

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ



СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

ВИПУСК 50

ДУІТ

ВИПУСК 50

2021

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

**ISSN**

**2664-2972 Online**

**2664-2964 Print**

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ  
ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ  
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

**СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»**

**ВИПУСК 50**

*DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50*

**КИЇВ 2021**

Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій: Серія «Економіка і управління». Вип. 50. К.: ДУІТ, 2021. 150 с.

Збірник містить статті, присвячені теоретичним, методологічним і прикладним проблемам економіки і управління транспорту та інших галузей. У низці статей досліджено питання залучення інвестицій, фінансування, обліку, ціноутворення, підвищення конкурентоспроможності підприємств.

У підготовці випуску брали участь відомі вчені, фахівці в галузі транспорту, викладачі провідних вищих навчальних закладів України.

Для науковців, викладачів, магістрів, студентів вищих навчальних закладів і працівників галузі транспорту та ін.

Збірник входить до наукометричної бази Index Copernicus, CEEIndex, ResearchBib

### **Редакційна колегія**

С.М. Боняр – д-р екон. наук, проф., декан факультету управління і технологій (головний редактор), Державний університет інфраструктури та технологій

В.П. Яновська – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри "Економіка, маркетинг та бізнес-адміністрування" (заст. головного редактора), Державний університет інфраструктури та технологій;

Andrea Bikfalvi, associate professor, PhD in Business Administration, Department of Business Administration and Product Design, University of Girona (Іспанія);

Natalja Lace, professor, Doctor of Economic Sciences, Head of the Department of Corporate Finance and Economics Faculty of Engineering Economics and Management, Riga Technical University (Латвія);

Н.І. Богомолова – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри "Фінанси і кредит", Державний університет інфраструктури та технологій;

В.М. Бондаренко – д-р екон. наук, проф., декан обліково-фінансового факультету, Вінницький торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету;

О.М. Кібік – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри "Національна економіка", Національний університет "Одеська юридична академія";

О.О. Карпенко – д-р екон. наук, перший проректор, професор кафедри менеджменту та публічного адміністрування, Заклад вищої освіти "Міжнародний науково-технічний університет імені академіка Юрія Бугая";

В.Г. Коба – д-р екон. наук, проф., професор кафедри "Менеджмент, публічне управління та адміністрування", Державний університет інфраструктури та технологій;

М.В. Ковбатюк – к-т екон. наук, проф., завідувач кафедри "Теоретична та прикладна економіка", Державний університет інфраструктури та технологій;

І.С. Ковова – к-т екон. наук, доц., доцент кафедри "Облік і оподаткування", Державний університет інфраструктури та технологій;

С.П. Корешкова – к-т пед. наук, доцент, завідувач кафедри "Іноземні мови за професійним спрямуванням", Державний університет інфраструктури та технологій;

О.О. Кравченко – д-р екон. наук, проф., професор кафедри "Фінанси і кредит", Державний університет інфраструктури та технологій;

О.В. Мишуліна, д-р екон. наук, проф., зав. кафедри "Економіка", Костанайський філіал «Челябінський державний університет» (Казахстан);

М.І. Міщенко – д-р екон. наук, проф., професор кафедри "Економіка та менеджмент", Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна;

О.М. Паливода – д-р екон. наук, доц., професор кафедри "Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств", Національний авіаційний університет;

І.П. Садловська – д-р екон. наук, проф., начальник управління економічного розвитку та фінансів Міністерства інфраструктури України;

Т.Б. Семенчук – к-т екон. наук, доц., доцент кафедри "Менеджмент, публічне управління та адміністрування", Державний університет інфраструктури та технологій;

С.М. Шуляренко – к-т екон. наук, доц., завідувач кафедри "Облік і оподаткування", Державний університет інфраструктури та технологій;

О.В. Ярмоліцька – к-т екон. наук, доц., доцент кафедри "Облік і оподаткування" (відповідальний секретар), Державний університет інфраструктури та технологій;

Статті збірника рецензували члени редакційної колегії, друкуються мовою оригіналу.

Рекомендовано до друку Вченою радою ДУІТ (протокол № 4 від 14 грудня 2021 р.).

Засновник і видавець – Державний університет інфраструктури та технологій.

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 23268-13108 ПР від 22.03.2018 р.

Збірник входить до Переліку наукових фахових видань України до категорії Б, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук (Наказ МОН України від 02.07.2020 р. № 886)

© Державний університет інфраструктури та технологій, 2021

---

---

## ЗМІСТ

<b>ЗАГАЛЬНО- ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ</b>	<b>ГЕРАСИМЕНКО І.М., СОЛОВЙОВА О.О.,</b> 6 <b>ВИСОЦЬКА І.І, ПРОНЬ С.В.</b> Теоретичні засади ціноутворення та побудови тарифів на транспорті
	<b>ЧЕРНІЙ В.О., МИРОШНИЧЕНКО О.Є.,</b> 19 <b>ТАРАСЮК В.П., БЕСПАЛОВ Д.О.</b> Підходи до комунікацій на громадському транспорті
	<b>СТРІЛОК І.І., ШКЛЯР В.В.</b> 34 Пріоритети в реалізації сталого розвитку транспортної складової
	<b>МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ</b>
<b>ПЕТРЕНКО О.І., КОРНІЙКО Я.Р., ПОЗНЯКОВА О.В.</b> 43 Аналіз тенденцій світової морської торгівлі та їх вплив на діяльність судноплавних компаній	
<b>ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ</b>	<b>КОБА В.Г., ПИЛИПЕНКО О.В., ПОЛЬОВИК І.О.</b> 53 Основні напрями зменшення збитковості роботи малодіяльних станцій залізничного транспорту України
	<b>PIITTMAN R.W.</b> 61 Creating competition on the Ukrainian Railways: an economist's view
<b>ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ</b>	<b>КОСОВА Т.Д., АФНАС'ЄВА І.І., ДЕРКАЧ О.С.</b> 67 Обліково-контрольне забезпечення легалізації трудових відносин та заробітної плати на підприємствах аграрного сектора економіки
	<b>АНДРЕЄВА О.В., ПЕНДЮР Д.Ю.,</b> 79 Особливості депозитної діяльності комерційного банку в умовах економічної нестабільності
	<b>ДЕРЕВ'ЯНКО С.І.</b> 86 Удосконалення класифікації нематеріальних активів
	<b>HURENKO T.O.</b> 96 Risks of accounting and their influence on management decisions
	<b>КАРПЕНКО О.О., КАРАЩУК В.О.</b> 104 Аналіз вибору спеціальностей споживачами освітніх послуг та факторів впливу
	<b>КОВБАТЮК Г.О.</b> 115 Роль міжнародної торгівлі в досягненні цілей сталого розвитку
	<b>КОВОВА І.С.</b> 122 Облік товарів в умовах діджиталізації
	<b>ТКАЧЕНКО В.В., КІБУКЕВИЧ К.О.</b> 130 Удосконалення системи управління підприємством через формування соціального пакета
<b>ТКАЛЬ Я.С., БУРЯКОВА О.С.</b> 138 Удосконалення системи обліку наявності та руху лісоматеріалів в управлінні підприємством	

