

## Список используемых источников

1. Веснин В. Р. Управление человеческими ресурсами. М.: Проспект, 2014.
2. Гэлбрейт Дж. К. Новое индустриальное общество (Антология экономической мысли). М.: издательство Эксмо, 2008.
3. Семенов А. К., Набоков В. И. Основы менеджмента. М: Дашков и К, 2008.

## References

1. Vesnin V. R. (2014). Upravlenie chelovecheskimi resursami [Human resource management]. M.: Prospect.
2. Galbraith J. K. (2008). Novoe industrial'noe obshchestvo (Antologiya ekonomicheskoy mysli) [The New Industrial Society (An Anthology of Economic Thought)]. M.: Exmo.
3. Semenov A. K., Nabokov V. I. (2008). Osnovy menedzhmenta [Fundamentals of management]. M: Dashkov&C.

## ДАНІ ПРО АВТОРА

**Igor Guseinov**, докторант, Академія економічної освіти Молдови (ASEM), Кишинів.  
 orcid id: 0000-0001-5505-4514  
 e-mail: guseinov.igor@gmail.com

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Игорь Гусейнов**, докторант, Академия экономического образования Молдавии (ASEM), Кишинёв.  
 orcid id: 0000-0001-5505-4514  
 e-mail: guseinov.igor@gmail.com

## INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Igor Guseinov**, PhD student of Academy of Economic Studies of Moldova, Chisinau.  
 orcid id: 0000-0001-5505-4514  
 e-mail: guseinov.igor@gmail.com

УДК 338.242

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2022-52-34-40>

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Кудрицька Н. В.

**Актуальність теми дослідження.** Стаття присвячена проблемі удосконалення методології формування тарифів на морському транспорті, актуальність якої підтверджена у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, Морській доктрині України на період до 2035 року.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Автором наведений огляд зарубіжних наукових досліджень щодо проблем тарифної політики, інвестиційних обмежень у секторі судноплавства, визначенню транспортних витрат морських перевезень та їх впливу на міжнародні торгові потоки.

**Постановка завдання, мети дослідження.** Метою статті є удосконалення методологічних підходів до формування тарифів на морському транспорті.

**Виділення недосліджених частин загальної проблеми.** Незважаючи на велику кількість наукових досліджень щодо проблем удосконалення тарифів на морському транспорті необхідно відмітити недостатність вітчизняних праць методологічного характеру.

**Викладення основного матеріалу.** Автором визначені фактори, які впливають на витрати: різниця у капітальних витратах і витратах на робочу силу; географічне положення, особливо відстань перевезень; рівень страхових зборів; віддача від масштабу; розвиток контейнерних перевезень, технологічні зміни в транспортному секторі; якість наземної інфраструктури; ефективність порту; політичні заходи та інвестиційні обмеження, організована злочинність; певний рівень державного регулювання.

**Висновки відповідно до статті.** В Україні необхідно запроваджувати методологічні підходи до розробки тарифів, які б враховували вартість перевезеного вантажу, витрати на виробництво, «цінність» продукції для кінцевого споживача, інтереси інших учасників перевезення (вантажовідправника, експедитора вантажу, перевізника, оператора терміналу, вантажоотримувача).

**Ключові слова:** тарифи, методологічні підходи, морський транспорт, фактори.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ТАРИФОВ  
НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Кудрицкая Н. В.

**Актуальность темы исследования.** Статья посвящена проблеме усовершенствования методологии формирования тарифов на морском транспорте, актуальность которой подтверждена

в Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года, Стратегии развития морских портов Украины до 2038 года, Морской доктрине Украины на период до 2035 года.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Автором приведен обзор зарубежных научных исследований проблем тарифной политики, инвестиционных ограничений в секторе судоходства, определению транспортных расходов морских перевозок и их влияния на международные торговые потоки.

**Постановка задачи, цели исследования.** Целью статьи является усовершенствование методологических подходов к формированию тарифов на морском транспорте.

