

СИЧ

Євген Миколайович  
evgen.nik.sych@gmail.comд.е.н., професор,  
завідувач кафедри економіки  
Національного авіаційного  
університету

УДК -029:338.47

ЕКОНОМІЧНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ  
СУБ'ЄКТНО – ОБ'ЄКТНИХ ХАРАКТЕРИСТИК  
ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖECONOMIC AND LAW ASPECTS OF SUBJECT  
AND OBJECTIVE DESCRIPTIONS OF  
TRANSPORT NETWORKS

У статті обґрунтована доцільність створення мережевих структур на транспорті, наведена характеристика суб'єктно-об'єктного складу транспортних мереж як однієї з головних умов їх створення.

В статье обосновывается целесообразность создания сетевых структур на транспорте, приведена характеристика субъектно-объектного состава транспортных сетей как одного из главных условий их создания.

In the article expedience of creation of network structures on a transport, resulted description of subject and objective composition of transport networks, which is one of basic terms of their creation.

ПАРУБЕЦЬ

Олена Миколаївна  
olena.parubets@gmail.comк.е.н., докторант кафедри  
економіки Національного  
авіаційного університету

**Ключові слова:** суб'єкт, об'єкт, транспортна мережа, підприємства, інфраструктура, взаємодія.

**Ключевые слова:** субъект, объект, транспортная сеть, предприятия, инфраструктура, взаимодействие.

**Key words:** subject, object, transport network, enterprises, infrastructure, co-operation.

## ВСТУП

Мережеві форми організації економіки, які поступово замінюють існуючі види економічних відносин між суб'єктами транспортної діяльності, спонукають останніх до появи різноманітних бізнес-об'єднань в складі транспортних мереж.

Необхідність створення мережевих структур на транспорті обумовлюється їх безперечними перевагами, домінуванням над ізольованими підприємствами, організаціями, установами. Входження до мережі дає змогу розширити спектр та якість транспортних послуг, збільшити фінансові можливості, прискорити процеси інтеграції [1].

Такі структури набули особливого розвитку в торговельній, інформаційній, соціальній, фінансовій та інших сферах економічної діяльності. На транспорті мережеві бізнес-організації почали розвиватися нещодавно і не отримали достатньо інтенсивного розвитку по причині спонтанного та непланомірного їх створення.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ  
І ПУБЛІКАЦІЙ

Розробці теоретичних основ, методів та принципів організації мережевих структур в різних сферах економічної діяльності присвячені наукові праці зарубіжних науковців – Т. Андерсон, І. Ансоффа, О. Асаула, В. Барінова, М. Грановеттера, І. Евіна, П. Зібера, М. Кастельса, В. Катькало, К. Келлі, Р. Майлза, Д. Новікова, С. Парінова,

Р. Патюреля, К. Пейджа, Ч. Сноу та ін. Значним внеском у дослідженні організаційно-економічних аспектів розвитку мережевих організацій, зокрема кластерних утворень, є роботи національних вчених В.Д. Базилевича, П.Ю. Бельського, М.П. Войнаренко, В.М. Гейця, М.І. Долішнього, Н.А. Мікули, С.І. Соколенко та багатьох інших.

Незважаючи на значний науковий доробок, створення, функціонування та розвиток мережевих транспортних структур потребує подальших досліджень їх суб'єктно-об'єктного складу, що дозволяє виявити весь спектр взаємовідносин, взаємовпливу та сприяє більш інтенсивному застосуванню ринкових підходів в діяльності підприємств транспорту.

**МЕТОЮ РОБОТИ** є узагальнення та систематизація суб'єктно-об'єктного складу транспортних мереж для розробки подальших рекомендацій по їх використанню при створенні мережевих бізнес-об'єднань на транспорті.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Ефективне функціонування та розвиток транспортних мереж (ТМ) потребує чіткого системного уявлення та визначення суб'єктів і об'єктів, що входять до їх складу.

В законодавстві України, на жаль, відсутнє визначення ТМ і їх складових елементів, що потребує вдосконалення. Закон України «Про транспорт» не містить чіткого розподілу суб'єктів і об'єктів транспортної діяльності [2],

теж саме стосується законодавчих актів, що регулюють діяльність автомобільного, залізничного, морського транспорту [3, 4, 5]. Згідно зі статтями 22, 24, 27, 30 і 32 вищезазначеного Закону визначається склад різних видів транспорту; до основних елементів, притаманних кожному з них, належать підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують їх діяльність і подальший розвиток, а також специфічні складові, що наведені нижче:

- авіаційний – підприємства, що здійснюють аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, ремонтні заводи цивільної авіації;

- автомобільний – авторемонтні та шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції;

- залізничний – рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також підприємства промислового залізничного транспорту;

- морський – порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення,

- річковий – порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, тощо.

