

## Тема 5. Тарифи. Визначення плати за транспортне перевезення

1. Транспортні тарифи та фактори, що впливають на їх розмір
2. Особливості формування транспортних тарифів
3. Плата за перевезення вантажів
4. Тарифікація перевезень і визначення витрат на перевезення

### **1. Транспортні тарифи та фактори, що впливають на їх розмір**

Розрахунки за послуги, що надаються транспортними організаціями, здійснюються за допомогою транспортних тарифів. Тарифи включають в себе:

- ◆ плати, що стягуються за перевезення вантажів;
- ◆ збори за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів;
- ◆ правила обчислення плат і зборів.

Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту. Їх побудова повинна забезпечувати:

- ◆ транспортному підприємству відшкодування експлуатаційних витрат та можливість отримання прибутку;
- ◆ покупцю транспортних послуг - можливість покриття транспортних витрат.

Перерахуємо основні чинники, від яких залежить розмір плати за перевезення вантажів залізницею.

Вид відправки. По залізниці вантаж може бути відправлений повагонної, контейнерної, малотоннажної - вагою до 25 т і обсягом до піввагона, та дрібною відправкою - вагою до 10 т і обсягом до 1/3 місткості вагона.

Швидкість перевезення. По залізниці вантаж може перевозитися вантажний, великий або пасажирської швидкістю. Вид швидкості визначає, скільки кілометрів на добу повинен проходити вантаж.

Відстань перевезення. Провізна плата може стягуватися за відстань по найкоротшому напрямку, так зване тарифне відстань при перевезеннях вантажів вантажною або великою швидкістю або за дійсно пройдену відстань

- у разі перевезення негабаритних вантажів або перевезення вантажів пасажирської швидкістю.

Тип вагона, у якому здійснюється перевезення вантажу По залізниці вантаж може перевозитися в універсальних, спеціалізованих або ізотермічних вагонах, цистернах або на платформах. Розмір провізної плати в кожному випадку буде різним.

Належність вагона або контейнера. Вагон, платформа або контейнер можуть належати залізниці, бути власністю вантажоодержувача або вантажовідправника.

Кількість перевезеного вантажу - фактор, також робить істотний вплив на вартість перевезення.

На автомобільному транспорті для визначення вартості перевезення вантажів використовують наступні види тарифів:

- ◆ відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- ◆ тарифи на перевезення вантажів на умовах платних автотонно-годин;
- ◆ тарифи часі за користування вантажними автомобілями;
- ◆ тарифи з покілометрового розрахунку;
- ◆ тарифи за перегін рухомого складу;
- ◆ договірні тарифи.

На розмір тарифної плати впливають такі чинники:

- ◆ відстань перевезення;
- ◆ маса вантажу;
- ◆ об'ємна вага вантажу, що характеризує можливість використання вантажопідйомності автомобіля;
- ◆ вантажопідйомність автомобіля;
- ◆ загальний пробіг;
- ◆ час використання автомобіля;
- ◆ тип автомобіля;
- ◆ район, в якому здійснюється перевезення, а також ряд інших факторів.

Кожен з тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом не враховує всю сукупність чинників, а лише деякі з них, найбільш істотні в умовах конкретного перевезення. Наприклад, для розрахунку вартості перевезення за відрядним тарифом необхідно взяти до уваги відстань перевезення, масу вантажу і його клас, що характеризує ступінь використання вантажопідйомності автомобіля. При розрахунках за тарифом часі за користування вантажними автомобілями враховують вантажопідйомність автомобіля, час його використання і загальний пробіг.

У всіх випадках на розмір плати за використання автомобіля впливає район, в якому здійснюється перевезення. Це пояснюється стійкими відмінностями в рівні собівартості перевезень вантажів по районах.

На річковому транспорті тарифи на перевезення вантажів, збори за перевантажувальні роботи та інші пов'язані з перевезеннями послуги визначаються пароплавствами самостійно з урахуванням кон'юнктури ринку. В основу розрахунку розміру тарифу закладається собівартість послуг, прогнозована на період введення тарифів і зборів в дію, а також граничний рівень рентабельності, встановлений чинним законодавством. Споживачі транспортних послуг має право запросити від пароплавств і портів економічне обґрунтування запропонованих ними тарифів.

На морському транспорті оплата за перевезення вантажів здійснюється або за тарифом, або за фрахтової ставки. Якщо вантаж слід за напрямом сталого вантажного потоку, то перевезення здійснюється системою лінійного судноплавства. При цьому вантаж рухається за розкладом і оплачується за оголошеною тарифом.