**Выделение неисследованных частей общей проблемы.** Несмотря на большое количество научных исследований проблем совершенствования тарифов на морском транспорте необходимо отметить недостаточность отечественных трудов методологического характера.

**Изложение основного материала.** Автором определены факторы, влияющие на расходы: разница в капитальных затратах и затратах на рабочую силу; географическое положение, особенно расстояние перевозок; уровень страховых сборов; отдача от масштаба; развитие контейнерных перевозок; технологические изменения в транспортном секторе; качество наземной инфраструктуры; эффективность порта; политические мероприятия и инвестиционные ограничения, организованная преступность; определенный уровень государственного регулирования.

**Выводы в соответствии со статьей.** В Украине необходимо внедрять методологические подходы к разработке тарифов, учитывающих стоимость перевозимого груза, затраты на производство, «ценность» продукции для конечного потребителя, интересы других участников перевозки (грузоотправителя, экспедитора груза, перевозчика, оператора терминала, грузополучателя).

**Ключевые слова:** тарифы, методологические подходы, морской транспорт, факторы

## METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE FORMATION OF TARIFFS ON MARITIME TRANSPORT

Kudrytska Natalia

**Relevance of the research topic.** The article is devoted to the problem of improving the methodology of formation of tariffs on maritime transport, the relevance of which is confirmed in the National Transport Strategy of Ukraine until 2030, the Strategy for Seaports of Ukraine until 2038, the Maritime Doctrine of Ukraine until 2035.

**Analysis of recent research and publications.** The author provides an overview of foreign research on the problems of tariff policy, investment restrictions in the shipping sector, determining the transport costs of maritime transport and their impact on international trade flows.

**Problem setting, research goals.** The aim of the article is to improve methodological approaches to the formation of tariffs for maritime transport.

**Selection of unexplored parts of the general problem.** Despite the large number of scientific studies on the problems of improving tariffs on maritime transport, it should be noted the lack of domestic methodological work.

**Presentation of the main material.** The author identifies the factors that affect costs: the difference in capital costs and labor costs; geographical location, especially the distance of transportation; level of insurance fees; return on scale; development of container transportation, technological changes in the transport sector; quality of terrestrial infrastructure; port efficiency; political measures and investment restrictions, organized crime; a certain level of state regulation.

**Conclusions according to the article.** In Ukraine, it is necessary to introduce methodological approaches to the development of tariffs that would take into account the cost of goods transported, production costs, «value» of products for the final consumer, the interests of other transport participants (shipper, freight forwarder, carrier, terminal operator, consignee).

**Key words:** tariffs, methodological approaches, maritime transport, factors.

**JEL Classification:** R48, L91

У сучасному світі морський транспорт є чи не найважливішою ланкою у сфері економічних відносин. Конкурентна позиція вітчизняних портів на ринку послуг не відповідає сучасним потребам економіки, у першу чергу, за рахунок недостатньо обґрунтованих тарифів на перевезення. За вартістю обслуговування в портах Україна залишається однією із найдорожчих держав світу. Це призводить до втрати конкурентоспроможності українських портів та до значних економічних втрат в масштабах держави.

Актуальність проблеми удосконалення методології формування тарифів на послуги морських портів України підтверджена у наступних нормативно-правових актах: Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [1], Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [2], Морській доктрині України на період до 2035 року [3].

Метою статті є удосконалення методологічних підходів до формування тарифів на морському транспорті.

Проблемам тарифної транспортної політики присвячено багато наукових праць зарубіжних та вітчизняних вчених [4-9]. Проте слід відмітити недостатність вітчизняних праць стосовно методологічних підходів до розробки тарифів на морському транспорті. Дана стаття є продовженням досліджень автора присвяченим проблемам розвитку морських портів [10-11].

У роботі [4] оцінюється вплив конфлікту між США та Китаєм і закриття Апеляційного органу Світової організації торгівлі на світовий попит на портову логістику через глобальний протекціонізм. Використовуючи динамічну модель загальної рівноваги та методологію конверсії торгівлі вантажними контейнерами авторами

визначено, що поєднання рівня тарифів і нетарифних бар'єрів може серйозно знизити міжнародну торгівлю і попит на послуги морської логістики.