---

---

## CONTENTS

<b>GENERAL TRANSPORT PROBLEMS</b>	<b>GERASYMENKO I.M., SOLOVYOVA O.O., VYSOTSKA I.I., PRON S.V.</b>	6
	Theoretical principles of pricing and construction of tariffs for transport	
	<b>CHERNIY V.O., MYROSHNYCHENKO O.E., TARASYUK V.P., BESPALOV D.O.</b>	19
	Approaches to communications on public transport	
	<b>STRILOK I.I., SHKLYAR V.V.</b>	34
	Priorities in the implementation of sustainable development of the transport component	
<b>SEA TRANSPORT</b>	<b>PETRENKO O.I., KORNIYKO Y.R., POZNYAKOVA O.V.</b>	43
	Analysis of trends in world maritime trade and their impact on the activities of shipping companies	
<b>RAILWAY TRANSPORT</b>	<b>KOBA V.G., PYLYPENKO O.V., POLYOVYK I.O.</b>	53
	The main directions of reducing the unprofitability of inactive stations of railway transport of Ukraine	
	<b>ПІТМАН П.В.</b>	61
	Створення конкуренції на українських залізницях: погляд економіста	
<b>OTHER AREAS OF ECONOMICS</b>	<b>KOSOVA T.D., AFANASYEVA I.I., DERKACH O.S.</b>	67
	Accounting and control support for the legalization of labor relations and wages in the agricultural sector of the economy	
	<b>ANDREEVA O.V., PENDYUR D.Yu.,</b>	79
	Features of deposit activity of a commercial bank in conditions of economic instability	
	<b>DEREVYANKO S.I.</b>	86
	Improving the classification of intangible assets	
	<b>ГУРЕНКО Т.О.</b>	96
	Ризики бухгалтерського обліку та їх вплив на прийняття Управлінських рішень	
	<b>KARPENKO O.O., KARASHCHUK V.O.</b>	104
	Analysis of the choice of specialties by consumers of educational services and factors of influence	
	<b>KOVBATYUK G.O.</b>	115
	The role of international trade in achieving the goals of sustainable development	
	<b>KOVOVA I.S.</b>	122
	Accounting for goods in the context of digitalization	
	<b>TKACHENKO V.V., KIBUKEVYCH K.O.</b>	130
	Improving the enterprise management system through the formation of a social package	
	<b>TKAL Ya.S., BURYAKOVA O.S.</b>	138
	Improving the system of accounting for the availability and movement of timber in the management of the enterprise	

*Ірина Герасименко, к.е.н.*

*(доцент кафедри організації авіаційних робіт та послуг, Національний авіаційний університет)*

*ORCID ID 0000-0002-4297-39731*

*Олена Соловійова, к.е.н., доцент*

*(професор кафедри економіки та бізнес-технологій, Національний авіаційний університет)*

*ORCID ID 0000-0002-7089-0067*

*Ірина Висоцька, к.е.н., доцент*

*(доцент кафедри організації авіаційних перевезень, Національний авіаційний університет)*

*ORCID ID 0000-0002-0646-2105*

*Світлана Пронь, к.т.н., доцент*

*(доцент кафедри організації авіаційних робіт та послуг, Національний авіаційний університет)*

*ORCID ID 0000-0002-1177-9588*

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА ПОБУДОВИ ТАРИФІВ НА ТРАНСПОРТІ

*Узагальнено та обґрунтовано теоретичні засади сутності ціноутворення, її складових та побудови тарифів на різних видах транспорту. Зроблено групування функцій ціни за напрямками і механізмами господарського управління. З'ясовано, що реалізувати всі функції неможливо внаслідок суперечливості цілей і завдань еквівалентного розподілу цінностей створених продуктів, тому в ринковій економіці ціни звільнені від низки функцій і використовуються в основному як ринкові регулятори і стимулятори.*

*Відзначено, що ціноутворення на транспорті значно відрізняється від ціноутворення в галузях, що виготовляють продукцію у речовому вигляді. Кінцевим результатом роботи транспорту є сам процес перевезення (закінчений), таким чином, на транспорті створюється не продукція у вигляді товару, а послуга.*

*Розглянуто особливості формування транспортних тарифів, що пов'язані зі специфікою транспорту як сфери діяльності. Це зумовлює складність процесу ціноутворення та побудови тарифів у сфері транспортних перевезень порівняно з процесами ціноутворення в інших галузях економіки. На основі аналізу підходів, які склалися в Україні, визначено етапи ціноутворення на транспорті.*

*Досліджено різні форми побудови транспортних тарифів на різних видах транспорту, що зумовлено специфікою роботи кожного виду транспорту та його підпорядкованістю. Розглянуто основні чинники, які впливають на формування тарифу на вантажні та пасажирські перевезення різними видами транспорту. Відзначено особливу специфіку*

© Герасименко І.М., Соловійова О.О., Висоцька І.І, Пронь С.В., 2021

*ціноутворення та побудови тарифів на авіаційному транспорті. Зроблено порівняльну класифікацію та наведено характеристики різних видів авіаційних пасажирських тарифів за різними ознаками. Надано класифікацію та характеристики різних видів вантажних тарифів на авіаційному транспорті.*

*Ключові слова:* ціна, ціноутворення, тариф, транспортний тариф, собівартість, транспортна послуга.

