентного ринку транспортних послуг.

Згідно з чинним законодавством, рівень тарифів у транспорті визначається виходячи з нормативних затрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та податкових зобов'язань. Розрахунки зі споживачами послуг транспорту загального користування проводяться відповідно до діючих тарифів згідно з кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими законодавчими актами України, а також відповідно до міжнародних конвенцій, яких дотримується Україна, та міждержавних угод у сфері транспортних послуг.

Авторами запропонована методика встановлення тарифів на змішані комбіновані перевезення, що базується на оцінці ефективності функціонування всієї транспортної системи. Оскільки змішані комбіновані перевезення, зокрема контрейлерні, поєднують точність автомобільного транспорту з витратами, подібними до залізничних, то тариф на них повинен бути в межах між тарифом для традиційних залізничних перевезень та автомобільних.

Ключові слова: тариф, змішані перевезення, витрати, тарифна політика, комерційна діяльність, транспортні послуги.

Lubiany P. V., Voitovych O. A., Kuzmenko I. O. Peculiarities of commercial activity in mixed combined transport

The article examines topical issues related to commercial activities in the context of mixed combined transport and ways to improve the tariff system on the example of road and rail transport. One of the main ways to improve the tariff system is to differentiate it depending on the quality class of transportation and other transport services, as well as to gradually stop the practice of "cross-financing" and subsidising unprofitable activities at the expense of profitable ones.

© П. В. Луб'яний, О. А. Войтович, І. О. Кузьменко, 2024

Today, the transport sector is able to meet only the basic needs of the population and the economy in terms of transportation volumes, but not in terms of quality. The current state of the transport sector does not fully meet the requirements for the effective implementation of Ukraine's European integration course and the integration of the national transport network into the Trans-European Transport Network.

To improve the efficiency and competitiveness of the transport sector, it is necessary to improve the legal mechanism for public-private partnerships, strengthen cooperation between the public and private sectors, state authorities and local governments, and implement the necessary reforms, including the introduction of decentralisation through coordinated public policy initiatives. This will create a solid foundation for the sustainable development of the transport sector and an open, competitive transport market.

In accordance with the current legislation, the level of tariffs in transport is determined based on the standard costs per unit of transport work, profitability and tax liabilities. Settlements with consumers of public transport services are carried out in accordance with the current tariffs in accordance with the codes (charters) of certain types of transport, other legislative acts of Ukraine, as well as in accordance with international conventions to which Ukraine is a party and interstate agreements in the field of transport services.

The authors propose a methodology for setting tariffs for mixed combined transportation based on an assessment of the efficiency of the entire transport system. Since mixed combined transport, in particular, containerised transport, combines the accuracy of road transport with costs similar to those of rail transport, the tariff for it should be in the range between the tariff for traditional rail transport and road transport.

Key words: tariff, mixed transport, costs, tariff policy, commercial activity, transport services.

Постановка проблеми. Сьогодні питання реформування тарифної політики є важливим не лише з теоретичної, але і з практичної точки зору для всіх галузей суспільного виробництва, включаючи транспорт. У тарифах, як і в цінах, відображаються економічні інтереси всіх учасників ринку. Вони є основою для формування доходів, необхідних для покриття витрат підприємства та отримання прибутку, який забезпечує оновлення основних фондів, соціальний розвиток та створення суспільних фондів споживання. Рівень тарифів має значний вплив на більшість споживачів і є одним з ключових чинників у виборі певних послуг та товарів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питаннями формування та розвитку тарифної політики і комерційної діяльності транспорту займалися та продовжують займатися багато провідних вітчизняних і зарубіжних учених, а також спеціалістів: **Є.В. Нагорний**, Ю.О. Давидіч, Ю.С. Бараш, М.В. Дорошенко, Д.В. Зеркалов, М. Г. Белінська, Н.М. Колесникова, Ю.Ф. Куласв, М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, Л.О. Позднякова, Г.М. Кірпа, Т.А. Мукмінова, Д.О. Шамрай, Т.Г. Яновська, В. П. Яновська, Г.Д. Ейтутіс, Н.П. Терьшина, Є.М. Сич та ін.

Однак специфіка тарифної політики в перевезенні вантажів залишається недостатньо вивченою і потребує подальших досліджень.