Авторами статті [5] наголошується, що міжнародна торгівля послугами лайнерних перевезень все ще обмежена політичними заходами. Ця стаття демонструє, що політичні заходи та інвестиційні обмеження дають суттєвий ефект з точки зору збільшення витрат на морський транспорт і, отже, зменшення торгових потоків морського транспорту.

Стаття [6] присвячена визначенню транспортних витрат та їх впливу на міжнародні торгові потоки. У світі, де штучні бар'єри в торгівлі стають менш значимими, інтерес все більше спрямований на роль оцінки транспортних витрат.

Питання визначення розміру тарифів на морські перевезення залишається досить гострим. Переважна більшість запропонованих цінових систем та стратегій базуються на оцінці попиту, витрат і конкуренції на ринку. Досвід таких країн як Румунія, Росія, Польща та Латвія довів, що кардинальне зменшення портових тарифів та зборів призводить до посилення конкурентних позицій як, власне, портів, так і місцевих експортерів цих країн. Відтак оптимізація тарифів в межах України дозволить збільшити конкурентоспроможність вітчизняного морегосподарського комплексу у світовому масштабі [7].

Процеси оптимізації тарифів ускладнюються проблемами пов'язаними з державним втручанням. І ці проблеми не є суто українськими. Більшість країн перейшли до введення централізовано встановлюваних тарифів, які або використовуються у вигляді базисних ставок для заданих стандартних умов переробки, або стають максимальними ставками. Країни, де встановлені централізовані тарифи забезпечують, як правило, найгірші умови перевалки контейнерів. Це логічно тому, що оплачені користувачами, вони не мають зв'язку з реальною вартістю обробки залежно від умов її здійснення. Цінова дискримінація при цьому процвітає не зважаючи на те, що кожний користувач сплачує за однаковими ставками, попит на структуру термінальної послуги може дуже відрізнятися. Крім того, політика державного втручання обумовлює необхідність створення компетентного тарифного органу, здатного розробляти мінімально обґрунтовані тарифні ставки.

Основним методом розрахунку тарифів, який сьогодні використовується є витратний, де базою тарифу є собівартість, до якої відносять також витрати, які не пов'язані з виробничою діяльністю. Крім того, в умовах втрати конкурентоспроможності і зниження рівня переробки вантажів в морських портах, витратна частина доставки і переробки вантажів буде й надалі зростати, що призведе до подальшого збільшення тарифів.

Аналіз альтернативних методик формування тарифів дозволив зробити висновок, що необхідно погоджувати та встановлювати збалансовані тарифи та ціни для всіх учасників перевезень. Це призведе до розширення попиту на транспортні послуги й збільшення прибутку підприємств.

Побудова тарифів на ринковій основі припускає, що інтереси учасників процесів доставки вантажів повинні бути максимально узгоджені (табл. 1). При цьому перевізник повинен орієнтувати свою діяльність не на підвищення норми прибутковості, а на максимальне розширення кола споживачів.

