

Зяц О.В.

асистент кафедри менеджменту,
Національний транспортний університет

КОНТРОЛІНГ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕТОДІВ У ЦІНОУТВОРЕННІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ

Для підприємств автомобільного транспорту, які працюють в умовах регульованих тарифів, є особливий зв'язок між ціновою політикою та інвестиційною діяльністю, що відображає галузеві особливості залучення інвестиційних ресурсів. Контролінг організаційно-економічних методів у маркетинговій діяльності автотранспортних підприємств та, зокрема, у ціноутворенні є необхідним інструментом для визначення недосконалих методичних підходів, використання яких знижує фінансові результати перевізників. З погляду контролінгу організаційно-економічних методів для підприємства, яке здійснює автомобільні пасажирські перевезення у місті Києві за регульованими тарифами, необхідним є удосконалення методичних підходів до тарифоутворення та визначення величини інвестиційної програми.

Ключові слова: контролінг, організаційно-економічні методи, ціноутворення, автомобільний транспорт, тарифи, проїзний квиток.

Для предприятий автомобильного транспорта, работающих в условиях регулируемых тарифов, существует особая связь между ценовой политикой и инвестиционной деятельностью, отражающая отраслевые особенности привлечения инвестиционных ресурсов. Контроллинг организационно-экономических методов в маркетинговой деятельности автотранспортных предприятий и, в частности, в ценообразовании является необходимым инструментом для определения несовершенных методических подходов, использование которых снижает финансовые результаты перевозчиков. С точки зрения контроллинга организационно-экономических методов для предприятия, осуществляющего автомобильные пассажирские перевозки в городе Киеве по регулируемым тарифам, необходимо совершенствование методических подходов к тарифообразованию и определению величины инвестиционной программы.

Ключевые слова: контроллинг, организационно-экономические методы, ценообразование, автомобильный транспорт, тарифы, проездной билет.

Zaiats Olga. CONTROL OF ORGANIZATIONAL-ECONOMIC METHODS IN PRICING OF AUTOTRANSPORT ENTERPRISES

The activities of enterprises engaged in passenger road transport depend on sectoral and local characteristics. Controlling the investment activity of motor transport enterprises should be built with taking into account the specifics of a particular industry or the territorial market. In particular, enterprises engaged in passenger road transport in the city of Kiev are in the legal field, which is determined by the relevant regulations of the Kiev City Council and the Kiev City State Administration. Today, there is a need to improve the approaches to the development of the material and technical base of carriers in terms of controlling organizational and economic methods, taking into account local and sectoral peculiarities. For motor transport enterprises which operating under regulated tariffs, there is a special relationship between pricing policies and investment activity that reflects the industry's specific attraction of investment resources. Taking into account the existing scale of payment methods for travel, it becomes necessary to pay attention to such object of controlling, as distribution of incomes. There is a need to improve the methodology for distributing revenues in combined travel tickets between different modes of transport and carriers. Since today the technique is not approved, it is proposed to distribute revenues in universal travel tickets with the same cost of arrival in all modes of transport in proportion to the actual number of trips by each mode of transport. Controlling organizational and economic methods in the marketing activities of motor transport enterprises, and in particular pricing, is a necessary tool for defining imperfect methodological approaches, the use of which lowers the financial results of carriers. From the point of view of controlling organizational and economic methods for an enterprise that executing passenger carriage in the city of Kyiv at regulated tariffs, it is necessary to improve the methodological approaches to tariff setting and to determine the value of the investment program.

Key words: controlling, organizational and economic methods, pricing, road transport, tariffs, travel tickets.

