

**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ ТА ГАЛУЗЕЙ.
ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ**

УДК 338. 656.033

JEL R40, R48

DOI: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2020.4\(37\).169-176](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2020.4(37).169-176)**О.М. Гуцалюк**, доц., д-р екон. наук*Центральноукраїнський національний технічний університет, м. Кропивницький, Україна***Н.А. Ремзіна**, здобувачка*Кіровоградський інститут розвитку людини ВНЗ «Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», м. Кропивницький, Україна***Методичні основи формування єдиного наскрізного тарифу
мультимодальних перевезень**

В статті розглянуто основні положення проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» та виявлено його недосконалість щодо формування єдиного наскрізного тарифу. Досліджено міжнародний досвід встановлення наскрізних ставок та основні етапи процесу їх формування. Запропоновано методичний підхід до формування єдиного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень, що базується на уніфікації ключових елементів технологічного процесу, на яких формуються витрати на перевезення. Надано авторське бачення термінів «змішанні перевезення», «мультимодальні перевезення», «інтермодальні перевезення», «комбіновані перевезення».

транспортна інфраструктура, мультимодальні перевезення, єдиний наскрізний тариф, оператор мультимодальних перевезень, витрати, собівартість**А.Н. Гуцалюк**, доц., д-р. екон. наук*Центральноукраїнський національний технічний університет, г. Кропивницький, Україна***Н.А. Ремзіна**, соискательница*Кіровоградський інститут розвитку людини ВУЗ «Откритый международный университет развития человека «Украина», г. Кропивницький, Украина***Методические основы формирования единого сквозного тарифа
мультимодальных перевозок**

В статье рассмотрены основные положения проекта Закона Украины «О мультимодальных перевозках» и выявлено его несовершенство относительно формирования единого сквозного тарифа. Исследован международный опыт установления сквозных ставок и основные этапы процесса их формирования. Предложен методический подход к формированию единого сквозного тарифа мультимодальных перевозок, основанный на унификации ключевых элементов технологического процесса, на которых формируются расходы на перевозку. Предоставлено авторское видение терминов «смешанные перевозки», «мультимодальные перевозки», «интермодальные перевозки», «комбинированные перевозки».

транспортная инфраструктура, мультимодальные перевозки, единый сквозной тариф, оператор мультимодальных перевозок, затраты, себестоимость

Постановка проблеми. Розвиток мультимодальних перевезень є пріоритетом транспортної політики України, враховуючи статус транзитної держави, унікальне транспортно-географічне положення на перехресті європейських та євразійських доріг, міжнародних транспортних коридорів.

Включення України до Європейської транспортної мережі TEN-T (The Trans-European Transport Network) має історичне значення для транспортної мережі України, адже вона стає частиною стратегічних транспортно-логістичних коридорів ЄС. Це найважливіший крок на шляху інфраструктурної євроінтеграції України.

Проте, сьогодні в Україні питання мультимодальних перевезень регулюються фрагментарно, досі залишається актуальним прийняття єдиного закону, спрямованого

на визначення правових та організаційних засад мультимодальних перевезень вантажів, правового статусу учасників таких перевезень, державної підтримки розвитку мультимодальних перевезень та відповідної інфраструктури. Порядок формування тарифів на мультимодальні перевезення в Україні є недосконалим, що стримує розвиток таких перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Формування засад державної політики з розвитку мультимодальних перевезень та відповідної транспортної інфраструктури є предметом вивчення багатьох науковців. Зокрема, Липинська О.А. та Познанська І.В. [4] ґрунтовно досліджують питання усунення проблем на шляху розвитку мультимодальних перевезень та організації безпечних ланцюгів поставок. Питання нормативно-правового забезпечення розвитку мультимодальних перевезень розглянуто в роботі Маслій Н.Д. [5]. Кухарчик О.Г. [3] вивчав особливості розвитку регіонального ринку мультимодальних перевезень. Дослідження Пасечної Е.В. [7] спрямовані на інфраструктурне забезпечення мультимодальних перевезень.

Особливий практичний інтерес становить вивчення питання формування тарифів мультимодальних перевезень. Так, Карпенко О.О. [1] запропонувала удосконалення порядку формування тарифів на мультимодальні перевезення шляхом скорочення строків доставки вантажу. Креймер В.Ю. досліджує проблеми формування тарифної політики при комбінованих перевезеннях [2]. Проте, проблема формування єдиного наскрізного тарифу залишається досі невирішеною та актуальною для України.