В Повітряному Кодексі України визначаються суб'єкти і об'єкти авіаційної діяльності. При цьому суб'єкти поділяються на дві групи:

- авіаційної діяльності, до яких відносяться фізичні та юридичні особи незалежно від форм власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації;

- наземного обслуговування, які включають суб'єктів авіаційної діяльності, що надають послуги з наземного обслуговування.

До об'єктів авіаційної діяльності, відповідно до Кодексу, входять повітряні судна, їх компоненти та обладнання, авіаційна наземна техніка та аеродромне обладнання, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності [6].

В прийнятому 17 травня 2012 року Законі України «Про морські порти» зазначається окремо склад об'єктів портової інфраструктури, до якої відносяться рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту та портової інфраструктури загальноного користування – акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту [7].

На відміну від національного законодавства, в більшості країн близького та далекого зарубіжжя дається більш деталізована характеристика суб'єктів і об'єктів

транспортної діяльності. Зокрема, в Федеральному Законі Російської Федерації «Про транспортну безпеку» в статті 1 вказується, що до об'єктів транспортної інфраструктури відносяться технологічний комплекс, до складу якого входять залізничні, трамвайні, внутрішні водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні і автомобільні станції, метрополітени, морські торговельні, рибні, спеціалізовані і річкові порти, портові засоби, судоходні гідротехнічні споруди, аеродроми, аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації і управління рухом транспортних засобів, а також інші будівлі, споруди, пристосування, обладнання, що забезпечують функціонування транспортного комплексу. До суб'єктів, згідно з даним законодавчим актом, відносяться юридичні і фізичні особи, які є власниками об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів або користуються ними на законних засадах [8].

В Законі Республіки Білорусь «Про основи транспортної діяльності» зазначається, що до об'єктів відносяться транспортні засоби та комунікації, системи управління рухом, споруди й інше обладнання, що використовується для здійснення транспортної діяльності; до суб'єктів належать виробники та споживачі транспортних послуг і робіт – юридичні та фізичні особи, приватні підприємці, уповноважені державні органи й організації, адміністративно територіальні одиниці, іноземні держави, що здійснюють транспортну діяльність або користуються транспортними роботами та послугами відповідно [9].

На основі вивчення норм національного та міжнародного транспортного законодавства зроблена така суб'єктно-об'єктна характеристика ТМ (див. рис. 1).

Суб'єктами ТМ виступають підприємства різних видів транспорту та транспортної інфраструктури, власники транспортних засобів, суден та об'єктів транспортної інфраструктури, а також органи управління мережевими бізнес-об'єднаннями на транспорті. Підприємства різних видів транспорту здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу, пошти.

При цьому підприємства авіаційного транспорту, як було зазначено вище, можуть додатково виконувати аерофотозйомки та сільськогосподарські роботи [2].

До складу суб'єктів ТМ не включені підприємства трубопровідного і міського електричного транспорту, які приймають опосередковану участь у взаємодії по причині низької мобільності і рівня інтегрованості в мережеві транспортні структури та чіткої просторово – територіальної прив'язаності.

Суб'єктами транспортної інфраструктури виступають підприємства, установи та організації, що забезпечують стабільну й ефективну роботу різних видів транспорту.

Суб'єкти ТМ взаємодіють з іншими економічними агентами на макро-, мезо- і мікрорівнях, для чого ними застосовуються відповідні об'єкти.

Останні поділяються на об'єкти транспортування, виробничі та інфраструктурні, що мають територіальну, галузеву прив'язку, обумовлену соціально-економічним