Постановка проблеми. Організаційно-економічні методи, які застосовуються у маркетингу та, зокрема, ціноутворенні підприємствами автомобільного транспорту, значно впливають на фінансові результати діяльності перевізників. Особливо актуальним це питання є для суб'єктів господарювання, які працюють в умовах регульованих цін і тарифів. Так, комунальне підприємство «Київпаstrанс» здійснює перевезення пасажирів в автобусах, які працюють у звичайному режимі руху, за регульованими тарифами, які встановлюються виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією). При цьому значна частина фінансово-економічних аспектів, пов'язаних із ціновою політикою перевізника, не регламентована відповідними порядками чи методиками.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання контролінгу організаційно-економічних методів з погляду маркетингу та ціноутворення досліджено значною кількістю науковців, таких як В.А. Будник [1], О.О. Гасило [2], В.Л. Корінев [3], Г.В. Мітченко [4], І.С. Пипенко [5], Н.М. Пономарьова [6], В.Г. Шинкаренко [7] та ін. При цьому потребує подальшого наукового опрацювання та удосконалення методичний підхід до контролінгу ціноутворення автомобільних пасажирських перевізників, які працюють у звичайному режимі руху.

Метою статті є дослідження методичних підходів до підвищення ефективності контролінгу організаційно-економічних методів ціноутворення автомобільних пасажирських перевізників, які працюють у звичайному режимі руху, в умовах регульованих тарифів.

Виклад основного матеріалу. Тарифи на перевезення пасажирів в автобусах, які працюють у звичайному режимі руху, у місті Києві встановлено розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05 липня 2018 року № 1147 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» [8] (далі – Розпорядження № 1147).

Зазначене Розпорядження № 1147 містить серед видів проїзних документів комбіновані проїзні квитки на кілька видів транспорту, у тому числі і за участі автобусів комунального підприємства «Київпаstrанс». Комбіновані проїзні квитки відповідно до чинної тарифної політики у місті Києві можуть бути на ті види транспорту, які обслуговує комунальне підприємство «Київпаstrанс» (трамвай, тролейбус, автобус, міська електричка фунікулер), або на вищезазначені види транспорту та метрополітен. Наприклад, є проїзні квитки «трамвай – автобус», «автобус – метрополітен», «автобус – трамвай – тролейбус», «автобус – метрополітен – міська електричка», «автобус – трамвай – тролейбус – метрополітен» тощо.

При цьому виникає необхідність розподіляти виручку від перевезень пасажирів за такими комбінованими проїзними квитками як між різними перевізниками, так і між видами транспорту. Натепер немає затвердженої в установленому порядку методики розподілу доходів (виручки) від перевезень пасажирів за проїзними квитками на кілька видів транспорту. У місті Києві такий розподіл у межах повноважень затверджує наказом Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Так, відповідно до Розпорядження № 1147 затверджено наказ Департаменту транспортної інфраструктури від 25.07.2018 № 94 «Про розподіл доходів від реалізації комбінованих проїзних квитків для проїзду в міському пасажирському транспорті» (далі – Наказ № 94). Цим наказом регламентовано розподіл доходів між Комунальними підприємствами «Київпаstrанс» та «Київський метрополітен».

Розподіл між наземними видами транспорту, який обслуговує Комунальне підприємство «Київпаstrанс», затверджується наказом цього підприємства. При цьому методики розподілу доходів між наземними видами транспорту також натепер немає. Зазначимо, що такий розподіл у Комунальному підприємстві «Київпаstrанс» здійснюється пропорційно, рівними частками між видами транспорту за кожним видом проїзних квитків.

Отже розглянемо більш детально Наказ № 94. Проаналізувавши встановлені наказом співвідношення, доходимо висновку, що фактично в наказі застосовано методичний підхід визначення доходів конкретного перевізника за конкретним видом проїзного квитка залежно від вартості разової поїздки, затвердженої Розпорядженням № 1147, умовної планової кількості поїздок кожним видом транспорту в конкретному комбінованому проїзному квитку та знижки від вартості разової поїздки, однакової для всіх видів транспорту та перевізників:

$$D_j^i = q_{jнл}^i \cdot T_{раз}^i \cdot (1 - ZH_{раз}^i), \quad (1)$$

де D_j^i – доходи j-го виду транспорту за проїзним квитком i-го виду;

$q_{jнл}^i$ – планова кількість поїздок за j-м видом транспорту за проїзним квитком i-го виду, од.;

$T_{раз}^i$ – встановлена вартість разової поїздки за j-м видом транспорту, грн.;

$ZH_{раз}^i$ – коефіцієнт знижки з разової поїздки, визначений для i-го виду проїзного квитка.