Мета статті полягає в аналізі тарифної політики та комерційної діяльності у змішаних комбінованих перевезеннях, а також у вивченні особливостей і розробці шляхів покращення системи тарифів.

Виклад основного матеріалу. Розробка гнучкої системи встановлення тарифів має важливе значення для покращення фінансового стану підприємств транспортної галузі. Така система повинна передбачати об'єктивні, диференційовані підходи до встановлення тарифів для пасажирських і вантажних перевезень, засновані на різних параметрах транспортного ринку. Реалізація цієї концепції в умовах переходу до ринкових відносин є проблематичною та має свої методологічні складнощі [1].

Тарифна політика повинна забезпечувати ефективне функціонування транспортної системи, сприяти розвитку конкуренції, а також відновленню інвестиційної складової тарифів для розширеного відтворення виробничих фондів транспорту. Вона має враховувати необхідність покриття витрат на перевезення, реконструкцію, технічний і соціальний розвиток галузі, підвищення якості транспортних послуг, а також створення ефективної взаємодії між різними видами транспорту.

Тарифна політика повинна враховувати інтереси підприємництва, сприяти розвитку автомобільного транспорту та впровадженню сучасних транспортних засобів, стимулювати використання новітніх технологій перевезень. В умовах інфляції необхідна індексація тарифів, які встановлюються державними органами.

Один із ключових напрямів удосконалення тарифної системи – це диференціація тарифів за класами якості перевезень та інших транспортних послуг. Важливим чинником у формуванні тарифної політики в транспортній галузі повинне бути скорочення витрат та зниження собівартості для зменшення транспортної складової у вартості продукції [2].

Для подальшого реформування в області тарифної політики на транспорті необхідно[3]:

- забезпечення свободи ціноутворення в транспортних секторах із високою конкуренцією;
- контроль за фактичними витратами та рентабельністю транспортних підприємств-монополістів;
- встановлення, за необхідності, фіксованих тарифів на транспортні послуги для природних монополій;
- раціональний розподіл повноважень з тарифного регулювання між державними та регіональними рівнями управління транспортними системами;
- у разі інфляційних процесів індексація тарифів, які встановлюються державними органами;
- вдосконалення тарифної політики та збереження єдиного тарифного простору відповідно до міжурядових угод про проведення узгодженої політики в галузі тарифного регулювання на транспорті.

Основним напрямком удосконалення тарифної системи може бути її диференціація за класами якості перевезень та інших транспортних послуг, а також поступове припинення практики "перехресного" фінансування та субсидування збиткових видів діяльності за рахунок прибуткових.

Згідно з чинним законодавством, рівень тарифів у транспортній сфері визначається на основі нормативних затрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та сплати податків. Розрахунки зі споживачами послуг транспорту загального користування проводяться згідно з чинними тарифами, встановленими кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами України, а також відповідно до принципів міжнародного права, міжнародних конвенцій, до яких приєдналася Україна, та міждержавних угод у сфері транспортних послуг [4].

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури), узгоджуючи з Міністерством економіки, регулює тарифну ціну на такі послуги:

- комплекс робіт, пов'язаних із обробкою зовнішньоторговельних та транзитних вантажів у морських та річкових портах;
- послуги, що надаються судам закордонного плавання в морських та річкових портах України;
- послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України та пов'язані з ними послуги;

- перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному та внутрішньому сполученні (крім міжміських перевезень);

- аеронавігаційні збори з повітряних суден в повітряному просторі України;

- аеропортові збори за обслуговування повітряних суден та пасажирів в аеропортах України (включаючи посадку-зліт, обслуговування пасажирів в аеровокзалах, понаднормативну стоянку, забезпечення авіаційної безпеки);

- перевезення пасажирів та багажу автомобілями на міжміських і міжобласних маршрутах (тарифи на перевезення пасажирів та багажу автомобільним транспортом, що працює в звичайному режимі руху в міжміському, внутрішньообласному та приміському сполученні, повинні затверджуватися Радою Міністрів АР Крим, облдержадміністраціями, а також міськими держадміністраціями Києва та Севастополя).