**Постановка проблеми.** Забезпечуючи переміщення сировини й готових виробів зі сфери виробництва до сфери споживання, транспорт продовжує процес виробництва. Витрати транспорту на переміщення збільшують кінцеву вартість продукту, що транспортується, яка включає вартість виробничих фондів транспорту й робочої сили. При цьому не змінюються його кількісні і якісні характеристики. Особливість продукції транспорту полягає у тому, що вона не може існувати самостійно, а споживається в процесі переміщення продукції виробництва й не має самостійної матеріальної (речовинної) форми.

Ця своєрідність транспортної продукції виражається й у її ціні, яка отримала форму тарифу. Тому важливим є дослідження процесу ціноутворення та побудови тарифів на різних видах транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Достатньо праць як зарубіжних, так і українських вчених присвячено вивченню теоретичних та практичних аспектів проблем ціноутворення. Це праці таких вчених, як Дейлі Дж., Дойль П., Котлер Ф., Ламбен Жан Жак, Ліпсіц І.В., Негл Т.Т., Олександр А.А., Салімжанов І.К., Тарасевич В.М., Уткін Е.А., Цацулін А.Н., Чубанов Г.Н. та інші. У роботах цих вчених основна увага зосереджена на загальних принципах, методах і прийомах ціноутворення в умовах ринкового господарювання, розробці класифікації цін.

Питанням ціноутворення на транспорті присвячені роботи Базилюк А.В. [1], Коби В.Г. [2], Кулаєва Ю.Ф. [3], Сича Є.М. [4], Шинкаренка В.Г. [5].

Однак, незважаючи на значимість і цінність проведених у вітчизняній і закордонній економічній науці досліджень, ще потребують удосконалення деякі теоретичні аспекти ціноутворення та побудови тарифів на різних видах транспорту.

**Мета статті.** Обґрунтування сутності теоретичних засад ціноутворення, її складових та побудови тарифів на різних видах транспорту, визначення етапів ціноутворення на основі аналізу підходів, які склалися в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Ціна, безсумнівно, найгнучкіший інструмент і разом з тим досить потужний інструмент управління діяльністю господарюючих суб'єктів та економікою регіонів і країни в цілому. Не випадково вчені-економісти приділяли і приділяють поняттю «ціна» виключно важливе значення. Так, наприклад, академік В. С. Немчинов, свого часу, зазначив, що «ціна – один з найбільш чудових феноменів» [6]. У господарському механізмі країни застосовується безліч видів цін, що відрізняються між собою призначенням, областю застосування, способом формування і іншими ознаками. Однак при всьому різноманітті цін існує і єдине визначення поняття «ціна».

Ціна є економічною категорією, це атрибут будь-якого товару (наявність споживчої вартості). З позиції теорії економіки, витoki якої йдуть від Адама Сміта, Рікардо та інших широко відомих економістів, ціна – є грошовий вираз вартості товару, об'єкта (кількість грошових одиниць, що характеризує вартість). Однак таке визначення ціни не дає конструктивного уявлення про її встановлення, переносячи акцент на категорію «вартість», яка є ще більш загальним поняттям, ніж ціна, і яку досить складно визначити кількісно.

Ціна в соціально-економічному житті суспільства виконує цілий ряд функцій, які можна



згрупувати за напрямками і механізмами господарського управління, що подано в табл. 1.

Різноманіття функцій ціни, а також суперечливість цілей і завдань еквівалентного розподілу цінностей створених продуктів призводить до того, що реалізувати всі функції неможливо, тому в ринковій економіці ціни звільнені від ряду функцій і використовуються в основному як ринкові регулятори і стимулятори.

З розвитком теорії ціноутворення стверджувалося, що в основі ціни лежать витрати на виробництво продукту, а точніше – на відтворення витраченої вартості виробництва. З позиції трудової теорії вартості вона створюється працею і визначається кількістю суспільно необхідних витрат на виробництво продукту, товару. Спроби обчислити вартість через трудовитрати, до яких вдавалися у 1920-ті рр. і які отримали розвиток у 1950-1970-ті рр., так і не увінчалися успіхом з причини складності переведення трудовитрат в грошовий вираз.

*Таблиця 1. Функції цін за напрямками*

Функція ціни	Пояснення
Вимірвальна функція	це важлива провідна функція. Завдяки ціні можна визначити кількість грошей, яку покупець повинен сплатити, а продавець - отримати за проданий товар чи послугу. Одночасно ціна виконує і облікову функцію. На практиці за допомогою цін визначаються всі вартісні показники на макро- і мікрорівні: валовий внутрішній продукт, національний дохід, обсяг виробленої та реалізованої продукції окремих галузей, підприємств, компаній, а також якісні показники, такі як продуктивність праці, рентабельність виробництва і товарів, фондовіддача та ін.
Стимулююча функція	стимулюючий вплив ціни полягає в тому, що її рівень служить стимулом для застосування найбільш економічних методів виробництва і раціонального використання ресурсів.
Перерозподільна функція	за допомогою цін здійснюється перерозподіл новоствореної вартості між галузями, районами країни, соціальними групами і тим самим відбувається регулювання доходів галузей, підприємств (компаній), населення.
Регулююча функція	ціна виступає як інструмент регулювання економічних процесів: врівноважує попит і пропозицію, пов'язуючи їх з грошово-платіжної здатністю виробника і споживача.

*Джерело:* розроблено авторами на основі джерела [6]

Інший підхід до визначення основи ціни пов'язаний з теорією корисності. Економісти ще в період зародження теорії ціноутворення звернули увагу на наявність певного зв'язку між корисністю продукту і його ціною.

