

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління вантажною і комерційною роботою

ТАРИФНА ПОЛІТИКА НА ТРАНСПОРТІ

Конспект лекцій

Харків – 2020

Тарифна політика на транспорті: Конспект лекцій / В. М. Запара, Я. В. Запара, Г. Є. Богомазова, О. О. Шапатіна, Д. О. Кульова. – Харків: УкрДУЗТ, 2020. – 39 с.

Даний конспект лекцій розкриває сутність тарифоутворення на різних видах транспорту. В конспекті розглянуто основні принципи побудови тарифів та способи визначення собівартості перевезення в сучасних умовах розвитку транспортної галузі України.

Рекомендовано для студентів спеціальності «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» всіх форм навчання.

Бібліогр.: 15 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 01 листопада 2019 р., протокол № 4.

Рецензент

проф. О. М. Огар

ТАРИФНА ПОЛІТИКА НА ТРАНСПОРТІ

Конспект лекцій

Відповідальний за випуск Запара В. М.

Редактор Решетилова В. В.

Підписано до друку 05.12.19 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк. арк. 2,0. Тираж 50. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.

ЗМІСТ

Вступ.....	4
1 Значення тарифів на сучасному етапі розвитку країни. Основні поняття вантажних тарифів.....	5
2 Вантажні тарифи на залізничному транспорті. Їх класифікація. Основні принципи побудови двоставочних тарифів.....	9
3 Початково-кінцеві і рухомі операції. Спосіб одиничних витратних ставок для визначення собівартості перевезення..	12
4 Тарифи на внутрішні і експортно-імпортні перевезення.....	16
5 Тарифна політика щодо міжнародних залізничних транзитних перевезень.....	20
6 Тарифоутворення при перевезенні пасажирів залізницею...	24
7 Тарифи і порядок розрахунків за перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	29
8 Тарифи на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами. Система вантажних тарифів річкового транспорту та тарифи на повітряному транспорті.....	33
Список літератури.....	38

ВСТУП

Ефективне функціонування всього транспортного комплексу є необхідною умовою забезпечення економічного зростання в Україні, в якому залізничному транспорту належить провідна роль.

Для ефективної конкуренції між різними власниками рухомого складу при формуванні рівновигідних тарифно-економічних умов необхідна демонополізація потенційно конкурентних секторів національної економіки і формування конкурентного середовища на ринку перевезень.

Подальший розвиток ціноутворення на перевезення вимагає його оптимізації та удосконалення державного регулювання.

У конспекті лекцій розглядається значення тарифів на сучасному етапі розвитку країни; вантажні тарифи на залізничному транспорті, їх класифікація та основні принципи побудови двоставочних тарифів; початково-кінцеві і рухомі операції, спосіб одиничних витратних ставок для визначення собівартості перевезення; тарифи на внутрішні і експортно-імпорتنі перевезення; тарифна політика на міжнародні залізничні транзитні перевезення; тарифоутворення при перевезенні пасажирів залізницею; тарифи і порядок розрахунків за перевезення вантажів автомобільним транспортом; тарифи на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами; система вантажних тарифів річкового транспорту та тарифи на повітряному транспорті тощо.

Конспект лекцій може використовуватись студентами різних форм навчання за напрямом підготовки 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Тарифна політика на транспорті».

1 ЗНАЧЕННЯ ТАРИФІВ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ РОЗВИТКУ КРАЇНИ. ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ ВАНТАЖНИХ ТАРИФІВ

Вантажні тарифи за своєю економічною природою – ціни за послуги з транспортування вантажів. Вони сприяють раціональному розміщенню продукції та правильному поєднанню інтересів виробництва і споживання.