Тарифна політика на автомобільному транспорті загального користування повинна враховувати інтереси підприємств, стимулювати розвиток та вдосконалення маршрутної мережі, впровадження нових технологій, зокрема сучасних систем автоматизації, а також сприяти вирішенню інших завдань [5]:

- розширення можливостей суб'єктів господарювання для задоволення потреб споживачів у транспортних послугах;

- залучення інвестицій у розвиток транспорту загального користування для забезпечення стабільних економічних умов;

- стимулювання конкуренції шляхом заохочення появи нових суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті загального користування.

Методи формування тарифної політики для змішаних комбінованих перевезень. Чинна тарифна політика не повністю відповідає вимогам ринку транспортних послуг. Останнім часом пропонувалися різні методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів з урахуванням їхньої вартості. Однак ці методи не враховують швидкість доставки вантажів і їхню збереженість.

Запропонована авторська методика визначення тарифів на змішані комбіновані перевезення заснована на оцінці ефективності функціонування транспортної системи в цілому. Змішані комбіновані перевезення (включно з контрейлерними) дозволяють забезпечувати своєчасні перевезення як автомобільним, так і залізничним транспортом, за витратами, близькими до залізничних [6]. Тоді величина тарифів на змішані комбіновані контрейлерні перевезення повинні знаходитися в межах поміж величиною тарифу на традиційні залізничні перевезення ($T_{зал}$) та на автомобільні перевезення ($T_{авт}$).

$$T_{зал} < T_{к} < T_{авт}, \quad (1)$$

Виходячи з цієї умови, пропонується наступний порядок визначення оптимального розміру тарифу на змішані комбіновані контрейлерні перевезення [7]:

1. Визначається верхня межа тарифу $T_{к}^{в.м.}$, в ролі якої приймається діючий в теперішній час тариф на автомобільні перевезення $T_{авт}$

$$T_{к}^{в.м.} = T_{авт}, \quad (2)$$

2. Визначається нижня межа тарифу, яка відповідає поточним витратам $T_{к}^{н.м.} = B_{к}$ та рівноваговий тариф з урахуванням рівня рентабельності продукції ($P_{пр}$), яка перевозиться ($T_{к}^{рівноваз}$)

$$T_{к}^{рівноваз} = B_{к} (1 + P_{пр}), \quad (3)$$

3. Визначається очікувана величина прибутку, який може отримати вантажовласник від скорочення термінів перевезення та зменшення втрат вантажу при транспортуванні за кожним окремим вантажем в залежності від його вартості ($\Delta\Pi_{к}$).

$$\Delta\Pi_{к} = E_{пр} T_{к} - E_{прт.баз}, \quad (4)$$

де $E_{пр} T_{к}$ – приведений економічний ефект запропонованого варіанту;

$E_{прт.баз}$ – приведений економічний ефект базового варіанту.

4. Визначається розрахункове значення тарифу на змішані комбіновані прискорені контрейлерні перевезення ($T_{к}^p$).

$$T_{к}^p = B_{к} (1 + P_{пр}) + \beta_m \Delta\Pi_{к}, \quad (5)$$

де β_m – коефіцієнт еластичності тарифу, який змінюється в залежності від кон'юнктури ринку і знаходиться у межах:

$$0 < \beta_r < 1$$

5. З урахуванням зовнішнього додаткового прибутку ($\Delta\Pi_{\kappa}$) від вартості вантажу, що перевозиться, ($\Pi_{\text{зр}}$), поточних витрат ($B_{\text{зал}}, B_{\kappa}$), добовий коефіцієнт компаундінгу (α) та терміну доставки вантажу ($t_{\text{зал}}, t_{\kappa}$), вираження для визначення розрахункового тарифу можна записати

$$T_{\kappa}^p = B_{\kappa}(1 + P_{\text{пр}}) + \beta_m \{ (\Pi_{\text{зр}} + B_{\text{зал}}) \alpha^{t_{\text{зал}}} - (\Pi_{\text{зр}} + B_{\kappa}) \alpha^{t_{\kappa}} \}, \quad (6)$$

6. Розрахункове значення тарифу на змішаних комбінованих контрейлерних перевезеннях порівнюються з верхньою межею тарифу ($T_{\kappa}^{\text{в.м.}}$). Якщо розрахунковий тариф дорівнює або перевищує це розрахункове значення, то для підтримання попиту на ринку транспортних послуг необхідно знизити розрахунковий тариф за рахунок зменшення коефіцієнта еластичності (β_m).