**Таблиця 1. Узгодження інтересів учасників доставки вантажів**

| Учасник системи               | Інтереси учасника системи                                                                                   | Мета узгодження інтересів                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                             | 2                                                                                                           | 3                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Вантажо-відправник            | Підвищення прибутку, зростання обсягів продажу, зниження витрат на перевезення (за певних умов постачання)  | Зниження собівартості продукції за рахунок зниження витрат на її перевезення, підвищення конкурентоспроможності за рахунок встановлення більш низької ціни; можливість контролю за просуванням товару до споживача                                       |
| Експедитор                    | Підвищення прибутку, зростання обсягів перевезень і величини винагороди                                     | Підвищення додаткових доходів від різниці тарифних ставок на окремі партії вантажу і знижених ставок перевізника на консолідовані відправлення                                                                                                           |
| Перевізники                   | Підвищення прибутку зростання обсягів перевезень                                                            | Встановлення оптимальних тарифів і знижок на доставку, які дозволяють підвищити обсяг перевезень, що в остаточному підсумку приведе до збільшення прибутку; ефективне використання пропускнуої спроможності за рахунок створення оптимальних відправлень |
| Термінал (транспортний вузол) | Підвищення прибутку; зростання обсягів перевалки                                                            | Збільшення обсягів перевалки за рахунок взаємодії з перевізниками та вантажовласником, які організують ефективне прямування великих вантажопотоків. Можливість планування обсягів робіт за рахунок організації моніторингу вантажопотоків                |
| Вантажо-отримувач             | Підвищення прибутку. Зростання обсягів продажів. Зниження витрат на перевезення (за певних умов постачання) | Підвищення надійності виконання строків постачання продукції кінцевим споживачам. Зниження ціни реалізації продукції за рахунок зниження витрат на її перевезення                                                                                        |

Джерело: [7].

Вантажні тарифи як система ставок і цін, за якими стягується плата за перевезення, будуються на основі принципу платоспроможності вантажу, тобто припущення, що чим вище ціна вантажу в пункті виробництва, тим більший тариф може «витримати» цей вантаж під час перевезення до пункту призначення. При цьому витрати на перевезення складуть лише малу частину його вартості. Малоцінні масові вантажі, навпроти, можуть перевозитися на значні відстані тільки при відносно низькому тарифі.

Морські порти є важливою ланкою розвитку мультимодальних та змішаних видів перевезень вантажів. У дисертації Карпенко О. О. [8] запропоновано методичний підхід до формування тарифів на змішані перевезення вантажів, який передбачає здійснення розрахунків додаткового прибутку вантажовласника та оператора на основі комплексного врахування критеріїв якості транспортної роботи. При організації змішаних перевезень вантажів використання наскрізних тарифів значно спрощує взаєморозрахунки з одного боку між вантажовласником та оператором, а з іншого – між оператором й транспортним підприємством.

Порівняння значимості критеріїв, наданої як закордонними, так і українськими вантажовласниками, виявило, що надійність, термін та вартість доставки вантажу є визначальними (табл. 2). Таким чином, методичний підхід до формування наскрізних тарифів має базуватися саме на комплексному врахуванні цих критеріїв.

Необхідно відмітити, що одним із напрямів удосконалення системи тарифів як важливого фактору регуляторного впливу на розвиток конкуренції на водному транспорті є застосування надбавок та знижок.

**Таблиця 2. Порівняння значимості критеріїв якості роботи транспорту**

| №  | Критерії якості транспортної роботи     | Пріоритет критерію якості транспортної роботи |                            |
|----|-----------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|
|    |                                         | Закордонні вантажовласники                    | Українські вантажовласники |
| 1. | Надійність доставки                     | 1                                             | 4                          |
| 2. | Термін доставки вантажу                 | 2                                             | 2                          |
| 3. | Вартість доставки                       | 3                                             | 1                          |
| 4. | Доставка вантажу «від дверей до дверей» | 4                                             | 6                          |
| 5. | Схоронність вантажу                     | 5                                             | 3                          |
| 6. | Швидкість доставки                      | 6                                             | 5                          |

Джерело: [8].

Знижки виступають елементом регулювання рівня ціни на перевезення, а також частиною маркетингової стратегії підприємства щодо залучення споживачів. Варто зазначити, що тарифна політика кожної морської лінії передбачає знижки або надбавки під час перевезення контейнерів, які належать відправнику вантажу, за розмір відправлення (партію відправлення), при укладанні довгострокових контрактів та за інших умов.

Знижки до тарифів частіше надаються вантажовласникам, які відправляють вантажі тільки на судах даної конференції. Система відстрочених знижок (differed rebates) передбачає повернення власнику вантажу певного відсотка з суми, виплаченої за перевезення вантажу, якщо власник вантажу користувався послугами лінії протягом тривалого періоду і продовжує використовувати дану лінію. Контрактні знижки (contract rebates) надаються відразу при розрахунках за перевезення. Зазвичай вони трохи нижче відстрочених. Якщо постійний вантажовідправник на основі спеціальної угоди оплачує перевезення за нижчими тарифами, така система знижок називається системою подвійних ставок (dual rate system). Знижки зазвичай складають 5 - 10% ставки тарифу.