Наприклад, для комбінованого проїзного квитка «автобус – метрополітен – міська електричка» вартістю 1070 грн. встановлений такий розподіл доходів: для Київського метрополітену – 566 грн., для Комунального підприємства «Київпастранс» – 504 грн., із них 252 грн. – для автобуса. При цьому встановлена умовна кількість поїздок метрополітену у безлімітному квитку – 90 поїздок, наземним транспортом – 80 поїздок, із них автобусом – 40 поїздок. Недоліком такої методики є те, що як вихідні дані для розрахунку, як правило, приймаються показники планової кількості поїздок за конкретним видом транспорту, які є умовними і фактично не відповідають дійсності. Така кількість поїздок ніяким чином не затверджена і в умовах відсутності автоматизованого обліку перевезень пасажирів не може бути перевірена або підтверджена.

Вважаємо більш обґрунтованим методичний підхід, який базується на об'єктивних показниках і не використовує умовних

значень, які не мають практичного підтвердження. Пропонується для визначення доходів за конкретним видом транспорту в конкретному проїзному квитку використовувати як вихідний показник вартість відповідного проїзного квитка для конкретного виду транспорту, зменшену на знижку, однакову для всіх перевізників, яка визначається також розрахунковим шляхом. Наприклад, для вищезазначеного проїзного квитка «автобус – метрополітен – міська електричка» вихідним показником для визначення доходів за автобусом приймати вартість безлімітного проїзного квитка на автобус, а знижка, встановлена в конкретному комбінованому проїзному квитку, визначається, як вартість такого комбінованого проїзного квитка, поділена на суму вартостей окремих проїзних на автобус, метрополітен та міську електричку:

$$D_j^{i'} = T_{np}^i \cdot (1 - ZH_{np}^i) = T_{np}^i \cdot \left(1 - \frac{T_{комб}^i}{\sum T_{np}^i}\right), \quad (2)$$

де $D_j^{i'}$ – доходи j-го виду транспорту за проїзним квитком i-го виду за пропонованою методикою;

T_{np}^i – встановлена вартість i-го виду проїзного квитка на один вид транспорту або частка конкретного виду транспорту в i-му виді проїзного квитка;

ZH_{np}^i – коефіцієнт знижки, визначений для i-го виду проїзного квитка;

$T_{комб}^i$ – встановлена вартість для i-го виду комбінованого проїзного квитка, грн.

Застосування формули (2), наприклад, для проїзного квитка «автобус – метрополітен – міська електричка» приводить до встановлення такого розподілу: для Київського метрополітену – 470 грн., для Комунального підприємства «Київпастранс» – 600 грн., із них для автобуса – 300 грн. Тобто частка «Київпастрансу» за таким методичним підходом збільшується за цим конкретним видом проїзного квитка на 96 грн., а, зокрема, для автобуса – на 48 грн. Для того щоб визначити економічний ефект для наземного транспорту від використання запропонованої методики, застосуємо таку формулу:

$$E = \sum_i (D_j^i - D_j^j) \cdot V_{комб}^i, \quad (3)$$

де E – економічний ефект від впровадження удосконаленої методики, грн.;

$V_{комб}^i$ – обсяги реалізації i -го виду комбінованих проїзних квитків, шт.

Відповідно до цієї формули та враховуючи встановлені Розпорядженням № 1147 тарифи й обсяг реалізації комбінованих проїзних квитків, який прогнозується на рік, загальна сума економічного ефекту для наземного транспорту, який обслуговує КП «Київпастрас», становить 16 млн. грн.

Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» [9] (далі – АСОП) створив передумови для впровадження АСОП в усіх містах України, у тому числі на автомобільному транспорті.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» [10], АСОП – програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення обліку наданих транспортних послуг за допомогою електронного квитка.

Відповідно до частини дев'ятої статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» [10], органи місцевого самоврядування запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду та встановлюють порядок її функціонування, а також види, форми носіїв, порядок обігу та реєстрації проїзних документів; визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду. У низці міст України планується або вже розпочато впровадження АСОП, зокрема, у Вінниці, Дніпрі, Івано-Франківську, Жито-

мирі, Запоріжжі, Львові, Кривому Розі, Одесі, Полтаві, Рівному, Тернополі, Харкові, Хмельницькому, Чернівцях, Чернігові та ін.