Постановка завдання. Метою статті є розробка методичних основ формування єдиного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень, що сприятиме розвитку зазначених перевезень в Україні, а також розбудові відповідної транспортної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. Регламентация мультимодальних перевезень у чинному законодавстві сприятиме збільшенню обсягів перевезень вантажів територією України за участю національних транспортних організацій, що підвищить конкурентоспроможність країни на світовому ринку транспортних послуг, забезпечить інтеграцію транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему.

27 грудня 2019 року у Верховній Раді України було зареєстровано проєку Закону України «Про мультимодальні перевезення» [8]. Втім, після обговорення зазначений проєкт 4 березня 2020 р. відкликано і 23 жовтня 2020 року на його заміну було зареєстровано оновлений проєкт Закону України [9].

Проєкт Закону України «Про мультимодальні перевезення» [9] розроблено на виконання Угоди про Асоціацію між Україною [10], з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Проєкт Закону України [9] створює умови для імплементації актів Європейського Союзу (згідно з додатком ХХХІІ до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС). В даному проєкті [9] термін «мультимодальні перевезення» застосовується як еквівалент терміну «перевезення у прямому змішаному сполученні». Зокрема: мультимодальне перевезення визначається як перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення, при чому внутрішнє мультимодальне перевезення здійснюється без перетину державного кордону України, а міжнародне мультимодальне перевезення з перетином державного кордону України. До того ж, у законопроєкті комбіноване перевезення вантажів розглядається як різновид мультимодального перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу під час зміни виду транспорту, де більша частина

маршруту приходиться на внутрішній водний, морський або залізничний шляхи, а відрізок маршруту автомобільними шляхами є максимально коротким.

Проте вважаємо некоректним приймати мультимодальне перевезення за родове поняття, адже не всі змішанні перевезення відбуваються за участю єдиного оператора. Зазначена заміна термінів призведе до того, що частина змішаних перевезень залишиться законодавчо неврегульованою.

На нашу думку, доцільним є розробка Закону України «Про змішанні перевезення», який має включати підрозділи: «Мультимодальні перевезення», «Інтермодальні перевезення», «Комбіновані перевезення». Представимо авторське визначення зазначених термінів.

Змішані перевезення – це родове поняття для перевезень вантажів від пункту відправлення до пункту призначення, під час якого використовується більш одного виду транспорту.

Мультимодальні перевезення – це різновид змішаних перевезень, що здійснюється на підставі договору між замовником послуги з перевезення вантажів та оператором, що забезпечує процес перевезення від пункту відправлення до пункту призначення та несе повну відповідальність за вантаж.

Інтермодальні перевезення – це різновид змішаних перевезень, що здійснюється на підставі договорів між замовником послуги з перевезення вантажів та окремо з кожним перевізником, що несуть загальну відповідальність за вантаж.

Комбінована перевезення – це різновид змішаних перевезень, що здійснюється на одній і тій же транспортній одиниці від пункту відправлення до пункту призначення з використанням на проміжному етапі інших видів транспорту (вагони, контейнери, автомашини на морських поромках; автопоїзда, причепи на спеціалізованих платформах і т.п., тобто пред'являється до перевезення транспортний засіб з вантажем. Комбіновані перевезення можуть бути організованими як єдиним оператором, так і без нього. Тому, на нашу думку, запропоноване у проєкті Закону України [9] визначення є неточним.

В ст. 1 [9] надається визначення таких термінів: внутрішнє мультимодальне перевезення, договір мультимодальних перевезень, документ мультимодальних перевезень вантажів, єдиний перевізний документ, замовник послуги мультимодальних перевезень, комбіноване перевезення вантажів, маршрут мультимодальних перевезень, міжнародне мультимодальне перевезення, мультимодальні перевезення, мультимодальний термінал, оператор мультимодальних перевезень, послуга мультимодальних перевезень, транспортна одиниця, учасники мультимодальних перевезень вантажів, фактичний перевізник. Проте, бракує визначення терміну «єдиний (наскрізний) тариф».

Вважаємо доцільним додати до ст.1 визначення терміну «єдиний (наскрізний) тариф» як вартість доставки одиниці вантажу шляхом мультимодального перевезення.

Організація доставки вантажу під час мультимодальних перевезень передбачає встановлення єдиної наскрізної тарифної ставки. З розвитком мультимодальних перевезень у світі поступово формується єдина система цін для цілого транспортного ланцюга, незалежно від частки участі в ній окремих видів транспорту.