Прихильники трудової вартості підкреслювали, що «вартістю є економічна якість продукції, суспільні відносини споживчої вартості до мінової, а ціна – є грошовий вираз вартості» [6].

Англійський економіст А. Маршалл дотримувався дещо іншого погляду: обидва зазначені чинники (витрати виробництва і корисність) рівною мірою визначають вартість (і ціну, зрозуміло) продукту [6].

Далі звернемо увагу на механізми формування цін в рамках регульованої і ринкової економіки. Оскільки «витратний» і «корисний» підходи, кожен по-своєму, логічні, але не дають надійного методу кількісного визначення ціни, обґрунтована ціна може бути встановлена за допомогою компромісу цих двох підходів.

Витратний підхід полягає у підвищенні ціни зі сторони виробника, що стосується корисного підходу зі сторони покупця, то він зацікавлений у більш низькій ціні.

Досягнення компромісу взаємоприйнятної ціни відбувається на вільному ринку при наявності вільної конкуренції.

Стосовно ціноутворення на транспорті, необхідно відзначити, що воно в цій надважливій галузі економіки значно відрізняється від ціноутворення в галузях, що виготовляють речову продукцію. Класики економіки і відомі фахівці в галузі транспорту довели, що кінцевим результатом роботи транспорту є сам процес перевезення (закінчений). Таким чином, створюється транспортна послуга.

Ресурсами транспортної системи виступають пропускна здатність транспортних мереж (інфраструктурна складова) і провізна здатність дискретних транспортних засобів (рухомий склад та вантажно-розвантажувальні механізми), що взаємопов'язані і взаємозумовлені. Але інфраструктура транспортної мережі може розглядатися як організуючий початок транспортного процесу для всіх інших його складових. Пропускна здатність транспортної мережі є її системна якість. Комплексний транспортний ресурс, економічний ефект створюються при оптимальному співвідношенні цих складових.

Особливості формування транспортних тарифів зумовлені специфічністю галузі транспорту [7]:

транспорт не виробляє сировинної продукції. Продукцією транспорту є переміщення. Він лише подовжує процес виробництва в сфері обігу до моменту реалізації споживачеві;

продукція транспорту не може бути накопиченою і створювати запаси, вона споживається в процесі переміщення. Тому проблема резервів на транспорті полягає в резервах пропускної та перевізної здатностей;

не створюючи сировинного продукту, транспорт лише збільшує вартість цього продукту в місці споживання. Частка транспортних витрат у собівартості промислової і сільськогосподарської продукції становить 15–20 %, а інколи 45–50 %.

Перелічені особливості зумовлюють складність процесу ціноутворення та побудови тарифів у сфері транспортних перевезень порівняно з процесами ціноутворення в інших галузях економіки. Етапи ціноутворення представлено на рисунку 1.

Особливості формування ринку транспортних послуг і їх тарифів пов'язані з участю різних видів транспорту в перевізному процесі (залізничного, автомобільного, повітряного, водного). Специфіка роботи кожного виду транспорту впливає на встановлення тарифів та вибір того чи іншого виду транспорту для перевезення.

Наприклад, на далекі відстані при транспортуванні вантажів, що не вимагають швидкої доставки, вигідніше використовувати залізничний або водний транспорт як найбільш дешеві види. На короткі відстані перевозити вантажі доцільніше автомобільним транспортом, тому що його використання скорочує обсяг вантажно-розвантажувальних робіт, прискорює доставку вантажів «від дверей до дверей».

Транспортні тарифи можуть мати різну форму побудови (диференційну, пропорційну або акордну). Диференційні тарифи встановлюються таким чином, що тарифні ставки за одиницю транспортної продукції змінюються в тій або іншій закономірності залежно від відстані перевезення, частіше знижуються зі збільшенням відстані перевезення (тарифи залізничного транспорту). Відносне зниження диференційного тарифу на більших відстанях характеризується зменшенням тарифної ставки, тобто плати за кілометр перевезення:

$$t_{cm} = \frac{T_{пер}}{L} \quad (1)$$

де  $T_{пер}$  – тариф на перевезення, грн;  $L$  – відстань перевезення, км;  $t_{cm}$  – тарифна ставка, грн/км.



Рис. 1. Етапи ціноутворення

Джерело: удосконалено авторами на основі джерел [11], [13]

Пропорційні тарифи встановлюються у вигляді єдиних ставок за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення. У цьому випадку провізна плата за перевезення вантажу зростає прямо пропорційно відстані перевезення (тарифи автомобільного транспорту).

Акордні тарифи встановлюються у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажів у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення (водний, авіаційний транспорт).

На видах транспорту, де панує державна форма власності, тарифна політика є регульованою та повністю перебуває під державним контролем. При розрахунку регульованих тарифів державні органи встановлюють максимальний розмір прибутку по відношенню до собівартості перевезень (послуг). Це робиться для того, щоб транспортна галузь, яка в значній мірі монополізована, не встановлювала надто високі ціни на свою продукцію (тарифи залізничного транспорту). Якщо:

$$T_{\text{пер}} = S + П \quad (2)$$

де  $S$  – собівартість перевезень (послуг);  $П$  – прибуток, то регулюється розмір  $П$ . Як правило, розмір прибутку встановлюється на рівні до 35 % від собівартості продукції.

Тоді:

$$T_{\text{пер}} = 1,35 * S \quad (3)$$

При цьому держава відповідними законами регулює, які витрати підприємств відносяться на собівартість виробництва, а які можуть витрачатися лише з прибутку.

Вантажні транспортні тарифи розрізняються за видами перевезень залежно від розміру партії пред'явленого вантажу: тарифи за вагонні, суднові, автомобільні, контейнерні перевезення, дрібні відправки.