Необхідно відзначити, що базисна тарифна ставка морської лінії враховує певний період використання контейнера вантажовласником у портах навантаження та вивантаження. За затримку понад пільговий період встановлені ставки демереджу за кожну добу. За дострокове повернення порожнього контейнера або за забезпечення завантаження контейнера у зворотному напрямку морський перевізник також може застосувати знижки. Найбільший інтерес представляють знижки, які встановлюються залежно від обороту. Проте досі не розроблено алгоритми, які дозволяють транспортній компанії знайти оптимальний коефіцієнт знижки, який дозволить залучити клієнтів і розширити обсяги вантажоперевезень.

Крім знижок, можуть також застосовуватися і надбавки до тарифу. Надбавки до тарифів враховують особливі умови перевезення небезпечних, великовагових і негабаритних вантажів, перевезення вантажу з правом власника вантажу на вибір порту вивантаження, зміну порту доставки під час перевезення вантажу, доставку вантажу в зовнішній для даного сполучення порт тощо. Для лінійного судноплавства найбільш характерно використання бункерних надбавок (bunker adjustment factors - BAF), які компенсують сезонні або непередбачені підвищення цін на паливо, наприклад + 30% до основної ставки + 160 дол. США / TEU + 10 дол. США / RT, де TEU - умовна вантажна одиниця, прирівнюється до двадцятифутових контейнерів. Коливання курсів валют по відношенню до долара США компенсуються валютними надбавками.

У контейнерних перевезеннях всі вантажі мають стандартизовану форму, тому основною причиною надбавки може бути надзвичайна вага вантажу у контейнері (більша ніж стандартна) і перевезення на завантаженому напрямку «у сезон». Отже наразі вітчизняні перевізники традиційно формують тарифи на перевезення вантажів у контейнерах за допомогою найбільш простого методу «витрати плюс», що заснований на розрахунку собівартості перевезення з додаванням до неї певної надбавки для забезпечення

запланованого рівня рентабельності. Найчастіше надбавка до собівартості встановлюється без належного економічного обґрунтування, не враховуючи вплив різних економічних аспектів транспортної системи. Аналогічно не мають наукової аргументації й знижки, що застосовуються до тарифу.

На наш погляд, цікавою є методологія визначення морських зборів як суми граничних витрат та націнки судноплавних компаній, викладена у роботі зарубіжних вчених [9]. Граничні витрати автори визначають як суму за сьома складовими. Перший доданок враховує потенційні різниці ефективності порту в митних округах США. Друга складова пояснює різні граничні витрати на продукцію. Третя використовується для врахування страхової складової вартості морського транспорту. Четверта складова представляє технологічний ефект, фіксує зменшення витрат, спричинених використанням контейнерів. П'ята враховує морську відстань між торговими партнерами. Наступна змінна забезпечує потенційну економію від віддачі масштабу, а остання складова пояснює ефективність порту в іноземній країні.

Очевидним і найбільш вивченим фактором, що визначає транспортні витрати, є географічне положення, особливо відстань перевезень. Додаткові 1000 км збільшують транспортні витрати на 8% для середнього відвантаження. Якщо країна не має виходу до моря, транспортні витрати зростають майже на 50% витрат. У середньому страховий збір становить близько 2% вартості торгівлі, страхові збори становлять близько 15% загальної суми морських зборів. Морський транспорт є класичним прикладом галузі, в якій спостерігається збільшення віддачі від масштабу. Наприклад, в порту Буенос-Айреса (Аргентина) вартість користування каналом доступу становить \$70 за контейнер для судна на 200 TEU, проте лише \$14 на контейнер для судна на 1000 TEU.