У тому випадку, коли при виконанні перевезення робота вантажних судів, не пов'язана з постійними районами плавання, з постійними портами відвантаження і вивантаження, не обмежена певним видом вантажу, то перевезення оплачується за фрахтової ставки. Фрахтова ставка встановлюється залежно від кон'юнктури фрахтового ринку і зазвичай

залежить від виду транспортних характеристик вантажу, умов рейсу і пов'язаних з ним витрат.

## **2. Особливості формування транспортних тарифів**

Транспортний тариф - це ціна за переміщення матеріального об'єкта в просторі. Транспортні тарифи включають тарифи на вантажні перевезення та пасажирські тарифи. Вантажний транспорт, доставляючи продукцію від виробників до споживача, збільшує її вартість. Пасажирський транспорт надає послугу. У зв'язку з цим формування пасажирських тарифів відноситься до сфери надання послуг. В основу вантажних тарифів покладено суспільно необхідні витрати праці по доставці вантажу, що визначає вартість перевезення, грошовим вираженням якої є транспортний тариф.

Ціна перевезення, що встановлювалася спочатку за угодою сторін, в ході розвитку транспорту набула форму заздалегідь фіксованої плати. Система транспортних тарифів складається з: плати, що стягуються за перевезення вантажів; зборів за додаткові операції, пов'язаних з перевезенням вантажів; правил обчислення плат і зборів. Тарифи заздалегідь встановлюють плату за перевезення, оголошуються для відомостей і застосовуються до всіх відправників та одержувачів вантажів. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. При розробці тарифної політики враховуються також рівень тарифів на інші види транспорту, інтереси учасників доставки. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України. Відшкодування збитків від безплатних перевезень пільгових категорій громадян регулюється нормативними актами Кабінету Міністрів України.

При визначенні транспортних тарифів базою є собівартість перевезення вантажів або пасажирів, до складу якої входить вартість засобів виробництва, які використовуються у процесі перевезення, заробітна плата працівників та інші витрати. Собівартість перевезення залежить від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, відстані перевезення, виду транспорту та ін.

Формування транспортних тарифів має певні особливості, пов'язані з особливостями транспорту як сфери діяльності. Розглянемо основні з них.

1. У результаті діяльності працівники транспорту не змінюють виробу, однак вартість його збільшується, оскільки витрачаються матеріальні, фінансові та трудові ресурси, що утворюють собівартість послуги, пов'язаної з транспортуванням.

2. Тариф залежить від умов транспортування, витрат на транспортування на різних ділянках шляхів, оптимальної пропускної здатності транспортної мережі.

3. Транспортний тариф залежить від виду продукції, що транспортується, відстані, швидкості перевезення, виду відправлення. У розрахунку тарифу враховуються тип рухомого складу, ступінь завантаженості транспортного засобу тощо.

4. Транспортні тарифи відбиваються в усіх елементах роздрібною ціни, оскільки послугами транспортних підприємств користуються як підприємства-виробники, так і підприємства-посередники (зокрема, роздрібні торговельні підприємства).

5. Транспортні підприємства використовують різні ресурси (залізо, вугілля, нафту, газ, електроенергію, будівельні матеріали та ін.), вартість яких входить у собівартість перевезень. Тому ціни на ці ресурси істотно впливають на витрати транспортних підприємств і вартість тарифу загалом.

Процес перевезення вантажів складається з трьох етапів: початкового, рухомого та кінцевого. З урахуванням типовості початкового та кінцевого етапів виокремлюють витрати на здійснення початково-кінцевих та рухомих

операцій. До початково-кінцевих належать витрати на утримування рухомого складу на стоянках, на його підготовку та завантаження, на різні маневрові роботи, тобто на всі роботи, не пов'язані з рухом і відстанню перевезень. Рухомі операції передбачають витрати на утримування рухомого складу на шляху пересування вантажу.

Загалом собівартість транспортного тарифу розраховується за формулою:

$$C_{\text{тт}} = V_{\text{п.к}} + V_{\text{р}}V, \quad (5.10)$$

де  $V_{\text{п.к}}$  - витрати на початково-кінцеві операції, грош. од.;

$V$  - рухомі (шляхові) витрати на 1 км відстані, грош. од.;

$V$  - відстань перевезення вантажів, км.

Використовуючи цю формулу, розраховують собівартість перевезення на 1 км вантажу масою 1 т. Зі збільшенням відстані перевезення вантажів собівартість перевезення 1 т/км зменшується, тому що зменшуються відносні витрати на початково-кінцеві операції з переміщення вантажів на 1 км.

Розподіл операцій на початково-кінцеві та рухомі має велике економічне значення. Це дає змогу встановлювати двоставковий тариф, тобто ставки на нерухомі та рухомі операції, повніше врахувати витрати транспортних підприємств, здійснювати техніко-економічні розрахунки і застосовувати їх у загальних розрахунках як транспортних, так і інших підприємств, а отже, ефективніше визначати ціну виробу.