Міжнародний досвід встановлення наскрізних ставок доводить, що різниця у ціноутворенні залежить від володіння або не володіння транспортними засобами оператора мультимодальних перевезень. Оператори, що є власниками транспортом (Carrier-МТО), більш зацікавлені в завантаженості власного транспорту. Це, з одного боку, може спричинити за собою варіант перевезення, витрати якого виявляються не завжди мінімальними, але, з іншого боку, дає кращі можливості для тарифікації граничних витрат в разі неповного завантаження транспорту.

Оператори, що не володіють власним транспортом (Non-Carrier-МТО), можуть послідовно підібрати варіанти перевезення з оптимальним рівнем витрат. Передумовами розробки тарифу мультимодальних перевезень є:

- точне визначення маршрутів;
- точне визначення місць відправлення та призначення;
- укладання договорів між оператором мультимодальних перевезень та фактичними перевізниками [6, с. 264].

Аналіз наукових праць з цієї тематики [1; 2] дозволив виділити основні етапи процесу формування тарифів на мультимодальні перевезення вантажів. Він складається з таких етапів:

1. Формування можливих сценаріїв організації мультимодальних перевезень вантажу в межах певного ланцюга перевезення.
2. Аналіз сумарної вартості перевезення за кожним видом транспорту по кожному зі сценаріїв.
3. Врахування накладних витрат, що виникають протягом ланцюга перевезення та строків здійснення перевезення за кожним сценарієм.
4. Розрахунок тарифу для кожного сценарію організації мультимодальних перевезень з урахуванням прибутку оператора.
5. Формування критеріїв вибору оптимального сценарію перевезення (мінімальна вартість, максимальна швидкість, найменша кількість накладних витрат чи терміналів для перевантаження тощо).
6. Вибір оптимального сценарію та, відповідно, встановлення тарифу на мультимодальні перевезення для цього сценарію.

Відтак, аналіз міжнародної практики та наукових досліджень щодо розробки методичних основ формування наскрізного тарифу свідчить, що основними складовими єдиного (наскрізного) тарифу є:

- вартість перевезення вантажу видами транспорту, що задіяні у мультимодальному перевезенні;
- вартість основних та супутніх послуг, що надаються у транспортних терміналах під час завантаження, розвантаження та заміни виду транспорту;
- вартість страхування відповідальності оператора мультимодального перевезення за вантаж;
- прибуток оператора мультимодального перевезення.

Зазначені складові єдиного (наскрізного) тарифу закріплюються у ст. 12 проекту Закону України «Про Мультимодальні перевезення» [9].

Проте, при дослідженні природи єдиного наскрізного тарифу, важливо відзначити, що він не повинен перетворитися на просту суму його складових, так як це зробить його неконкурентоспроможним. Зазначений тариф повинен бути привабливішим як за вартістю, так і за строком доставки.

Інтерес оператора мультимодального перевезення складається із комісії, включеної до тарифу, а також контрактної знижки, яку надають йому фактичні перевізники, термінальні компанії та інших субагенти. Оператор розподіляє різницю між базовою ставкою тарифу і тією ставкою, яку він отримує від субагентів як крупний клієнт між собою та вантажовідправником (у вигляді зниження наскрізного тарифу), що є вигідним для обох сторін. [1, с. 82].

Отже, виникає актуальне питання формування методичного підходу щодо формування наскрізного тарифу як вартості доставки одиниці вантажу шляхом мультимодальних перевезень.