Серед усіх вантажних тарифів найбільш рухливими й гнучкими відрізняються тарифи на автомобільні перевезення. Саме на цьому ринку поряд з державними з'явилися й успішно працюють досить багато середніх і дрібних підприємств різних форм власності, що займаються перевезеннями. При оцінці впливу фізичних показників на собівартість вантажних перевезень автомобільним транспортом можна відзначити, що зі збільшенням вантажопідймальності та коефіцієнта її використання, технічної швидкості й коефіцієнта використання пробігу собівартість перевезень зменшується, а збільшення часу простою автотранспортних засобів під завантаженням-розвантаженням спричиняє ріст собівартості [8]. Таким чином, базова модель транспортних витрат на автомобільні перевезення матиме такий вигляд:

$$B_{mp} = C \cdot P_{en} \cdot k_p \cdot V \cdot k_v \cdot T \cdot k_T \cdot t \cdot k \quad (4)$$

де  $C$  – транспортний тариф, грн./т км;  $P_{en}$  – вантажопідйомність транспортного засобу, т;  $k_p$  – коефіцієнт використання вантажопідйомності;  $V$  – технічна швидкість, км/год;  $k_v$  – коефіцієнт корисного використання пробігу;  $T$  – календарний період, днів;  $k_T$  – коефіцієнт використання календарного часу;  $t$  – добовий фонд часу, год.;  $k$  – коефіцієнт використання добового часу.

Окрім витратного фактора, значний вплив на величину тарифу може мати рівень конкуренції на ринку. Вартість перевезення часто враховує співвідношення попиту та пропозиції на транспортні послуги. Тарифна ставка залежить від величини конкуренції в кожному окремому сегменті ринку.

Формування ціни на морському транспорті складається з вартості перевалки вантажів у морських портах і вартості перевезення вантажів (фрахту). Фрахт містить у собі як витрати судовласника щодо вмісту судна в рейсі, так і витрати на оплату портових зборів за послуги, що надаються суднам з метою забезпечення безпечного проведення суден у порт і з порту, включаючи стоянку в порту [9].

Тарифи на перевезення вантажів морським транспортом (фрахтові ставки) державою не регулюються і їх рівень визначається світовими цінами, що склалися на ринку цих послуг. Що стосується тарифів на послуги в морських портах, то вони підлягають державному регулюванню і складають систему портових тарифів, що включає такі розрахунки стягнень:

із судовласників стягується збір і плата за послуги, що надаються суднам у морських торгових портах України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України № 239 (документ z0663-14) від 10.06.2014 р.

з вантажовласників стягується тарифна плата згідно зі збірником тарифів на роботи й послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 239 (документ z0663-14) від 10.06.2014 р. за узгодженням з Міністерством економіки і Держстандартом, із змінами і доповненнями [10].

## ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Порядок державного регулювання тарифів на перевалку вантажів такий: Міністерством інфраструктури України (центральним органом виконавчої влади) доводяться затверджені тарифи і надається можливість самостійного застосування знижок до 30 % та, за погодженням з Міністерством інфраструктури, – у розмірі від 30 % до 50 %.

З урахуванням внутрішніх факторів розрахунок знижки має бути таким, щоб тариф дозволив залучити максимально можливий обсяг переробки вантажу, і при цьому не було б отримано збитків (беззбитковість). Тобто має місце визначення показника «Економічно обґрунтований тариф на вантажопотік».

Для урахування зовнішніх чинників тарифоутворення (попит на послуги порту з перевалки вантажів) та обґрунтування величини знижок з тарифів застосовується контролінг тарифів на перевалку вантажів:

1. Визначення діапазону тарифу, що дозволений згідно з чинним законодавством.

$$T_{\min D} = T_{\max D} * \left(1 - \frac{d_{\max}}{100}\right) \quad (5)$$

де  $T_{\max D}$  – затверджений тариф Міністерством інфраструктури;  $T_{\min D}$  – тариф з урахуванням максимальної знижки  $d_{\max}$  (30 % – якщо встановлювати самостійно, 50% – якщо погодити з Міністерством інфраструктури).

2. Розрахунок діапазону тарифу на підставі дослідження та аналізу ринкової кон'юнктури.

$$T_{\max p} = B_{КП} - B_{ПП} - ТВ_{інші} \quad (6)$$

де  $T_{\max p}$  – максимальний тариф з урахуванням ринкових факторів;  $B_{КП}$  – вартість вантажу у кінцевому пункті вантажо-потіку (куди доставляється вантаж);  $B_{ПП}$  – вартість вантажу у початковому пункті вантажопотоку (звідки доставляється вантаж);  $ТВ_{інші}$  – транспортні витрати на доставку вантажу з початкового пункту до кінцевого за винятком вартості переробки у порту (витрати на залізничне, річкове, морське транспортування тощо).

Особливу специфіку ціноутворення та побудови тарифів має авіаційний транспорт. За типом перевезень авіаційні тарифи класифікуються на пасажирські, багажні, поштові та вантажні. Порівняльна класифікація за різними ознаками та визначення авіаційних пасажирських тарифів наведена у таблиці 2.

*Таблиця 2. Порівняльна класифікація авіаційних пасажирських тарифів*

За ступенем обмеження		
Нормальні тарифи (Normal Fares) – це тарифи, які не мають обмежень	>	Спеціальні тарифи (Special or Promotional Fares) – будь-які тарифи, опубліковані на екранах систем бронювання, відмінні від нормальних
По прив'язці до певного авіаперевізника		
Індустріальні тарифи (Industry Fares) – тарифи, що не прив'язані до певної авіакомпанії	>	Тарифи певного перевізника (Carrier Fares) – тарифи, прив'язані до певної авіакомпанії
По прив'язці до маршруту		
Мильні тарифи (Mileage Fares – M) – тарифи, що не прив'язані до певного маршруту	>	Рутингові тарифи (Routing Fares – R) – тарифи, прив'язані до певного маршруту

За видом доступу		
Опубліковані тарифи (Published Fares) – тарифи, що надаються всім агентствам	>	Конфіденційні тарифи (Confidential Fares) – тарифи, що надаються конкретним організаціям

Джерело: розроблено авторами

Також існують різні види тарифів залежно від їх побудови та застосування, що подані в таблиці 3.