Тарифи на вантажні перевезення, як і будь-яка ціна, мають певні функції: по-перше, ціни виявляють витрати праці; по-друге, надають матеріальне стимулювання розвитку і удосконаленню виробництва; по-третє, формують суспільні потреби; по-четверте, ціна має розподільну функцію, оскільки через ціну іде важливий та складний процес розподілу знов створеної вартості на потреби виробництва, споживання та накопичення. Вантажні тарифи також сприяють вирішенню найважливіших народно-господарських завдань: раціональному розміщенню виробничих сил в країні; наближенню промисловості до джерел сировини; раціональному розподілу вантажообігу між різними видами транспорту; повному використанню рухомого складу, зменшенню порожніх пробігів; розвитку економічних зв'язків між регіонами країни, між країнами та регіонами світу.

Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту. Їх побудова повинна забезпечувати: транспортному підприємству – покриття експлуатаційних витрат і можливість одержання прибутку (як мінімум підтримання простого відтворювального процесу); покупцю (користувачу) транспортних послуг – можливість покриття транспортних витрат.

Тарифи на перевезення вантажів – це система цінових ставок та правил їх застосування, за якими проводяться розрахунки за перевезення різними видами транспорту.

Збори – цінові ставки, за якими проводяться розрахунки за виконання підприємствами транспорту робіт та послуг.

Під **діючою системою вантажних тарифів** кожного виду транспорту розуміють сукупність взаємоузгоджених та систематизованих у певному порядку ставок, які застосовуються для розрахунку платежів за перевезення вантажів, а також за виконання пов'язаних з перевезенням вантажних та комерційних

операцій (навантаження, вивантаження, зберігання вантажів тощо). Конкретного вияву діюча тарифна система набуває в тарифних схемах, тарифних керівництвах і правилах обчислення платежів та зборів з перевезень вантажів. Умілим регулюванням рівня тарифних ставок різних зборів можна стимулювати також попит на додаткові послуги, пов'язані з перевезенням вантажів.

Існують різні види транспортних тарифів. Сучасні тарифи можна поділити за наступними ознаками.

За широтою публікації – на ті, що підлягають публікації і не підлягають публікації. До тих, що підлягають публікації, відносять тарифи, інформація про які доступна всім можливим користувачам транспорту. Ці тарифи наводяться у спеціальних довідниках – у преїскурантах, у відкритих друкованих виданнях, в об'явах, які розміщують на території транспортних підприємств і посередницьких організацій. Опубліковані вантажні тарифи, як правило, є основою для уторговування, в результаті якого використовуються різноманітні знижки або надбавки до них.

Не підлягають публікації плати, які встановлені за домовленістю між транспортними підприємствами та споживачами їх послуг і зафіксовані у відповідних контрактах (договорах).

За сферою дії розрізняють загальні (основні) і виключні тарифи. Загальні тарифи застосовуються до перевезень, які не підпадають під дію виключних тарифів. Виключні тарифи встановлюються з пониженням або підвищенням до загальних. Вони використовуються для перевезення конкретних вантажів, або на конкретних напрямках, або у певний період року.

За внутрішньою побудовою розрізняють тарифи пропорційні (одноманітні) та диференційовані.

Пропорційні тарифи встановлюються у вигляді одиничної ставки за одиницю перевезень або роботи (1 тонно-кілометр, 1 вагоно-кілометр, 1 тонно-милю) без залежності від відстані перевезення.

Одинична ставка диференційованих тарифів змінюється на різних відстанях перевезення (як правило, знижується із збільшенням відстані перевезення).

За зовнішньою побудовою тарифи поділяють на схемні і табличні (акордні).

Схемні тарифи можуть бути виражені у вигляді формули або графіка. Остаточо вони, як правило, публікуються у вигляді таблиць плати за перевезення у залежності від відстані перевезення безвідносно до того, в якій кореспонденції виконується перевезення.

Табличні тарифи публікуються у вигляді таблиць готових плат за перевезення між конкретними пунктами.

За видами сполучення розподіл тарифів відрізняється на різних видах транспорту. На залізниці тарифи на вантажні перевезення розподіляються на тарифи у місцевому сполученні (у межах однієї регіональної філії), у прямому сполученні (за участю двох і більше регіональних філій), у міжнародному сполученні (між Україною та іншими державами) та на транзитні перевезення (перевезення через територію України вантажів, вироблених за її межами без будь-якого використання в Україні і передавання іншому власникові).