Будь-яке підприємство, у тому числі й транспортне, для розширення обсягів діяльності, оновлення обладнання, удосконалення технологічних процесів, стимулювання праці повинно отримувати прибуток. Тому до транспортних тарифів включається також прибуток. Рівень прибутковості залежить від виду транспорту, типу перевезення вантажів, виду вантажів тощо. Оскільки транспорт є фондомісткою галуззю, прибутковість планується до собівартості в розмірах, що дають змогу розширювати обсяги діяльності й створювати заохочувальні фонди.

Особливістю ціноутворення на транспорті є те, що ефективність його роботи залежить значною мірою від використання рухомого складу вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Тому в діючій системі тарифів передбачені заходи, що стимулюють поліпшення ступеня використання вантажопідйомності та місткості рухомого складу. Продукцію транспорту не можна накопичити, тому виникає необхідність у створенні певних резервів пропускнуої здатності, витрати на які повинні бути враховані у вартості транспортної продукції (тарифі).

Зміна тарифних ставок в залежності від роду вантажу називається диференціацією по вантажах, а зміна тарифних ставок при перевезенні однакових вантажів на різні відстані називається диференціацією тарифів по відстанях. Побудова тарифів відповідно до величини собівартості та рівня рентабельності робить їх диференціацію на перевезення різною для різних вантажів.

Транспортні тарифи можуть мати різну форму побудови (диференціальну, пропорційну або акордну). Диференціальні тарифи встановлюються таким чином, що тарифні ставки за одиницю транспортної продукції змінюються в тій чи іншій закономірності в залежності від відстані перевезення, частіше знижуються зі збільшенням відстані перевезення (тарифи залізничного транспорту). Пропорційні тарифи встановлюються у вигляді єдиних ставок за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення. В цьому випадку провізна плата за перевезення вантажу зростає прямо пропорційно відстані перевезення (тарифи автомобільного транспорту). Акордні тарифи встановлюються у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажів у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення (водний, авіаційний транспорт).

Системи тарифів на різних видах транспорту мають свої особливості.

На залізничному транспорті, наприклад, для визначення вартості перевезення вантажів використовують загальні, виняткові, пільгові та місцеві тарифи. За допомогою загальних тарифів

визначається вартість перевезення основної маси вантажів. Виняткові тарифи дозволяють організувати ефективно розміщення промисловості, за їх допомогою також можна регулювати вартість перевезення окремих видів сировини, наприклад, кам'яного вугілля, кварцитів, руди. Підвищуючи чи знижуючи за допомогою виняткових тарифів вартість перевезень у різні періоди року, можна досягнути зниження рівня

нерівномірності перевезень на залізницях. Пільгові тарифи застосовують під час перевезення вантажів для певних цілей, і навіть вантажів для самих залізних доріг

Діючі вантажні тарифи на залізничному транспорті різняться в залежності від таких факторів, як рід вантажу, ступінь використання вантажопідйомності та місткості вагона, швидкості перевезення, типу рухомого складу та ін.

Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України

здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються із місцевих бюджетів. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції

Оскільки інфраструктура залізничного транспорту за всіма ознаками являє собою монополію, інфраструктурна складова має регулюватися державою, інші складові тарифу потребують ринкового, ситуаційного



регулювання. При цьому важливим є збереження рівноцінних умов тарифоутворення для всіх власників рухомого складу.

В галузях автомобільного та водного транспорту, порівняно із залізницею, спостерігається наявність чіткої структури тарифу залежно від різних видів транспортної інфраструктури всередині цих галузей. Щодо міжнародних тарифів на транспортні перевезення, то Україна дотримується умов Інкотермс.

Найбільшою гнучкістю і рухливістю відрізняються тарифи на вантажні автомобільні перевезення. Вони формуються не тільки під впливом витратного фактора, але і враховують співвідношення попиту і пропозиції на такі послуги. На цьому сегменті ринку транспортних перевезень чітко простежується політика лідерства в цінах. Принципи визначення тарифів автомобільного транспорту такі самі, що й для інших видів. Вони встановлюються на рівні, що забезпечує відшкодування собівартості перевезень і отримання прибутку, який можна буде використати для розвитку автотранспортного підприємства і стимулювання праці. На собівартість перевезення вантажів автомобільним транспортом впливає багато чинників: кліматичні умови; вид вантажу; характер вантажопотоку; тип рухомого складу; стан шляхів; ціни на паливо та мастила; норми витрат пального різними видами автомобілів; витрати на ремонт автомобілів та запасних частин; заробітна плата водіїв і обслуговуючого персоналу; розвантажувальні та експлуатаційні витрати.