Авторами статті [9] зроблений висновок, що важливим фактором, який впливає на витрати на морському транспорті є ефективність порту. Поліпшення ефективності порту від 25-го до 75-го процентиля зменшує витрати на доставку більш ніж на 12%, або в еквіваленті 5000 миль на відстань. Ефективність морського порту є не лише питанням фізичної інфраструктури. Організована злочинність має важливий негативний вплив на портові послуги, збільшуючи транспортні витрати. Певний рівень державного регулювання підвищує ефективність порту, проте надмірне регулювання може завдати шкоди. Деякі порти все ще отримують вантаж, не вказуючи представлення стандартної доставки, що недопустимо в сучасній портовій практиці. У багатьох портах неможливо отримати точний звіт про основні портові процедури, не завжди портові правила чітко визначають прийняття відповідальності. Все це породжує безпідставні затримки, збільшує ризик пошкодження та викрадення продуктів (підвищення страхових внесків), і, як наслідок, значно збільшує пов'язані з цим витрати.

За останні десятиліття важливим є розвиток контейнерних перевезень, технологічні зміни в транспортному секторі. Контейнери дозволили значно скоротити витрати на обробку вантажів, збільшити їх перевалку і, отже, національний та міжнародний каботаж. У свою чергу, збільшення каботажу спровокувало створення хаб-портів, які дозволяють країнам або регіонам скористатися перевагами збільшення віддачі від масштабу. Нарешті, якість наземної інфраструктури є важливим фактором, що визначає транспортні витрати. На неї припадає 40% передбачуваних транспортних витрат для прибережних країн і до 60% для тих, що не мають виходу до моря.

Аналіз, представлений у статті [6], свідчить, що витрати на морський транспорт мають суттєвий вплив на торгівлю. За оцінками, збільшення витрат на морський транспорт на 10% зменшить обсяги торгівлі на 6-7%. Авторами зроблений висновок, що витрати на морський транспорт загалом становили близько 6% загальної вартості імпортованих товарів. У статті наголошується, що транспортувати готові промислові товари значно дорожче, ніж сільськогосподарські товари чи сировину, якщо виміряти вартість за вагу. Відвантаження (експорт) тонни промислового товару в середньому коштує \$174 порівняно з \$81 за відвантаження 1 т сільськогосподарських товарів та \$33 за 1 т сировини. Частка вартості доставки у вартості імпорту товарів виробництва менша: 5,1% імпортової вартості промислових виробів можна віднести на доставку та страхування порівняно з 10,9% для сільськогосподарських товарів та 24,1% для промислової сировини. Адвалорні транспортні витрати на виробництвах враховують лише транспорт готової продукції. Транспортування сировини, матеріалів та напівфабрикатів, не входить у вартість, проте фактично значно збільшують частку транспортних витрат у вартості готового продукту, особливо продуктів з фрагментованими виробничими ланцюгами.

Наприкінці слід відмітити, що через високі рівні зборів в українських портах міжнародні перевізники уникають включення України в свої регулярні транзитні маршрути, оскільки це їм невигідно. З огляду на вищезазначене, в Україні необхідно запроваджувати методологічні підходи до розробки тарифів, які б передбачали можливість надання знижки і враховували вартість перевезеного вантажу, витрати на виробництво, «цінність» продукції для кінцевого споживача, а також інтереси інших учасників контейнерного перевезення. Також необхідно встановити ставки зборів та оплат, які були б конкурентоспроможними порівняно з іноземними портами. Ці тарифи мають бути єдиними для всіх державних морських портів та розташованих у них терміналах і причалах усіх форм власності.

**Висновки.** Аналіз зарубіжного досвіду щодо методологічних підходів до формування тарифів на морському транспорті країн світу показав, що основними факторами, які впливають на витрати є наступні:

- різниця у капітальних витратах або витратах на робочу силу;
- географічне положення, особливо відстань перевезень;
- рівень страхових зборів;

- віддача від масштабу (чим більша місткість судна тим менший розмір витрат на одиницю обслуговування/користування інфраструктурою);
- розвиток контейнерних перевезень, технологічні зміни в транспортному секторі;
- якість наземної інфраструктури;
- ефективність порту;
- політичні заходи та інвестиційні обмеження, організована злочинність;
- певний рівень державного регулювання.