На морському транспорті розрізняють перевезення в малому каботажі (плавання суден між портами одного або двох суміжних морських басейнів без заходження в територіальні води інших держав), великому каботажі (плавання суден між портами СНД різних морських басейнів), закордонне плавання (перевезення вантажу іноземних фрахтівників, що включають в себе експортні та імпорتنі перевезення між іноземними портами, не пов'язані з зовнішньою торгівлею України, в порядку попутного завантаження або спеціальними рейсами).

На річковому транспорті розрізняють тарифи на перевезення внутрішнім водним сполученням, прямим водним (по річкових і морських шляхах) та закордонним сполученням.

На морському транспорті по-різному сплачуються лінійні перевезення (коли судна курсують на відповідних лініях і в порти за розкладом) і трампові (виконуються відповідно до замовлення вантажовласників). У першому випадку використовуються преїскурантні тарифи, а в закордонному плаванні – тарифи заздалегідь оголошуються міжнародними тарифними конференціями. Трампові сплачуються за договірними тарифами (фрахтовими ставками), які складаються під впливом кон'юнктури фрахтового ринку.

У залежності від розміру партії вантажу тарифи встановлюються для вагонних, суднових, автомобільних, контейнерних, контрейлерних, дрібних відправок, вантажів на своїх осях.

В період переходу до ринкових відносин різні види транспорту України по відношенню до ціноутворення були поставлені у неоднакові умови. Чинним законодавством України залізничний транспорт віднесено до природної монополії. Однак в сучасних умовах серйозним конкурентом залізниці є автомобільний транспорт, на деяких напрямках залізниця зазнає конкуренції у галузі вантажних перевезень з боку водного та трубопровідного транспорту.

Віднесення залізничного транспорту до природних монополій обумовило державне регулювання тарифів на його вантажні перевезення (за виключенням транзитних перевезень). Збережено державне регулювання тарифів на каботажні морські перевезення. На автомобільному, річковому і повітряному транспорті здійснено перехід до вільних тарифів.

У 1997 р. на залізницях України зроблено перший крок на шляху врахування «платоспроможності» вантажів – введена в дію система диференційованих залізничних тарифів, за якою усі вантажі розділені на три тарифних класи та позакласні.

До першого класу віднесені сировина, до другого – напівфабрикати, у тому числі зерно, до третього – готова продукція.

З інших видів цінової політики на транспорті можна вважати поширеним проведення політики «проникнення» на ринок транспортних послуг, причому у міжвидовій конкуренції – для усіх видів транспорту, у внутрішньовидовій в нашій країні – за виключенням залізниці.

Політика «зняття вершків» у більшій мірі застосовна для автомобільного транспорту як найбільш маневреного. На відміну від інших видів транспорту автоперевезення (за виключенням перевезень в контейнерах) можуть виконуватись без високовартісного спеціального обладнання терміналів (кінцевих пунктів).

У наших умовах можливе використання на транспорті тарифної політики, яка має назву «слідування за лідером». Якщо

якість перевезень різних транспортних підприємств приблизно однакова, то рівень тарифу не повинен бути вище, ніж у того транспортного підприємства, яке визнане «лідером» і вже виконує основний обсяг перевезень у даному регіоні.

Обмежено, але в принципі можливе використання на транспорті політики зв'язаного ціноутворення у модифікованому вигляді. Її можна уявити, як зниження тарифів на перевезення і підвищення зборів за супутні операції, перш за все – за навантаження і вивантаження вантажів. Очевидно, це найбільш використовується на автотранспорті, де в сумарній платі за доставку вантажів відносно висока частка оплати вантажно-розвантажувальних робіт. Однак для реалізації такої тарифної політики необхідно, щоб супутні операції виконувались тим же підприємством, що й перевезення.

Що стосується психологічних та престижних цін, то вони набувають все більшого розповсюдження на різних видах транспорту в нашій країні.