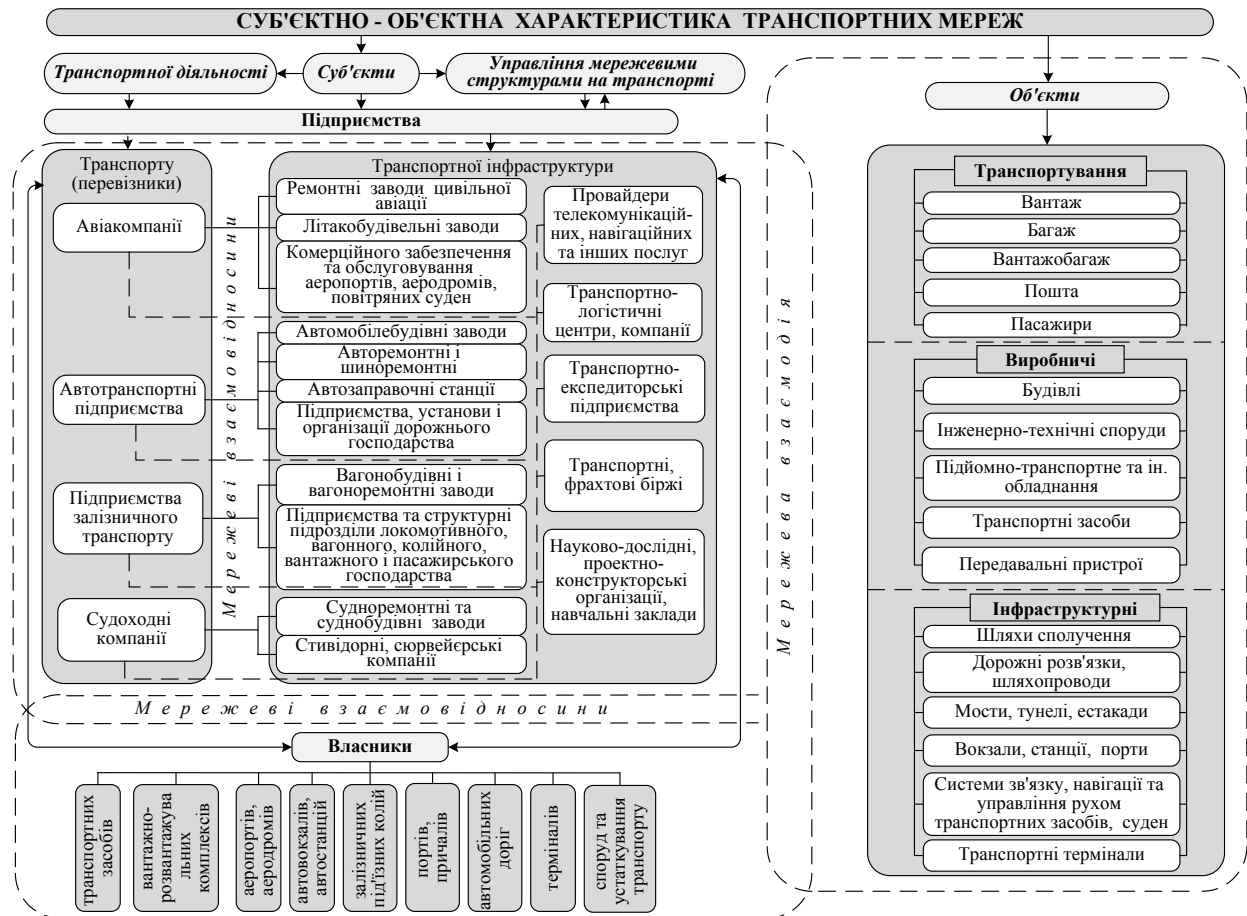


Рис. 1. Суб'єктно - об'єктний склад ТМ

розвитком окремих адміністративно-територіальних одиниць. Стан об'єктів ТМ суттєво впливає на ефективність фінансово-господарської діяльності суб'єктів транспортних бізнес-об'єднань та інших економічних агентів.

З наведеного рисунку видно, що деяким складовим ТМ присутня ознака дуалізму, наприклад, пасажир одночасно є об'єктами транспортування і економічними агентами, які споживають транспортні послуги. Також в моделі мережевої взаємодії в залежності від мети, ситуації, поставлених завдань агенти транспортних взаємовідносин можуть виступати як в ролі керованого, так і керуючого суб'єкта.

Одним із головних напрямків діяльності суб'єктів ТМ є налагодження ефективних персоналізованих взаємовідносин між всіма учасниками, що входять до їх складу, та іншими економічними агентами, які, в основному, будуються на договірних засадах і передбачають укладання договорів перевезення вантажу, пасажирів та багажу; чартеру (фрахтування); надання транспортних засобів і пред'явлення вантажу до перевезення; завантаження і вивантаження вантажу; транспортного експедирування; найму (оренди) транспортного засобу або його лізингу та різноманітних договорів зберігання та страхування, державних контрактів та

замовлень, сервісних контрактів, концесійних угод тощо.

Суб'єкти ТМ тісно взаємодіють з різними економічними агентами і повинні задовольняти вимоги останніх в якісних транспортних послугах, що потребує розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень, застосування інноваційних підходів, логістичних технологій на підприємствах транспорту, налагодження ефективних комунікаційно-інформаційних взаємовідносин тощо.