Таблиця 3. Види тарифів залежно від їх побудови та застосування

Пільгові тарифи (Discounted Fares)	Тарифи, взяті у відсотковому співвідношенні до опублікованих тарифів (відсоток залежить від виду знижки)
Наскрізнні тарифи (Through Fares)	Тарифи, що застосовуються для оплати перевезення між Пунктом Відправлення і Пунктом Призначення. Наскрізнний тариф може бути прямим (не потребує мильної надбавки) і з мильною надбавкою
Дільничні тарифи (Sector Fares)	Тарифи, що діють на одній із ділянок перевезення
Побудовані тарифи (Constructed Fares)	Тарифи, розраховані у відповідності з правилами побудови тарифів
Пропорційні тарифи (Add-on Amounts)	Застосовуються для побудови тарифів до внутрішніх пунктів країни, до яких відсутні прямі опубліковані тарифи цього ж типу. Будуються на основі певних правил, коли до опублікованих тарифів додається фіксована величина (add-on) для отримання шуканого тарифу

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [11]

Свою специфіку та особливості мають тарифи на авіаційні вантажні перевезення, що наведено у таблиці 4.

Таблиця 4. Класифікація авіаційних вантажних тарифів

Мінімальний тариф (Minimum Charge)	Мінімальна ціна, за якою вантаж може бути прийнятий до перевезення. Застосовується до малих вантажів.
Основні тарифи (GCR) (General Cargo Rates)	Стандартні тарифи авіакомпаній, які базуються за ваговою шкалою, згідно з якою, більший загальній вазі вантажу відповідає менший тариф.
Спеціальні тарифи (SCR) (Specific Commodity Rates)	Спеціальні тарифи або корейти (corates) встановлено для окремих категорій товарів.
Класові тарифи (Class Rates)	«Класові» тарифи встановлюються для вантажів, які вимагають особливих умов для перевезення.
Тарифи ULD (ULD Chargs)	Тарифи на перевезення вантажу в стандартних засобах пакування (Unit Load Devices – ULD) – піддонах, контейнерах. Тарифи, залежно від типу ULD, визначають вартість перевезення мінімальної «округленої ваги» (pivot weight – p.w.), а також вартість перевезення ваги, що перевищує мінімальну (over pivot weights).

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [12]



Визначальними групами факторів у системі ціноутворення на повітряному транспорті є [13]:

1. Собівартість авіап перевезень є головним фактором, що впливає на кінцеву величину тарифу.
2. Вплив суміжних транспортних галузей на структуру авіатарифів (найвагоміший вплив має залізничний транспорт).
3. Комерційне завантаження літака. Відображає рівень збалансованості між попитом та пропозицією на авіап перевезення.
4. Споживча вартість, яку формують тип літака, клас салону, кількість посадок, час доби виконання рейсу, сезон перевезень, кількість та якість послуг, що надаються в аеропорту та на борту літака, система продажу авіаквитків тощо.

Базою для визначення тарифів авіакомпанії є собівартість авіап перевезень. При побудові тарифної політики авіакомпанії на конкретному напрямі проводиться комплексне вивчення ринку, за результатами якого визначаються сегменти та оцінюється їх розмір. Правильна оцінка розміру сегмента дуже важлива, оскільки дозволяє авіакомпанії вибрати цільові сегменти та сфокусувати свою увагу на них з метою отримання прибутку. Для цього авіакомпанія повинна реально оцінити свої можливості та зіставити їх з потребами та побажаннями споживачів (пасажирів або вантажовідправників).

Після визначення структури ринку авіап перевезень, тобто відсоткового співвідношення між сегментами на своїх рейсах і на ринку в цілому, авіакомпанія переходить до наступного етапу: визначення співвідношення між різними тарифами різних класів обслуговування. Для цього аналізується цінова еластичність попиту, яка визначається за формулою:

$$E_{\pi} = \frac{\Delta \pi}{\pi} : \frac{\Delta \pi}{\pi} \quad (7)$$

Коефіцієнт цінової еластичності попиту показує на скільки відсотків зміниться попит на авіап перевезення при зміні тарифу на 1 %. Попит приймається рівним обсягу перевезень. Якщо  $E$  більше 1, то попит називається еластичним. Тоді зменшення тарифу призведе до збільшення одержуваного доходу за рахунок випереджаючого зростання обсягу авіап перевезень. Якщо  $E$  менше одиниці, попит називається нееластичним. Зниження ціни не дасть бажаного приросту доходу, оскільки деяке зростання обсягу авіап перевезень не компенсує втрати внаслідок зменшення тарифу. При одиничному значенні коефіцієнта цінової еластичності сума отриманого доходу буде постійною при будь-яких значеннях тарифів. Після чого на основі джерела [11] сформовано таке рівняння:

$$C_{ps} * \left(1 + \frac{P}{100\%}\right) = \sum_{i=1}^n \frac{S_i}{100\%} * T_i \quad (8)$$

де  $C_{ps}$  – собівартість пасажирського крісла, грошові одиниці;

$P$  – запланована рентабельність виконання рейсу, %;

$S_i$  – сегментація ринку, %;

$i = \overline{1, n}$  – індекс певного сегмента ринку;

$T_i$  – тариф певного сегменту ринку.

Далі методом експертних оцінок на основі розрахунків коефіцієнтів цінової еластичності попиту встановлюється бажане співвідношення ( $a_2, a_3 \dots a_n$ ) між тарифами різних класів обслуговування та базовим тарифом (наприклад,  $T_1$ ). Тоді:

$$T_2 = T_1 * a_2, T_3 = T_1 * a_3, \dots, T_n = T_1 * a_n$$

З даного рівняння шляхом нескладних математичних перетворень спочатку обчислюється значення базового тарифу, а потім значення тарифів кожного класу.

Встановлення тарифів (цін) – одна з найбільш важливих областей прийняття рішень у будь-якому бізнесі, у тому числі і транспортному. Однак порядок встановлення тарифів (цін) – це складний і багатоетапний процес, який має системний характер (рис. 2).