Висновки. Для подальшого реформування тарифної політики у транспортній галузі необхідно:

- запровадити вільне ціноутворення в секторах транспортного ринку з високим рівнем конкуренції;
- контролювати фактичні витрати та рентабельність транспортних підприємств-монополістів;
- встановлювати фіксовані тарифи на транспортні послуги природних монополістів, коли це необхідно;
- розумно розмежувати повноваження щодо тарифного регулювання між державними та регіональними органами управління транспортними системами;
- індексувати тарифи, встановлені державними органами, у випадку інфляції;
- вдосконалити тарифну політику та підтримувати єдиний тарифний простір згідно з міжурядовими угодами про узгоджену політику в галузі тарифного регулювання на транспорті.

Список використаних джерел:

1. Кабінет міністрів України Розпорядження від 30 травня 2018 р. № 430-р Київ. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». Із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ № 321-р від 07.04.2021 Постановою КМ № 416 від 28.04.2023.
2. Аналіз вигід і витрат: практ. посіб. / Секретаріат Ради Скарбниці Канади; пер. З англ. С. Соколик; наук. ред. пер. О. Кілієвич. – К. : Основи, 1999. – 175 с.
3. Романович Є. В., Козарь Л. М., Запара В. М. Виробнича логістика та управління виробництвом : навч. посібник. Харків : УкрДАЗТ, 2007. – 302 с.
4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР.
5. Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 р. № 1560-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 47. – ст. 646
6. Чорний В. В. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика : монографія. Київ : ДЕДУТ, 2012. 401 с.
7. Луб'яний П.В., Войтович О.А., Кузьменко І.О. Проектний аналіз транспортного підприємства Навчальний посібник. Херсон: Книжкове вид-во ФОП Вишемирський В.С., 2024. – 280 с. ISBN 978-617-8187-08-8 (електронне видання) – 280 с.

References:

1. (2018) Kabinet ministriv Ukrayiny Rozporyadzhennya vid 30 travnya 2018 r. № 430-r Kyiv. «Pro skhvalennya Natsional'noyi transportnoyi stratehiyi Ukrayiny na period do 2030 roku» ["On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030"]. Iz zminamy, vneseny my z'hidno z Rozporyadzhennyam KM № 321-r vid 07.04.2021 Postanovoyu KM № 416 vid 28.04.2023. [in Ukrainian]
2. Analiz vyhid i vytrat [Benefit-cost analysis]: prakt. posib. (1999)/ Sekretariat Rady Skarbnytsi Kanady; per. Z anhl. S. Sokolyk; nauk. red. per. O. Kiliyevych. – K. : Osnovy, 1999. – 175 s. [in Ukrainian]
3. Romanovych YE. V., Kozar' L. M., Zapara V. M. Vyrobnycha lohistyka ta upravlinnya vyrobnytstvom [Production logistics and production management.]: navch. Posibnyk (2007). Kharkiv : UkrDAZT, 2007. – 302 s. [in Ukrainian]
4. Pro transport [On Transport] (1994): Zakon Ukrayiny vid 10 lystopada 1994 r. № 232/94-VR. [in Ukrainian]
5. (1991) Zakon Ukrayiny «Pro investytsiynu diyal'nist'» ["On Investment Activity"] vid 18 veresnya 1991 r № 1560-12 // Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny. – 1991. – № 47. – st. 646. [in Ukrainian]
6. Chorny V. V. Konkurentospromozhnist' zaliznyts' na rynku vantazhnykh perevezen': teoriya, metodolohiya, praktyka [Competitiveness of railways in the freight market: theory, methodology, practice] (2012): monohrafiya. Kyiv : DETUT, 2012. 401 s. [in Ukrainian]
7. Lub'yanyy P.V., Voitovych O.A., Kuz'menko I.O. Proyektnyy analiz transportnoho pidpryyemstva [Project analysis of a transport enterprise] (2024): Navchal'nyy posibnyk. Kherson: Knyzhkove vyd-vo FOP Vyshemyr's'kyy V.S., 2024. – 280 s. ISBN 978-617-8187-08-8 (elektronne vydannya) – 280 s. [in Ukrainian]