Створення транспортних бізнес-об'єднань потребує формування нового типу внутрішньофірмових і міжфірмових взаємовідносин, що формуються на національному та наднаціональному рівнях і передбачають необхідність розробки загальної концепції мережевої взаємодії суб'єктів ТМ з іншими економічними агентами, побудованої на креативному підході керівників і співробітників, розвитку їх комунікативних навичок, здатності до генерації нових ідей та їх практичному впровадженню.

### ВИСНОВКИ

Розвиток мережевих структур на транспорті потребує вдосконалення відповідної законодавчо-нормативної бази регулювання процесів взаємодії суб'єктів в складі ТМ, розробки державної концепції підтримки та розвитку даних процесів. До досліджень можливостей

створення мережевих транспортних структур, розробки програм їх подальшого розвитку необхідно більш активно залучати Міністерства інфраструктури, фінансів, економічного розвитку і торгівлі, аграрної політики та продовольства, культури України та інші відомства, які є основними суб'єктами управління ТМ і здійснюють безпосередній вплив на регулювання їх діяльності.

Подальші набуття в цьому напрямку повинні стосуватися розгляду методів, закономірностей, форм і видів мережевих транспортних структур та виявлення проблем, пов'язаних з їх створенням, функціонуванням і розвитком на різних рівнях економічних відносин.

#### ***Література:***

1. Парубець О.М. Економіко-організаційні принципи взаємодії суб'єктів транспортних мереж [Електронний ресурс] / О.М.Парубець // Ефективна економіка. – 2013. – №2. – Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nauka.com.ua>
2. Закон України «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/>
3. Закон України «Про автомобільний транспорт»

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>

4. Закон України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр>

5. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/176/95-вр/conv>

6. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

7. Закон України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

8. Федеральный закон Российской Федерации «О транспортной безопасности» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transbez.com/officially/laws/transport-safety-law.html>

9. Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=h19800140&p2=%7BNRPA%7D>

## **КОНСУЛЬТАЦІЇ**

### **Підставою для отримання податкової соціальної пільги є подання заяви**

Для отримання податкової соціальної пільги платнику податку на доходи фізичних осіб необхідно подати роботодавцю заяву про застосування пільги. Разом із заявою надаються також документи, що підтверджують таке право. Наприклад, учасник бойових дій під час Другої світової війни має надати копію посвідчення учасника бойових дій, виданого відповідними органами, або документи, що підтверджують участь у бойових діях під час Другої світової війни. (Правила надання документів та їх склад затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2010 р. № 1227 «Про затвердження Порядку подання документів для застосування податкової соціальної пільги»). Платник податку самостійно обирає місце застосування податкової соціальної пільги (далі – ПСП).

ПСП надає можливість платнику податку зменшити нарахований загальний місячний оподатковуваний дохід, отриманий у вигляді заробітної плати. Сума, на яку зменшується такий дохід, визначається як відсоток прожиткового мінімуму для працездатних осіб.

Пільга застосовується до заробітної плати платника податку тільки за одним місцем її нарахування з дня отримання роботодавцем заяви про її застосування. Водночас, якщо у платника податку виникає право на застосування ПСП з інших підстав, ніж ті, які були зазначені у його заяві, такий платник повинен подати нову заяву з відповідними підтвердними документами. Заява про застосування ПСП подається у довільній формі.

У разі, якщо заяву і підтвердні документи подано не з початку місяця, ПСП застосовують до всієї суми заробітної

плати, нарахованої платнику податку в такому місяці.

У свою чергу роботодавець відображає у податковій звітності всі випадки застосування або незастосування податкової соціальної пільги згідно з отриманими від платників податку заявами про застосування пільги, а також заявами про відмову від такої пільги.

Якщо платник податку має право на застосування податкової соціальної пільги з двох і більше підстав, застосовується одна ПСП з підстави, що передбачає її найбільший розмір.

Водночас, звертаємо увагу, що ПСП для будь-якого платника податку (п.п. 169.1.1 п. 169.1 ст. 169 Податкового кодексу), надається в розмірі, який дорівнює 50% розміру прожиткового мінімуму для працездатної особи (у розрахунок на місяць), встановленого законом на 1 січня звітного податкового року. (У 2013 р. – розмір такої ПСП становить 573 грн. 50 коп.).

При цьому заробітна плата платника податку не повинна перевищувати граничний розмір доходу, який дає право на отримання ПСП (у 2013 р. – 1610 грн.).

Нагадаємо, категорії платників податку та розміри податкових соціальних пільг визначено ст.169 розд. ІУ Податкового кодексу України.

*За матеріалами офіційного порталу Державної податкової служби України*