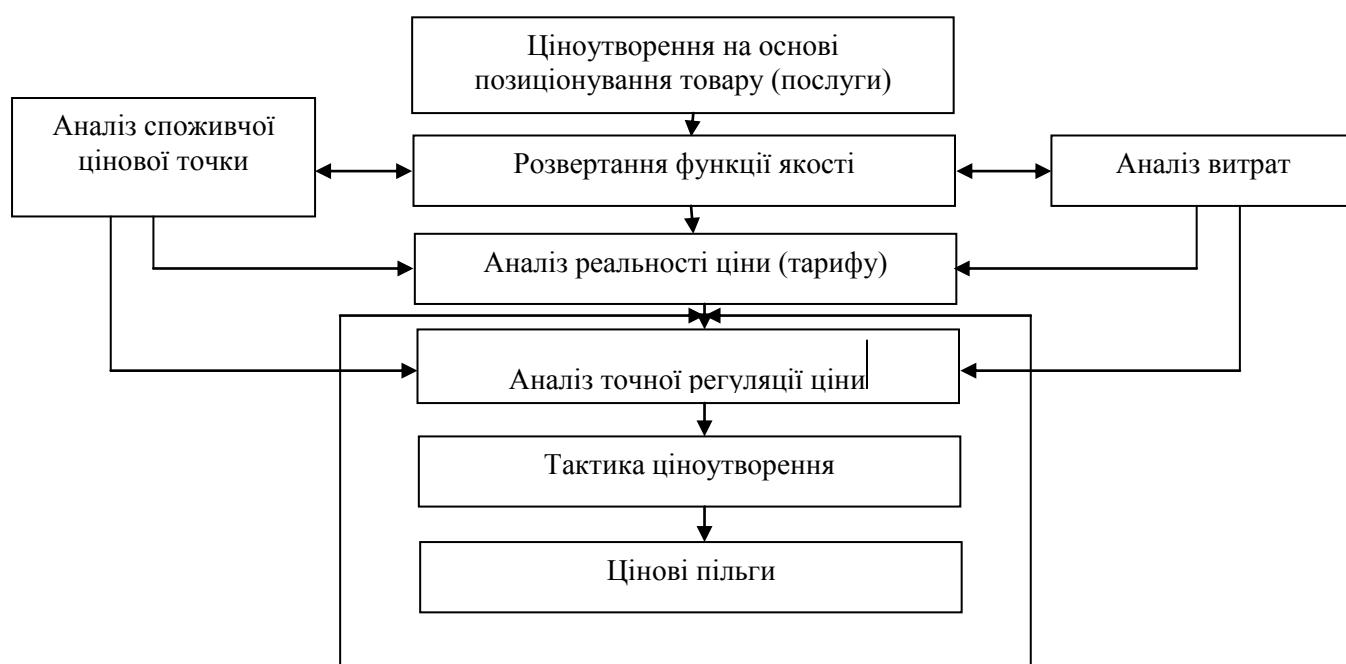


Рис. 2. Системний підхід до ціноутворення

Джерело: розроблено авторами на основі джерела [14]

Будучи рівноправними суб'єктами господарської діяльності, транспортні підприємства повинні працювати рентабельно, забезпечуючи собі умови для розширення, і зобов'язані сплачувати всі податки, вносити неподаткові платежі, передбачені чинним законодавством. Виходячи із цього й відповідно до загальних правил формування цін транспортний тариф складається із собівартості перевезень, прибутку й непрямих податків і неподаткових відрахувань. Оскільки переважним підходом у формуванні тарифів є витратний, собівартість транспортних послуг являє собою вихідну розрахункову базу при визначенні тарифів. Групування транспортних витрат за економічним змістом, коли в одну групу поєднуються витрати на однорідні, споживані в процесі виробництва ресурси – відмінність ціноутворення транспортних послуг від інших галузей виробництва. Це пов'язано з відносно більш високою трудомісткістю й фондомісткістю транспортних послуг.

**Висновки.** У статті обґрунтовано сутність теоретичних засад ціноутворення. Ціна відіграє важливу роль в соціально-економічному житті суспільства. Роль ціни незмірно



зростає в ринковій економіці, але рівень ціни повинен бути обґрунтованим та зрозумілим споживачам товарів та послуг.

Досліджено складові та визначено етапи ціноутворення на різних видах транспорту. Тарифоутворення на транспорті є частиною загальної теорії ціноутворення, але з обов'язковим урахуванням транспортної продукції (послуги) і ринків транспортних послуг. Тарифи на вантажні та пасажирські перевезення відрізняються один від одного по своїй ролі і методології побудови.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Базилюк А.В., Назаренко Я.Я. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: монографія. Київ: НТУ, 2010. 197 с.
2. Коба В.Г. Економіка транспорту: навч. посіб. Київ: КДАВТ, КМУЦА, 1999. 254 с.
3. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: навч. посіб. Київ: Фенікс, 2012. 240 с.
4. Сич Є.М., Колесникова Н.М. Вплив державного регулювання на ефективність ціноутворення вантажних перевезень. Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. Економіка і управління. Київ, 2004. Вип. 6. С. 100-105.
5. Определение цены автотранспортной услуги на основе ее ценности / за ред. В.Г. Шинкаренко, Т.Г. Тохтарь. Харків: ХНАДУ, 2008. 27 с.
6. Ефанов А.Н. Цена и ценообразование на транспорте. Известия Петербургского государственного университета путей сообщения. Социально-экономические проблемы. Санкт-Петербург, 2012. № 4. С.149-153. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsena-i-tsenoobrazovanie-na-transporte/viewer>. (дата звернення 15.10.2021).
7. Соловійова О.О, Висоцька І.І., Герасименко І.М. Загальний курс транспорту: навч. посіб. Київ: НАУ, 2019. 244 с.
8. Кіндій М.В., Малиш Я.В. Чинники та їх вплив на формування тарифів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. Львів, 2014. № 811. С. 156–161.
9. Будник В.А., Шкурко Є.Л. Контролінг тарифів на перевалку вантажів в морських портах України. Проблеми економіки. Харків: Видавничий дім «ИНЖЭК», 2014. Вип. 2. С. 100-101.
10. Про затвердження змін і доповнень до Збірника тарифів на роботи та послуги, які надаються вантажовласникам морськими портами України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 31.10.95 № 392: Наказ № 348 від 31.08.98. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0566-98#Text>. (дата звернення 17.10.2021).
11. Костромина Е. В. Экономика авиакомпании в условиях рынка: учебн. 5-е изд., испр. и доп. Москва: ВКШ «Авиабизнес», 2005. 344 с.
12. Air Cargo Tariffs and Rules: What You Need to Know. URL: <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/air-cargo-tariffs-and-rules-what-you-need-to-know/> (дата звернення 15.10.2021).
13. Кулаєв Ю.Ф., Щелкунов В.И. Экономика гражданской авиации Украины: монографія. 2-е изд., дополн. и перераб. Київ: «Феникс», 2010. 736 с.
14. Діксон П.Р. Управління маркетингом: перекл. з англ. Москва: Біном, 1998. 451 с.