На автомобільному транспорті для визначення вартості перевезення вантажів використовують наступні види тарифів:

- відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- тарифи на перевезення вантажів на умовах платних автотонно-годин;
- тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями;
- тарифи на основі покілометрового розрахунку;
- тарифи за перегін рухомого складу;
- договірні тарифи.

Водний транспорт є самим великим перевізником в міжнародних перевезеннях і не вимагає капітальних вкладень у будівництво провідних шляхів. Водним транспортом найчастіше перевозять продукти видобутку: нафта, пісок, зерно, металургійні руди. На морському транспорті плата за перевезення вантажів здійснюється або за тарифом, або згідно фрахтової ставки. Якщо вантаж слідує напрямом стійкого вантажного потоку, то перевезення здійснюється системою лінійного судноплавства, коли вантаж рухається за розкладом і оплачується згідно оголошеному тарифу. Фрахтова ставка встановлюється залежно від кон'юнктури фрахтового ринку і її розмір залежить від виду і транспортних характеристик вантажу, умов рейсу і пов'язаних з ним витрат.

Важливим аспектом процесу тарифоутворення є формування об'єктивних умов для збільшення прибутковості галузі транспортних перевезень за рахунок створення вигідних тарифів. Процес тарифікації має зумовлювати процес прискорення доставки вантажів, який, в свою чергу, зумовлюватиме зростання базового тарифу. Залежно від обсягів перевезень, з метою їх збільшення, та виходячи з економічної доцільності, можуть встановлюватися диференційовані тарифи. В окремих випадках для користувачів транспортних послуг, завдяки яким досягається значне зростання або залучення нових обсягів перевезень, за домовленістю сторін можуть встановлюватися тарифи, нижчі за базові.

### **3. Плата за перевезення вантажів**

1. Плата за перевезення вантажів та виконання інших робіт, пов'язаних з перевезенням, визначається за цінами, встановленими відповідно до законодавства.

1. Провізна плата - ціна транспортної продукції, яка включає плату за перевезення вантажів і плату за виконання робіт, пов'язаних з перевезенням.

У юридичній літературі для визначення плати за перевезення вантажу вживаються терміни «тариф», «фрахт» і «провізна плата», які не є

тотожними. На нашу думку, розмежування даних категорій має полягати у такому: провізна плата сплачується за перевезення вантажів; тариф - це встановлені розцінки для нарахування провізної плати; фрахт - плата за використання морського або повітряного судна.

Не можна твердити, що волевиявлення сторін не впливає на визначення розміру провізної плати. Навпаки, за визначенням особливих умов перевезення (наприклад, оголошення цінності вантажу або швидкості його слідування), відправник може впливати на розмір провізної плати, яку він повинен сплатити.

Вартість транспортної послуги визначається згідно з тарифами, які діють на тому чи іншому виді транспорту, або за згодою сторін. Тариф можна визначити як систему ставок, за якими стягується плата за послуги, надані тим чи іншим видом транспорту, тобто він є формою ціни перевезення вантажу. Так, тарифи за перевезення вантажу морським транспортом визначаються відповідно до наказу Мінтрансу України від 31 жовтня 1995 р. № 392 (в редакції наказу Мінтрансу від 12 березня 2003 р. № 188) «Про затвердження Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України». На залізничному транспорті застосовується Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, затверджений наказом Мінтрансу України від 15 листопада 1999 р. № 551. Аналогічно Мінтранс затверджує тарифи, які використовуються щодо перевезень повітряним, автомобільним транспортом, тощо.

Розмір провізної плати залежить від різних показників, як-то: вага, цінність вантажу, спосіб перевезення, відстань та маршрут перевезення тощо.

Провізна плата сплачується вантажовідправником, оскільки це його обов'язок за договором перевезення вантажу. Проте остаточні розрахунки проводяться з вантажоодержувачем у пункті призначення.

У випадках невиконання договору перевезення вантажів обов'язок щодо сплати провізної плати виконується таким чином:

- за обставин, настання яких залежить від вантажовідправника (наприклад, відмова від договору), останній зобов'язаний внести провізну плату в повному обсязі незалежно від того, почався процес перевезення чи ні;

- у зв'язку з обставинами, за котрі сторони не відповідають і настання яких від них не залежить (наприклад стихійні лиха), провізна плата не сплачується, якщо ці обставини мали місце до початку процесу перевезення, або сплачується пропорційно пройденій відстані, якщо дані обставини сталися під час процесу перевезення вантажу;

- обставини, які залежать від перевізника (наприклад втрата вантажу), призводять до неотримання провізної плати та відшкодування збитків. У зв'язку з цим можна визначити два види провізної плати: повну, що сплачується перевезення вантажу на всю відстань, і дистанційну, яка сплачується пропорційно пройденій відстані.