Відповідно до пункту 1 розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 27.04.2018 № 706 «Про створення автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності» [11], у м. Києві створено АСОП, а відповідно до пункту 2 цього розпорядження КП «Головний інформаційно-обчислювальний центр» визначено особою, уповноваженою здійснювати справляння плати за транспортні послуги, що надаються та оплачуються з використанням АСОП у міському пасажирському транспорті м. Києва незалежно від форм власності.

Загалом організаційну схему АСОП можна навести у такому вигляді (рис. 1).

Під час впровадження АСОП виникають питання стосовно видів засобів оплати проїзду, як разових, так і багаторазового використання. Світовий досвід показує доцільність використання як разових засобів оплати проїзду квитків з QR-кодом. При цьому проїзні квитки багаторазового використання доцільно застосовувати універсальні, які можуть бути використані на будь-якому виді транспорту. Відповідно, виникає необхідність удосконалення методики розподілу доходів у комбінованих проїзних квитках між різними видами транспорту та перевізниками. Нині така методика також жодним чином не затверджена, і у колах фахівців є два основних погляди на такий розподіл. Перший варіант – це розподіл доходів в універсальних проїзних квитках з однаковою



Рис. 1. Організаційна схема АСОП

вартістю приїзду в усіх видах транспорту пропорційно до фактичної кількості поїздок кожним видом транспорту. Другий підхід – це розподіл доходів на основі встановленої вартості однієї поїздки в кожному виді комбінованого проїзного квитка та фактичної кількості поїздок кожним видом транспорту із подальшим розподілом залишку невикористаних поїздок за конкретним проїзним квитком пропорційно до фактичних поїздок за різними видами транспорту за кожним конкретним проїзним квитком:

$$D_j^{iАСОП} = T_{пр}^{iАСОП} \cdot a_j^i \quad (4)$$

або

$$D_j^{iАСОП'} = q_j^i \cdot d_j^i + T_{прзал}^{iАСОП} \cdot a_j^i, \quad (5)$$

де $D_j^{iАСОП}$, $D_j^{iАСОП'}$ – доходи j-го виду транспорту за проїзним квитком i-го виду під час упровадженні АСОП за різними підходами;

$T_{пр}^{iАСОП}$ – встановлена вартість i-го виду проїзного квитка в АСОП, грн.;

a_j^i – фактична частка для конкретного проїзного квитка i-го виду для j-го виду транспорту;

q_j^i – фактична кількість поїздок для конкретного проїзного квитка i-го виду для j-го виду транспорту, од.;

d_j^i – встановлений дохід від однієї поїздки для проїзного квитка i-го виду для j-го виду транспорту, грн.;

$T_{прзал}^{iАСОП}$ – вартість залишку невикористаних поїздок для конкретного проїзного квитка i-го виду для j-го виду транспорту, грн.

Зауважимо, що такий підхід можливий винятково за умови однакової вартості проїзду для всіх видів транспорту. Якщо вартість проїзду для різних видів транспорту буде різною, то тоді залишається актуальним підхід із фіксованим розподілом доходів за конкретним видом проїзного квитка. Здійснивши моделювання різних можливих варіантів співвідношення змінних під час використання першого та другого підходу, можна встановити, що спостерігається відхилення в розподілі доходів під час використання різних підходів. Таке відхилення складно спрогнозувати, оскільки воно залежить від значної кількості змінних факторів, серед яких –

і кількість поїздок кожним конкретним видом транспорту, і загальна кількість поїздок за конкретним проїзним квитком тощо. Така множина відхилень набуває вигляду тривимірного графіку. Для прикладу наведемо графік відхилень між двома підходами за умови вартості однієї поїздки для проїзного квитка на всі види транспорту на 62 поїздки, вартість однієї поїздки – 6,29 грн. вартість проїзного квитка – 390 грн. (рис. 2).