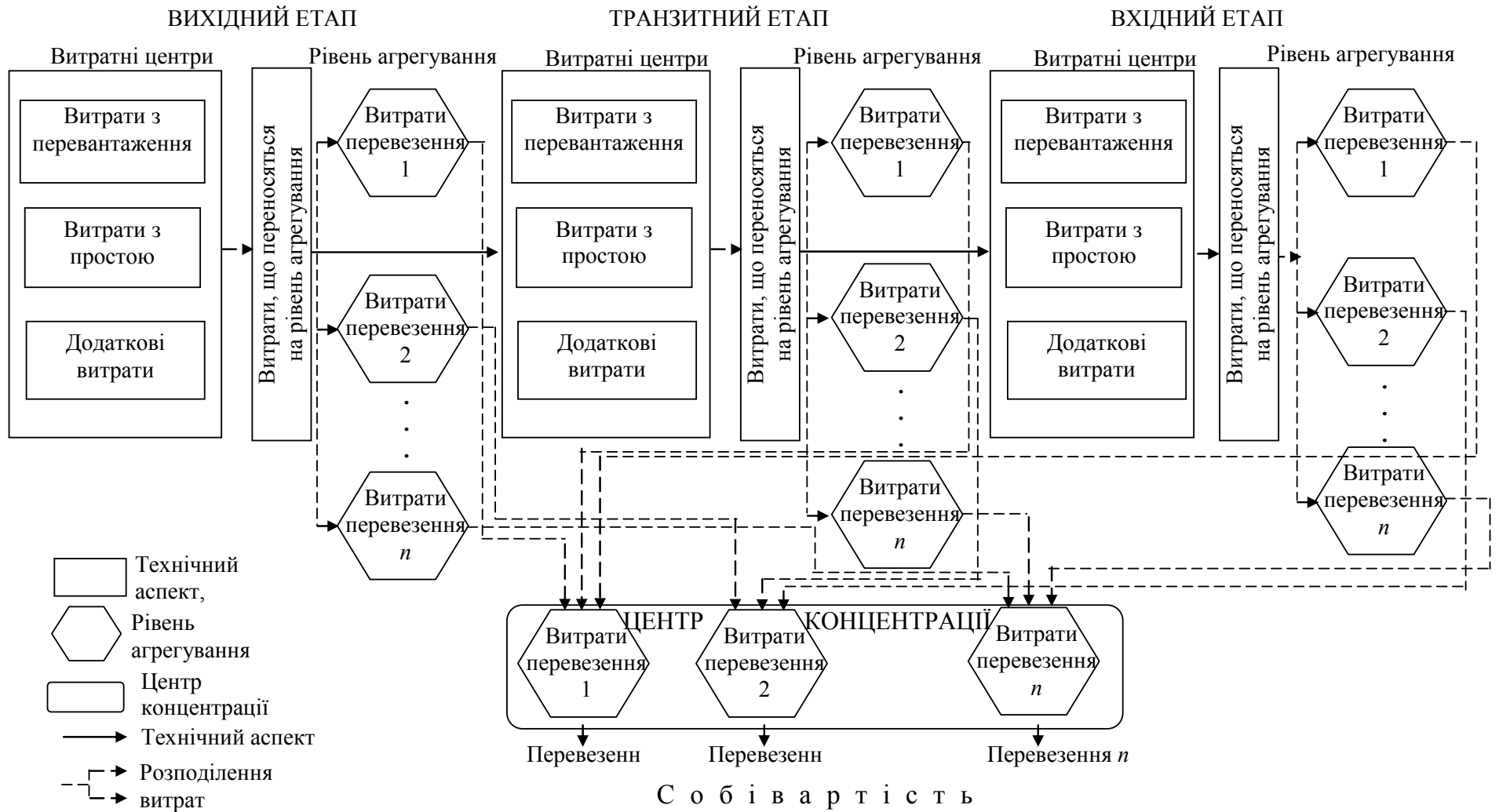


Рисунок 1 - Модель розподілення витрат на одиницю мультимодального перевезення

Джерело: розроблено авторами

Підхід має базуватися на уніфікації тих ключових елементів технологічного процесу, на яких формуються витрати на перевезення. Ці елементи є «центрами витрат» у процесі формування тарифу. Такими можуть бути точки стикування різних видів транспорту, а саме: транспортні термінали, що являють собою комплекс споруд, основне призначення яких є виконання вантажних та інших господарських робіт, забезпечуючи взаємодію різних видів транспорту. Це місце, в якому вантажі або починають, або закінчують своє переміщення, або над ними відбуваються дії, необхідні для завершення процесу їх транспортування.

Далі формується система розподілу технологічних процесів відповідно до рівнів агрегування – узагальнення витрат по кожному перевезенню на окремих етапах технологічного процесу (наприклад, вихідному та вхідному).

Наступним етапом є виокремлення центрів концентрації витрат. У цих центрах відбувається поєднання витрати різних рівнів агрегування та різних витратних центрів. Саму у цих центрах концентрації і відбувається інтеграція інформації щодо витрат та формується наскрізний тариф.

Розроблений підхід наведено на рис. 1.

Витрати, сформовані у витратних центрах на вихідному етапі, переносяться на рівень агрегування по кожному перевезенню. Аналогічно відбувається на інших етапах технологічного процесу.

Таким чином, для кожного перевезення сформовані витрати у відповідних рівнях агрегування, які потім переносяться в центри концентрації. В результаті роботи моделі центри концентрації формують розмір собівартості кожного перевезення і найважливіші характеристики, що визначають ефективність кожного перевезення.