#### 4. Тарифікація перевезень і визначення витрат на перевезення

Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту. Їхня побудова повинна забезпечувати: транспортному підприємству — відшкодування експлуатаційних витрат і можливість одержання прибутку; споживачу транспортних послуг — можливість покриття транспортних витрат.

У табл. розглянуті основні види цін, присутні на транспортних ринках, та застосовуються залежно від характеру послуги та умов її надання

*Таблиця. Види цін на транспортні послуги*

Види цін	Визначення
Базисна	Фіксована на певний момент часу ставка вартості за одиницю виконаних послуг: погодинна — за час роботи; відрядна — за перевезену тону вантажу, вантажообіг; комбінована (продуктивна) — за кілометр пробігу, час простою
Світова	Грошове вираження міжнародної вартості послуг або вартості національної послуги на світовому ринку
Місцева (розрахункова)	Ціна, що враховує особливості реалізації послуг на місцевому ринку (диференціація внутрішньогалузева та за географічною ознакою)
Монопольна	Ціна в окремих сегментах ринку (наприклад, ексклюзивні перевезення:

	особливо коштовний вантаж, негабаритні та великовагові вантажі й т. ін.)
Фіксована	Ціна, яка встановлюється державою або під її контролем на соціально значущі види послуг
Договірна	Ціна, яка встановлюється за домовленістю сторін при оформленні та виконанні договору
Прейскурантна	Ціна, зафіксована на певний момент часу в спеціальних довідниках або прайс-листах
Сезонна	Ціна для згладжування нерівномірності попиту протягом певного часу (рік, квартал, місяць) може визначатися коректуванням базової ціни з використанням системи знижок
Ковзка	Ціна послуги, встановлювана на термін, протягом якого її собівартість може змінюватись
Роздрібна (разова)	Ціна разового договору
Групова (фактурна)	Ціна комплексна транспортних послуг

Процес визначення тарифів на перевезення й послуги в умовах конкуренції включає такі основні етапи:

1. Постановка задачі визначення тарифів (встановлення маркетингової мети).
2. Визначення попиту на перевезення й послуги.
3. Визначення витрат.
4. Аналіз тарифів, які застосовуються перевізниками й експедиторами (як в одному ланцюзі поставок товарів, так і конкурентів).
5. Вибір типу тарифу й метода його визначення.
6. Визначення остаточного тарифу.

Організації, що беруть участь в перевізному процесі, реалізують різні види послуг, використовують різні технології й засоби виробництва й мають різну структуру витрат. Наприклад, виконання перевезення на повітряному транспорті супроводжується високими постійними й низькими змінними витратами. Незалежно від кількості вантажу або пасажирів витрати на один рейс літака практично не змінюються, тобто доходи авіакомпанії прямо залежать від кількості вантажу або кількості проданих квитків. Організації такого типу, прибутки яких більше залежать від обсягів реалізації, називають

*чутливими до обсягів*. Організації, прибуток яких більш залежить від ціни, ніж від обсягу реалізації, що мають низькі постійні й високі змінні витрати, називають *чутливими до цін*.

Як правило, витрати зменшуються з ростом обсягів реалізації, оскільки постійні витрати розподіляються на більшу кількість одиниць, зменшуються витрати на маркетинг, за рахунок ефекту масштабу знижуються витрати на реалізацію. Такий процес має назву *кривої розвитку* — прогнозоване зниження рівня всіх витрат, пов'язаних з виробництвом, зі збільшенням його обсягів.

Крім розглянутих видів витрат, при виконанні перевезення враховують також прямі витрати, пов'язані з виконанням безпосередньо перевізних операцій (перевезення, оформлення товарно-супровідної документації, навантаження — розвантаження), і непрямі, що виникають у зв'язку з продовженням виробничих процесів у сфері обігу (сортування, розфасовка, пакування, консолідація й зберігання вантажів); чисті, пов'язані з випискою транспортної документації, збиранням та обробкою інформації про розміри ставок, тарифів і фрахтів, витратами на рекламу, ведення кореспонденції й т. ін., і додаткові, які пов'язані з продовженням виробничих процесів у сфері обігу. До таких процесів відносяться операції з сортування, розфасовки, пакування, зберігання, доставки вантажів одержувачам, транспортування вантажів від місця виробництва до пунктів відправлення одним з видів транспорту та ін.

Вартість перевезення в першу чергу визначається транспортними витратами. Кожен перевізник встановлює такий тариф на свої послуги, який покриває його витрати та забезпечує певний прибуток (у країнах ЄС — 10...12 % від суми транспортних витрат організацій). Для виявлення конкретної суми здійснюється калькуляція виробничих витрат за основними статтями собівартості на підставі існуючих норм або практики роботи організації.

Загальноприйнята структура витрат транспортних організацій представлена в табл.