Узагальнюючи вищесказане відмітимо, що при розробці тарифів на морському транспорті доцільно врахувати наступні положення:

- при розробці тарифів необхідно враховувати наступні підходи: витратний; на основі принципу платоспроможності вантажу; на ринковій основі, який припускає, що інтереси учасників процесу доставки вантажів повинні бути максимально узгоджені;
- надійність, термін та вартість доставки вантажу є визначальними критеріями якості транспортної роботи при розробці тарифів;
- при застосуванні надбавок і знижок до тарифів необхідно їх економічне обґрунтування;
- витрати на морський транспорт мають суттєвий вплив на торгівлю (збільшення витрат на 10% зменшує обсяг торгівлі на 6-7%).

Напрямами подальших наукових досліджень з питань тарифної політики та удосконалення методології формування тарифів на морському транспорті є подальше вивчення шляхів до зменшення портових зборів, ліквідація дублювання витрат, а також їх оптимізація за рахунок витрат, не пов'язаних з виробничим процесом.

### Список використаної літератури

1. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
2. Розпорядження КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>.
3. Постанова КМУ від 7 жовтня 2009 р. № 1307 «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009>.
4. Jungran Cho, Emma Kyoungseo Hong, Jeongho Yoo and Inkyo Cheong. The Impact of Global Protectionism on Port Logistics Demand. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/4/1444>.
5. Fabien Bertho, Ingo Borchert and Aaditya Mattoo. The Trade-Reducing Effects of Restrictions on Liner Shipping. URL: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/273221468169147149/pdf/WPS6921.pdf>.
6. Jane Korinek, Patricia Sourdin. Maritime transport costs and their impact on trade. URL: <https://www.etsg.org/ETSG2009/papers/korinek.pdf>.
7. Горбаченко С. А. Оптимізація тарифів як чинник підвищення конкурентоздатності морегосподарського комплексу України. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147038355.pdf>.
8. Карпенко О. О. Формування тарифів на змішані перевезення вантажів. URL: [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cQFjx0YX\\_j0J:www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cQFjx0YX_j0J:www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe).
9. Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco. Maritime Transport Costs and Port Efficiency. URL: [https://www.researchgate.net/publication/23722586\\_Maritime\\_Transport\\_Costs\\_and\\_Port\\_Efficiency](https://www.researchgate.net/publication/23722586_Maritime_Transport_Costs_and_Port_Efficiency).
10. Кудрицька Н. В. Морська інфраструктура України у рейтингу країн світу: сучасний стан та перспективи. Економічний вісник університету, 2020. Вип. 45. С.151–157. URL: <https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/32>.
11. Кудрицька Н. В. Моделювання оцінки конкурентоспроможності морських портів України з використанням функції Харінгтона. Економічний вісник університету, 2021. Вип. 48. С.92–97. URL: <https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/35>.

### References

1. Rozporiadzhennia KМУ vid 30 travnia 2018 r. № 430-r «Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku» [Order of the Cabinet of Ministers of May 30, 2018 № 430-r «On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030»]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
2. Rozporiadzhennia KМУ vid 11 lypnia 2013 r. № 548-r «Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku» [Order of the Cabinet of Ministers of July 11, 2013 № 548-r «On approval of the Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038»]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>.
3. Postanova KМУ vid 7 zhovtnia 2009 r. № 1307 «Pro zatverdzhennia Morskoi doktryny Ukrainy na period do 2035 roku» [Resolution of the Cabinet of Ministers of October 7, 2009 № 1307 «On approval of the Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035»]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009>.
4. Jungran Cho, Emma Kyoungseo Hong, Jeongho Yoo and Inkyo Cheong. The Impact of Global Protectionism on Port Logistics Demand. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/4/1444>.
5. Fabien Bertho, Ingo Borchert and Aaditya Mattoo. The Trade-Reducing Effects of Restrictions on Liner Shipping. URL: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/273221468169147149/pdf/WPS6921.pdf>.