Базуючись на такому підході, розраховується собівартість за кожним сценарієм організації мультимодальних перевезень.

Вибір оптимального сценарію та відповідного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень відбувається, як вже зазначено, відповідно до обраного критерію оптимальності (рис. 2).

Сценарій 1	Сценарій 2	Сценарій n
Собівартість 1	Собівартість 2	Собівартість n
Строк доставки 1	Строк доставки 2	Строк доставки n
Тариф 1	Тариф 2	Тариф n

Рисунок 2 – Вибір оптимального сценарію мультимодальних перевезень

Джерело: розроблено авторами

На рис. 2 представлені критерії, що слугують основою для формування наскрізного тарифу та вибору оптимального варіанту мультимодальних перевезень.

Якщо в якості критерію обирається мінімізація строків доставки вантажу, то доцільно удаватися до підходу до формування тарифу, який описано у роботі О. Карпенко [1]. Якщо в якості критерію обирається мінімізація витрат, то обирається сценарій із мінімальним набором центрів агрегування та витрат, що призведе до скорочення собівартості.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Мультимодальні перевезення мають стати основою для розбудови транспортної системи України. Проте, серед найбільших проблем регулювання мультимодальних перевезень є права невизначеність, відсутність єдиного законодавчого акту. Це є значною перешкодою розвитку зазначених перевезень. Проект Закону України «Про мультимодальні перевезення» є недосконалим, зокрема, спостерігаються протиріччя у термінології, а також прогалини щодо встановлення єдиного тарифу. Шляхи вирішення зазначеної проблеми мають охоплювати наступні заходи, а саме: закріплення на законодавчому рівні визначення таких термінів, як змішані перевезення, мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення, комбіновані перевезення з метою запобігання юридичних протиріч та врегулювання кожного виду перевезень; додання до ст.1 проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» визначення терміну єдиний (наскрізний) тариф.

Методичні основи формування єдиного наскрізного тарифу мають базуватися на уніфікації ключових елементів технологічного процесу мультимодальних перевезень з метою мінімізації витрат та зниження собівартості.

Наслідком недостатнього інституціонального забезпечення є низький рівень розвитку мультимодальних перевезень та відповідної транспортної інфраструктури. Розробка пропозицій до проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» становитиме перспективи подальших розробок.

Список літератури

1. Карпенко О.О. Формування тарифів у контексті гармонізації інтересів вантажовласників та операторів змішаних перевезень вантажів. *Водний транспорт*. Вип. 2. 2013. С. 81-88.
2. Креймер В.Ю. Оценка эффективности функционирования различных транспортных систем и формирование тарифной политики (на примере смешанных комбинированных перевозок) : дис. ... канд. эк. наук. Х., 2001. 222 с.
3. Кухарчик О.Г. Сутність та особливості розвитку регіонального ринку мультимодальних перевезень. *Вісник ХНАУ. Серія : Економічні науки*. Вип. 1. 2019. С. 146-160
4. Липинська О.А., Познанська І.В. Пріоритетні заходи з забезпечення розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень. *Інноваційна економіка*. Вип. 3 (4). 2018. С. 49-53
5. Маслій Н.Д. Імплементация нормативно-правового забезпечення змішаних перевезень на національному та міжнародному рівнях. *Причорноморські економічні студії*. Вип. 51. 2020. С. 52-55
6. Организация международных транспортных систем : учебник : ред. кол. : Е. А. Королева. СПб.: ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. 383 с.
7. Пасечная Е.В. Основы проектирования инфраструктуры мультимодальных перевозок: тексты лекций; ФГБОУ ВО РГУПС. Ростов н/Д, 2016. 44 с.
8. Про мультимодальні перевезення : проект Закону від 27.12.2019, № 2685). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (дата звернення: 19.07.2020).
9. Про мультимодальні перевезення : проект Закону від 23.10.2020, № 4258). URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239 (дата звернення: 15.07.2020).
10. Угода про Асоціацію. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociaciyu> (дата звернення: 19.07.2020).