Таблиця Склад і структура витрат транспортних організацій

Вид витрат	Елементи	Склад
Витрати зі звичайних видів діяльності	Матеріальні витрати (з вирахуванням вартості повернених відходів)	Матеріали на здійснення перевезень (в тому числі паливо в межах норм), інструмент, інвентар; комплектуючі; роботи та послуги виробничого характеру (в тому числі технічне обслуговування транспорту)
	Витрати на оплату праці	Витрати з нарахуванням
	Амортизація	За нормами амортизації
	Інші витрати	Відновлення основних фондів; науково-дослідницькі та конструкторські розробки; обов'язкове та добровільне страхування майна, відповідальності та в тому числі вантажів, запасів товарно-матеріальних цінностей; витрати на забезпечення нормальних умов праці; медичне свідоцтво, безпека дорожнього руху і т. ін.; податки та збори: ліцензійні, екологічні, на сертифікацію продукції, комісійні стороннім організаціям, орендні або лізингові платежі; відрядження; юридичні, інформаційні та консультаційні послуги, аудит, нотаріус, управлінські та представницькі витрати, підготовка та перепідготовка кадрів, поштові витрати та ін.
Інші витрати	Операційні витрати	Витрати, пов'язані зі здачею в оренду фондів організації, операціями з акціями і т. ін.
	Позареалізаційні витрати	Штрафи, пені, неустойки
	Надзвичайні витрати	Витрати, пов'язані зі стихійними лихами, військовими діями

Після розрахунку витрат за всіма статтями з урахуванням закладеного рівня рентабельності одержують конкретну *тарифну ставку* — питому величину, що надалі буде складовою у розрахунках плати за перевезення

Розрахунки за транспортні послуги здійснюються за допомогою транспортних тарифів.

**Транспортний тариф** — це ціна за переміщення матеріального об'єкта в просторі. Транспортні тарифи включають тарифи на вантажні перевезення та пасажирські тарифи. Вантажний транспорт, доставляючи продукцію від виробників до споживача, збільшує її вартість. Пасажирський транспорт

надає послугу. У зв'язку з цим формування пасажирських тарифів відноситься до сфери надання послуг. В основу вантажних тарифів покладено суспільно необхідні витрати праці по доставці вантажу, що визначає вартість перевезення, грошовим вираженням якої є транспортний тариф.

Ціна перевезення, що встановлювалася спочатку за угодою сторін, в ході розвитку транспорту набула форму заздалегідь фіксованої плати.

Система транспортних тарифів складається з: плати, що стягується за перевезення вантажів; зборів за додаткові операції, пов'язаних з перевезенням вантажів; правил обчислення плат і зборів. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків.

Системи тарифів на різних видах транспорту мають певні особливості.

Формування транспортних тарифів має певні особливості, пов'язані з особливостями транспорту як сфери діяльності. Розглянемо основні з них.

1. У результаті діяльності працівники транспорту не змінюють виробу, однак вартість його збільшується, оскільки витрачаються матеріальні, фінансові та трудові ресурси, що утворюють собівартість послуги, пов'язаної з транспортуванням.

2. Тариф залежить від умов транспортування, витрат на транспортування на різних ділянках шляхів, оптимальної пропускну здатності транспортної мережі.

3. Транспортний тариф залежить від виду продукції, що транспортується, відстані, швидкості перевезення, виду відправлення. У розрахунку тарифу враховуються тип рухомого складу, ступінь завантаженості транспортного засобу тощо.

4. Транспортні тарифи відбиваються в усіх елементах роздрібної ціни, оскільки послугами транспортних підприємств користуються як підприємства-виробники, так і підприємства-посередники (зокрема, роздрібні торговельні підприємства).



5. Транспортні підприємства використовують різні ресурси (залізо, вугілля, нафту, газ, електроенергію, будівельні матеріали та ін.), вартість яких входить у собівартість перевезень. Тому ціни на ці ресурси істотно впливають на витрати транспортних підприємств і вартість тарифу загалом.

Процес перевезення вантажів складається з трьох етапів: початкового, рухомого та кінцевого. З урахуванням типовості початкового та кінцевого етапів виокремлюють витрати на здійснення початково-кінцевих та рухомих операцій. До початково-кінцевих належать витрати на утримування рухомого складу на стоянках, на його підготовку та завантаження, на різні маневрові роботи, тобто на всі роботи, не пов'язані з рухом і відстанню перевезень. Рухомі операції передбачають витрати на утримування рухомого складу на шляху пересування вантажу.

Загалом собівартість транспортного тарифу ( $C_{tt}$ ) розраховується за формулою:

$$C_{tt} = B_{пк} + B_p \times B.$$

де  $B_{пк}$  — витрати на початково-кінцеві операції, грош. од.;  $B$  — рухомі (шляхові) витрати на 1 км відстані, грош. од.;  $B$  — відстань перевезення вантажів, км.