6. Jane Korinek, Patricia Sourdin. *Maritime transport costs and their impact on trade*. URL: <https://www.etsg.org/ETSG2009/papers/korinek.pdf>.
7. Horbachenko S. A. *Optymizatsiia taryfiv yak chynnyk pidvyshchennia konkurentozdatnosti morehospodarskoho kompleksu Ukrainy [Tariff optimization as a factor in increasing the competitiveness of the maritime complex of Ukraine]*. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147038355.pdf>.
8. Karpenko O. O. *Formuvannia taryfiv na zmishani perevezennia vantazhiv [Formation of tariffs for mixed transportation of goods]*. URL: [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cQFjx0YX\\_j0J:www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cQFjx0YX_j0J:www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe).
9. Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco. *Maritime Transport Costs and Port Efficiency*. URL: [https://www.researchgate.net/publication/23722586\\_Maritime\\_Transport\\_Costs\\_and\\_Port\\_Efficiency](https://www.researchgate.net/publication/23722586_Maritime_Transport_Costs_and_Port_Efficiency).
10. Kudrytska N. V. (2020). *Morska infrastruktura Ukrainy u reitynhu krain svitu: suchasnyi stan ta perspektyvy [Marine infrastructure of Ukraine in the rating of the world countries: current state and prospects]*. *Ekonomichnyi visnyk universytetu – University Economic Bulletin*, 45. 151–157. URL: <https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/32>
11. Kudrytska N. V. (2021). *Modeliuvannia otsinky konkurentospromozhnosti morskykh portiv Ukrainy z vykorystanniam funktsii Kharinhtona [Simulation of the assessment of the competitiveness of sea ports of Ukraine using the Harrington function]*. *Ekonomichnyi visnyk universytetu – University Economic Bulletin*, 48. 92–97. URL: <https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/35>.

#### ДАНІ ПРО АВТОРА

**Кудрицька Наталія Василівна**, кандидат економічних наук, старший науковий співробітник, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, Інститут економіки та прогнозування НАН України  
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011, Україна,  
e-mail: natalyust@ukr.net  
ORCID 0000-0003-3271-3112

#### ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

**Кудрицкая Наталья Васильевна**, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, старший научный сотрудник отдела развития производственной инфраструктуры, Институт экономики и прогнозирования НАН Украины,  
ул. Панаса Мирного, 26, г. Киев, 01011, Украина,  
e-mail: natalyust@ukr.net

#### DATA ABOUT THE AUTHOR

**Kudrytska Natalia**, PhD, Senior Researcher, senior fellow for development of industrial infrastructure, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine,  
st. Panasa Myrnoho, 26, Kyiv, 01011, Ukraine,  
e-mail: natalyust@ukr.net

УДК 339.138:339.9

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2022-52-40-46>

### ВИКОРИСТАННЯ МАРКЕТИНГОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ У РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТА ЗДІЙСНЕННІ НИМИ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В УМОВАХ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ

Ігнатенко М. М.,  
Левасва Л. Ю.,  
Посполіт В. В.

**Предметом дослідження** є особливості використання маркетингових технологій для розвитку підприємств у середовищі електронної комерції та цифрової економіки, а також здійснення ними соціальної відповідальності.

**Метою статті** є встановлення особливостей інтернет-маркетингу та впливу і напрямів застосування маркетингових технологій на розвиток підприємств і здійснення ними соціальної відповідальності в середовищі електронної комерції як важливої складової частини цифрової економіки.

**Методологічною основою статті** є методи системно-структурного аналізу і синтезу, історичний та монографічний, економічних порівнянь.

**Результати статті.** В результаті було визначено, що інтернет-маркетинг або маркетингові технології розвитку підприємств охоплюють специфічні інструменти та прийоми. Та, оскільки соціальна відповідальність яка впроваджується в традиційній економіці як важливий чинник підвищення