### REFERENCES

1. Bazilyuk A.V., Nazarenko Ya.Ya. (2010), Tarifoutvorenniya u sferi pasazhirs'kih perevezen': monografiya. [Tariff formation in the sphere of passenger transportation: monograph]. Київ: NTU. 197 p. [in Ukrainian].
2. Koba V.G. (1999), Ekonomika transportu: navch. posib. [Transport economics: textbook]. Київ: KDAVT, KMUCA. 254 p. [in Ukrainian].
3. Kulaev Yu.F. (2012), Ekonomika zaliznichnogo transportu: navch. posib. [Economics of railway transport: textbook]. Київ: Feniks. 240 p. [in Ukrainian].
4. Sich E.M., Kolesnikova N.M. (2004), Vpliv derzhavnogo regulyuvannya na effektivnist' cinoutvorenniya vantazhnyh perevezen'. [The impact of government regulation on the efficiency of freight pricing]. Zbirnik naukovih prac' Kiivs'kogo universitetu ekonomiki i tekhnologij transportu. Ekonomika i upravlinnya. Київ. vol. 6. pp. 100-105. [in Ukrainian].

5. Opredelenie ceny avtotransportnoj usluzi na osnove ee cennosti [Determination of the price of a road transport service based on its value] / za red. V.G. Shinkarenko, T.G. Tohtar'. Harkiv: HNADU, 2008. 27 p. [in Ukrainian].
6. Efanov A.N. (2012), Cena i cenoobrazovanie na transporte. [Price and pricing for transport]. Izvestiya Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshcheniya. Social'no-ekonomicheskie problemy. Sankt-Peterburg, vol.4. pp.149-153, available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsena-i-tsenoobrazovanie-na-transporte/viewer> (Accessed 15.10.2021). [in Russian].
7. Solovjova O.O., Visoc'ka I.I., Gerasimenko I.M. (2019), Zagal'nij kurs transportu: navch. posib. [General course of transport: textbook.]. Kiiv: NAU. 244 p. [in Ukrainian].
8. Kindij M.V., Malish Ya.V. (2014), Chinniki ta ih vpliv na formuvannya tarifiv na mizhnarodni vantazhni avtomobil'ni perevezennya. [Factors and their influence on the formation of tariffs for international road haulage]. Visnik Nacional'nogo universitetu «L'vivs'ka politekhnika». Logistika. L'viv. Vol. 811. pp. 156–161. [in Ukrainian].
9. Budnik V.A., Shkurko E.L. (2014), Kontroling tarifiv na perevalku vantazhiv v mors'kih portah Ukraïni. [Controlling tariffs for transshipment of goods in seaports of Ukraine]. Problemy ekonomiki. Harkiv: Vidavnicij dim «INZHEK», vol. 2. pp. 100-101. [in Ukrainian].
10. Pro zatverdzhennya zmin i dopovnen' do Zbirnika tarifiv na roboti ta poslugi, yaki nadayut'sya vantazhovlasnikam mors'kimi portami Ukraïni, zatverdzenogo nakazom Ministerstva transportu Ukraïni vid 31.10.95 № 392: [On approval of changes and additions to the Collection of tariffs for works and services provided to cargo owners by seaports of Ukraine, approved by the order of the Ministry of Transport of Ukraine dated 31.10.95 № 392]: Nakaz № 348 vid 31.08.98, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0566-98#Text>. (Accessed 17.10.2021). [in Ukrainian].
11. Kostromina E.V. (2005), Ekonomika aviakompanii v usloviyah rynka: uchebn. 5-e izd., ispr. i dop. [Airline economy in market conditions]. Moskva: VKSH «Aviabiznes». 344 p. [in Russian].
12. Air Cargo Tariffs and Rules: What You Need to Know, available at: <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/air-cargo-tariffs-and-rules-what-you-need-to-know/>. (Accessed 15.10.2021).
13. Kulaev Yu.F., Shchelkunov V.I. (2010), Ekonomika grazhdanskoj aviacii Ukrainy: monografiya. [Economics of Civil Aviation of Ukraine: Monograph]. 2-e izd., dopoln. i pererab. Kiiv: «Feniks». 736 pp. [in Ukrainian].
14. Dikson P.R. (1998), Upravlinnya marketingom [Marketing management]: perekł. z angl. Moskva: Binom. 451 p. [in Russian].

***Herasymenko Iryna, PhD***

*(Associate Professor Department of organization of aviation works and services, National Aviation University)*

***Soloviova Olena, PhD, Associate Professor***

*(Professor Department of Economics and Business Technologies, National Aviation University)*

***Vysotska Iryna, PhD, Associate Professor***

*(Professor Department of Air Transport Organization, National Aviation University)*

***Pron Svitlana, PhD, Associate Professor***

*(Professor Department of organization of aviation works and services, National Aviation University)*

## **THEORETICAL PRINCIPLES OF PRICING AND TARIFF CONSTRUCTION ON TRANSPORT**

*The theoretical bases of the essence of pricing, its components and construction of tariffs on different types of transport are generalized and substantiated. The grouping of price functions by directions and mechanisms of economic management is made. It was found that it is not possible to implement all the functions due to the contradictory goals and objectives of the equivalent*