Використовуючи цю формулу, розраховують собівартість перевезення на 1 км вантажу масою 1 т. Зі збільшенням відстані перевезення вантажів собівартість перевезення 1 т/км зменшується, тому що зменшуються відносні витрати на початково-кінцеві операції з переміщення вантажів на 1 км.

Особливістю ціноутворення на транспорті є те, що ефективність його роботи залежить значною мірою від використання рухомого складу вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Тому в діючій системі тарифів передбачені заходи, що стимулюють поліпшення ступеня використання вантажопідйомності та місткості рухомого складу. Продукцію транспорту не можна накопичити, тому виникає необхідність у створенні певних резервів пропускнуої здатності, витрати на які повинні бути враховані у вартості транспортної продукції (тарифі).

Зміна тарифних ставок в залежності від роду вантажу називається диференціацією по вантажах, а зміна тарифних ставок при перевезенні однакових вантажів на різні відстані називається диференціацією тарифів по відстанях. Побудова тарифів відповідно до величини собівартості та рівня рентабельності робить їх диференціацію на перевезення різною для різних вантажів.

Транспортні тарифи можуть мати різну форму побудови (диференціальну, пропорційну або акордну). **Диференціальні тарифи** встановлюються таким чином, що тарифні ставки за одиницю транспортної продукції змінюються в тій чи іншій закономірності в залежності від відстані перевезення, частіше знижуються зі збільшенням відстані перевезення (тарифи залізничного транспорту). **Пропорційні тарифи** встановлюються у вигляді єдиних ставок за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення. В цьому випадку провізна плата за перевезення вантажу зростає прямо пропорційно відстані перевезення (тарифи автомобільного транспорту). **Акордні тарифи** встановлюються у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажів у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення (водний, авіаційний транспорт)

**На залізничному транспорті**, наприклад, для визначення вартості перевезення вантажів використовують загальні, виняткові, пільгові та місцеві тарифи. За допомогою **загальних тарифів** визначається вартість перевезення основної маси вантажів. **Виняткові тарифи** дозволяють організувати ефективно розміщення промисловості, за їх допомогою також можна регулювати вартість перевезення окремих видів сировини, наприклад, кам'яного вугілля, кварцитів, руди. Підвищуючи чи знижуючи за допомогою виняткових тарифів вартість перевезень у різні періоди року, можна досягнути зниження рівня нерівномірності перевезень на залізницях. **Пільгові тарифи** застосовують під час перевезення вантажів для певних цілей, і навіть вантажів для самих залізних доріг

Діючі вантажні тарифи на залізничному транспорті різняться в залежності від таких факторів, як рід вантажу, ступінь використання вантажопідйомності та місткості вагона, швидкості перевезення, типу рухомого складу та ін.

Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються із місцевих бюджетів. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції

Оскільки інфраструктура залізничного транспорту за всіма ознаками являє собою монополію, інфраструктурна складова має регулюватися державою, інші складові тарифу потребують ринкового, ситуаційного регулювання. При цьому важливим є збереження рівноцінних умов тарифоутворення для всіх власників рухомого складу.

В галузях автомобільного та водного транспорту, порівняно із залізницею, спостерігається наявність чіткої структури тарифу залежно від різних видів транспортної інфраструктури всередині цих галузей. Щодо міжнародних тарифів на транспортні перевезення, то Україна дотримується умов Інкотермс

Найбільшою гнучкістю і рухливістю відрізняються тарифи на вантажні автомобільні перевезення. Вони формуються не тільки під впливом

витратного фактора, але і враховують співвідношення попиту і пропозиції на такі послуги. На цьому сегменті ринку транспортних перевезень чітко простежується політика лідерства в цінах. Принципи визначення тарифів автомобільного транспорту такі самі, що й для інших видів. Вони встановлюються на рівні, що забезпечує відшкодування собівартості перевезень і отримання прибутку, який можна буде використати для розвитку автотранспортного підприємства і стимулювання праці. На собівартість перевезення вантажів автомобільним транспортом впливає багато чинників: кліматичні умови; вид вантажу; характер вантажопотоку; тип рухомого складу; стан шляхів; ціни на паливо та мастила; норми витрат пального різними видами автомобілів; витрати на ремонт автомобілів та запасних частин; заробітна плата водіїв і обслуговуючого персоналу; розвантажувальні та експлуатаційні витрати.

*На автомобільному транспорті* для визначення вартості перевезення вантажів використовують наступні види тарифів:

- відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- тарифи на перевезення вантажів на умовах платних автотонно-годин;
- тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями;
- тарифи на основі покілометрового розрахунку;
- тарифи за перегін рухомого складу;
- договірні тарифи.