References

1. Karpenko, O.O. (2013). Formuvannya taryfiv u konteksti gharmonizaciji interesiv vantazhovlasnykiv ta operatoriv zmishanykh perevezenj vantazhiv [Tariff formation in the context of harmonization of interests of cargo owners and operators of mixed cargo transportation]. *Vodnyj transport – Water transport*, 2, 81-88[in Ukrainian].
2. Krejmer, V.Yu. (2001). Otsenka effektivnosti funktsionirovaniya razlichnykh transportnykh sistem i formirovanie tarifnoy politiki (na primere smeshannykh kombinirovannykh perevozkov) [Assessment of

- the effectiveness of the functioning of various transport systems and the formation of tariff policy (on the example of combined combined transport)]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Kharkiv [in Russian].
3. Kukharchyk, O.Gh. (2019). Sutnistj ta osoblyvosti rozvytku reghionaljnogho rynku muljtymodaljnykh perevezenj [The essence and features of the development of the regional market of multimodal transportation]. *Visnyk KhNAU. Serija : Ekonomichni nauky – Bulletin of KhNAU. Series: Economic Sciences, 1*, 146-160 [in Ukrainian].
 4. Lypynsjka, O.A., & Poznansjka, I.V. (2018). Priorityetni zakhody z zabezpechennja rozvytku intermodaljnykh ta muljtymodaljnykh perevezenj [Priority measures to ensure the development of intermodal and multimodal transport]. *Innovacijna ekonomika – Innovative economy. Innovacijna ekonomika Vol. 3 (4)*, 49-53 [in Ukrainian].
 5. Maslij, N.D. (2020). Implementacija normatyvno-pravovogho zabezpechennja zmishanykh perevezenj na nacionaljnomu ta mizhnarodnomu rivnjakh [Implementation of regulatory and legal support for mixed transportation at the national and international levels]. *Prychornomorsjki ekonomichni studiji – Black Sea Economic Studies, 51*, 52-55 [in Ukrainian].
 6. Koroleva, E.A. (2017). *Organizatsiya mezhdunarodnykh transportnykh system [Organization of international transport systems]*. SPb : GUMRF im. adm. S.O. Makarova [in Russian].
 7. Pasechnaya, E.V. (2016). *Osnovy proektirovaniya infrastruktury mul'timodal'nykh perevozok: teksty lektsiy [Fundamentals of multimodal transportation infrastructure design: lecture texts]*. Rostov-on-Don : FGBOU VO RGUPS [in Russian].
 8. Proekt Zakonu Ukrainyiny «Pro mul'ty`modal'ni perevezennya» [Draft Law of Ukraine “On multimodal transportations”]. (n.d.). [rada.gov.ua](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796). Retrieved from http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 [in Ukrainian].
 9. Proekt Zakonu Ukrainyiny «Pro mul'ty`modal'ni perevezennya» [Draft Law of Ukraine “On multimodal transportations”]. (n.d.). [rada.gov.ua](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239). Retrieved from: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239 [in Ukrainian].
 10. Ughoda pro Asociaciju [Association Agreement]. (n.d.). [kmu.gov.ua](https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/evropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu). Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/evropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu> [in Ukrainian].

Oleksii Hutsaliuk, Associate Professor, Doctor in Economics (Doctor of Economic Sciences)

Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, Ukraine

Natalia Remzina, graduate student

Kirovograd Institute of Human Development «Higher Educational Institution «Open International University of Human Development «Ukraine», Kropyvnytskyi, Ukraine

Methodical Bases of Formation of the Multimodal Transportation's Single Tariff

The multimodal transportation development is a priority of Ukraine's transport policy due to the unique transport and geographical position at the intersection of European and Eurasian roads, international transport corridors. However, there is no legislation on the multimodal transportation in Ukraine.

Thus, it is relevant to determine the legal and organizational basis of multimodal transportation, legal status of participants in such transportation, state support for multimodal transportation and related infrastructure. Today, the transport system of Ukraine has the low level of development of transport infrastructure to ensure the proper volume of the multimodal transportation. There are not enough multimodal transport terminals in Ukraine. Due to the lack of state support and the lack of a favorable investment climate, there is no development of existing multimodal infrastructure facilities.

The formation procedure of tariffs for multimodal transportation in Ukraine is imperfect. The article considers the main provisions of the draft Law of Ukraine "On Multimodal Transportation" and reveals its imperfections in the formation of a single tariff. The international experience of rates formation and the main stages of this process are studied. It is offered the methodical approach of formation of the multimodal transportation's single tariff based on unification of key elements of technological process on which transport costs are formed.

The conceptual bases of ensuring the transport infrastructure development on the basis of multimodality have been improved. It is given the author's vision of the terms "multimodal transportation", "intermodal transportation", "combined transportation".

transport infrastructure, multimodal transportation, single tariff, operator of multimodal transportation, costs

Одержано (Received) 11.08.2020

Прорецензовано (Reviewed) 24.08.2020

Прийнято до друку (Approved) 28.09.2020