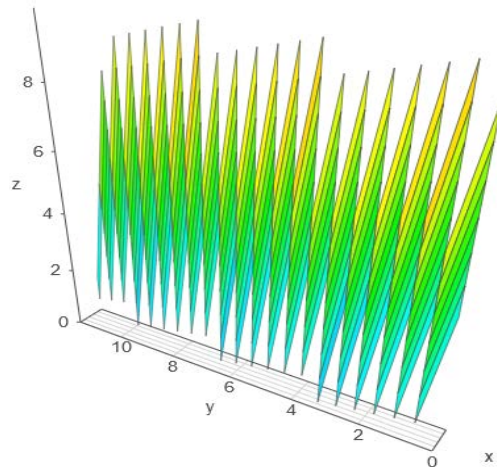


Рис. 2. Приклад можливої множини відхилень під час використання різних підходів до розподілу доходів у проїзному квитку

Фактично, здійснивши перетворення формул (4) та (5), можна дійти висновку, що різниця між двома підходами дорівнює нулю, а множина відхилень виникає у разі штучного введення до алгоритму розрахунку додаткових значень, зафіксованих у вигляді вартості однієї поїздки, частки перевезення конкретним видом транспорту тощо. Тобто найбільш математично обґрунтованим та точним є підхід, зазначений у формулі (4). Він дає змогу найбільш обґрунтовано розподіляти доходи у всіх видах проїзних квитків, як безлімітних, без фіксованої кількості поїздок, так і лімітованих на визначену кількість поїздок всіма видами транспорту, за умови використання АСОП та однакової вартості проїзду у всіх видах транспорту.

Висновки. Контролінг організаційно-економічних методів у маркетинговій діяльності автотранспортних підприємств та, зокрема, у ціноутворенні є необхідним інструментом для визначення недосконалих методичних підходів, використання яких знижує фінансові результати перевізників, особливо під

час діяльності у галузях, що підлягають державному регулюванню. Подальший розвиток теорії контролінгу організаційно-економічних методів у площині ціноутворення дасть змогу підвищити ефективність діяльності автотранспортних підприємств усіх видів діяльності.

Список використаних джерел:

1. Будник В.А. Контролінг тарифів на перевалку вантажів у морських портах України. Проблеми економіки. 2014. № 2. С. 100–107.
2. Гасило О.О. Маркетинговий контролінг в системі управління підприємством: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами». Донецьк, 2005. 21 с.
3. Корінев В.Л. Контролінг у системі управління маркетингом на підприємстві. Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. 2013. № 3. С. 113–116.
4. Мітченко Г.В. Організаційно-економічне забезпечення стратегічного маркетингу на підприємствах автомобільного транспорту [Текст]: дис. канд. екон. наук: 08.00.04. К., 2015. 211 с.
5. Пипенко І.С. Управління маркетинговими можливостями автотранспортного підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Харків, 2009. 17 с.
6. Пономарьова Н.М. Оцінка впливу маркетингових інструментів на управління конкурентоспроможністю автотранспортного підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Харків, 2008. 17 с.
7. Шинкаренко В.Г. Управление маркетингом взаимоотношений автотранспортного предприятия с потребителями услуг [Текст] : моногр. / В.Г. Шинкаренко, И.В. Федотова; Харьк. нац. автомоб.-дорож. ун-т. Х.: ХНАДУ, 2009. 251 с.
8. Розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05 липня 2018 року № 1147 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху». URL: [https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_vstanovlennya_tarifiv_na_perevezennya_pasazhiriv_i_vartosti_proznych_kvitkiv_u_miskomu_pasazhirskomu_transporti_yakiy_pratsyuє_u_zvichaynomu_rezhimi_rukhu_247541/rkmda-1147-05072018PDF/](https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_vstanovlennya_tarifiv_na_perevezennya_pasazhiriv_i_vartosti_proznych_kvitkiv_u_miskomu_pasazhirskomu_transporti_yakiy_pratsyuє_u_zvichaynomu_rezhimi_rukhu).
9. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті». URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1812-19>.
10. Закон України «Про автомобільний транспорт». Верховна Рада України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
11. Розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 27.04.2018 № 706 «Про створення автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності». URL: https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_stvorennya_avtomatizovano_sistemi_obliku_oplati_prozdu_v_miskomu_pasazhirskomu_transporti_mista_kiyeva_nezalezchno_vid_form_vlasnosti_240976.html.