Водний транспорт є самим великим перевізником в міжнародних перевезеннях і не вимагає капітальних вкладень у будівництво провідних шляхів. Водним транспортом найчастіше перевозять продукти видобутку: нафта, пісок, зерно, металургійні руди. На морському транспорті плата за перевезення вантажів здійснюється або за тарифом, або згідно фрахтової ставки. Якщо вантаж слідує напрямом стійкого вантажного потоку, то перевезення здійснюється системою лінійного судноплавства, коли вантаж рухається за розкладом і оплачується згідно оголошеному тарифу. Фрахтова ставка встановлюється залежно від кон'юнктури фрахтового ринку і її розмір

залежить від виду і транспортних характеристик вантажу, умов рейсу і пов'язаних з ним витрат

**Транспортні витрати** — лише складова логістичних витрат, хоч і вагома. Тому надзвичайно важливо оцінювати транспортні витрати з позиції зміни повних логістичних витрат.

У цілому, під час прийняття рішень про транспортування потрібно враховувати складні компроміси між різними видами транспорту, а також наслідки цих компромісів для інших видів діяльності в системі розподілу, таких як складування і підтримка товарно-матеріальних запасів. Оскільки з часом відносні витрати різних видів транспорту змінюються, фірмам необхідно переглядати свої схеми транспортування з метою знаходження оптимального варіанта товароруку.

### **Вибір перевізника**

Центральне місце серед багатьох логістичних процедур прийняття рішень по транспортуванню займає процедура вибору перевізника (або декількох перевізників). Часто її виконання доручається логістичним менеджером транспортно-експедиційній фірмі, з якою у вантажовласника є давні сталі ділові стосунки.

У тих випадках, коли логістичний менеджер *самотійно розв'язує проблему вибору перевізника*, він повинен опиратися на певну схему вибору, алгоритм якої схожий на процедуру вибору постачальника.

Послідовність здійснення вибору перевізника представлено на рис.



**Рис. Алгоритм вибору перевізника**

При виборі перевізників часто використовуються спеціально розроблені рангові системи показників, одна з яких наведена у таблиці

**Таблиця. Ранжирування критеріїв вибору перевізника**

Найменування критерію (показника)	Ранг
Надійність часу доставки (транзиту)	1
Тарифи (витрати) транспортування "від дверей до дверей"	2
Загальний час транзиту "від дверей до дверей"	3
Готовність перевізника до переговорів про зміну тарифу	4
Фінансова стабільність перевізника	5
Наявність додаткового устаткування (із вантажопереробки)	6
Частота сервісу	7
Наявність додаткових послуг з комплектації та доставки вантажу	8
Втрати і розкрадання вантажу (збереження вантажу)	9
Експедирування відправлень	10
Кваліфікація персоналу	11
Відстеження відправлень	12

**Приклад 10.3.** Припустимо, що логістичним менеджером як критерії відбору прийняті: надійність часу доставки (1); тариф на перевезення (2); фінансова стабільність перевізника (5); збереження вантажу (9); відстеження відправлень (12). У дужках приведені ранги критеріїв відповідно до табл.10.17.

Ступінь задоволення вимог перевізниками оцінювалась за трибальною шкалою: 1 — "добре", 2 — "задовільно"; 3 — "погано". В цій задачі

відповідно до обраних умов — чим менші бал та тарифна ставка, тим краще. Відповідно, чим менше значення сумарного рейтингу, тим кращим є перевізник.

**Розрахунок вагового коефіцієнта:** загальна кількість факторів (у наведеному прикладі їх 5), діленого на відповідний ранг (наприклад, для фактора "Відстеження відправлень" —  $5 : 12 = 0,42$ ).

**Розрахунок рейтингу:** добуток ваги і оцінки (наприклад,  $0,42 \times 2 = 0,84$ ).

Обчислення відповідних рейтингів наведено у таблиці. Незважаючи на те, що за оцінкою експертів сума балів у всіх перевізників виявилася однаковою і рівною 10, врахування рангу фактора з ваговим коефіцієнтом показав, що перевізник II є кращим, що дає підставу прийняття управлінського рішення стосовно укладання з ним угоди на перевезення вантажу.

**Таблиця Рейтингова оцінка і вибір перевізника**

Фактор	Ранг/вага	Перевізник					
		I		II		III	
		Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг
Надійшов час доставки	1/5	3	15	1	5	2	10
Тариф за перевезення	2/2,5	1	2,5	2	5	3	7,5
Фінансова стабільність перевізника	5/1	1	1	3	3	2	2
Економія вантажу	9/0,55	3	1,65	2	1,1	2	1,1
Відстеження відправлень	12/0,42	2	0,84	2	0,84	1	0,42
Сумарний рейтинг	–	10	20,99	10	14,94	10	21,02