Останніми роками в різних країнах широкого використання в проведенні тарифної політики на транспорті набуває надання клієнтам за певних умов різних знижок з тарифів. Така практика повинна більш широко використовуватись на різних видах транспорту і в нашій країні.

2 ВАНТАЖНІ ТАРИФИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ. ЇХ КЛАСИФІКАЦІЯ. ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ ДВОСТАВОЧНИХ ТАРИФІВ

Вантажні тарифи є складовою частиною вартості різних товарів. Тарифи відшкодовують витрати транспортної галузі та забезпечують можливість розвитку транспорту. В цілому розмір тарифної (доходної) ставки T визначається як

$$T = C + n,$$

де C – собівартість перевезень;

n – прибуток, що припадає на одиницю продукції перевізного процесу.

Тарифна ставка повинна бути прибутковою, в іншому випадку галузь повинна дотуватись державою. В Україні вантажні залізничні перевезення прибуткові: рівень рентабельності (відношення прибутку до собівартості продукції) у 2016 р. склав 34 %, а у 2017 р. – майже 31 %, тобто від усіх доходів, отриманих від вантажовласників за перевезення вантажів, приблизно 75 % складають витрати на перевезення і 25 % – прибуток.

Вантажні тарифи повинні сприяти вирішенню важливих державних завдань у галузі виробництва. Вони не повинні ставати перешкодою (гальмом) в розвитку виробництва через свій високий рівень чи не забезпечувати беззбиткове функціонування транспортної галузі через їх низький рівень. Враховуючи це, а також те, що залізниця є природною монополією, рівень внутрішніх тарифів визначає Кабінет Міністрів України, а в міжнародному сполученні для транспортних перевезень через територію України тарифи встановлюються відповідно до міжнародних договорів і чинного законодавства.

Вантажні тарифи періодично переглядаються з урахуванням рівня розвитку і собівартості перевезень, а також завдань, що вирішуються державою.

Основні принципи, які використані при побудові діючих тарифів на залізничному транспорті:

- ціни повинні відображати суспільно необхідні витрати праці і забезпечувати відшкодування витрат та певний прибуток залізничної галузі;
- рівень тарифів повинен узгоджуватися з рівнем цін в усьому народному господарстві;
- розрахунковою базою для встановлення тарифів слугує середньомережна собівартість перевезень;
- за основу тарифів прийняті реальні витрати на перевезення окремих родів вантажів;
- диференціація ставок за відстанями перевезення відповідає зміні собівартості за відстанями;
- перевізні плати повинні визначатися, як правило, за найкоротшу відстань перевезення (тарифну відстань);
- вантажі з більш-менш близькою вартістю перевезення об'єднані в групи з однаковим тарифом (тарифна схема).

Сучасні тарифи залізничного транспорту на вантажні перевезення побудовані на двоставочній основі і включають ставку за початково-кінцеву операцію і за перевезення.

Ставка за початково-кінцеву операцію відшкодовує витрати станцій відправлення і призначення на приймання, підготовку до перевезення і видавання вантажу вантажовласнику, а **ставка за рухому операцію (перевезення)** – витрати на перевезення вантажу між станціями відправлення і призначення. Така побудова тарифних схем дозволяє отримувати рівну рентабельність на різних відстанях перевезення, провести об'єктивний розподіл доходів між регіональними філіями – учасниками перевезення (кожна з яких отримує дохід за свою відстань перевезення, а регіональні філії відправлення і призначення, крім того, – доходи за початкову і кінцеву операції).

Стан розвитку ринкової економіки в Україні вимагає адаптації діючої системи до нових умов. З цією метою розробляють проект нового Тарифного керівництва №1.

В основу побудови нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України покладено такі принципи:

- **забезпечення створення конкурентних умов у сфері вантажних залізничних перевезень.** Найближчим часом від залізниці буде вимагатися надання права користування інфраструктурою різним суб'єктам господарської діяльності (компаніям-власникам магістральних локомотивів, операторам перевезень, які мають власні вагони, іншим компаніям, що орендують рухомий склад), у тарифі відокремлені складові, які дозволять визначати плату кожному учаснику перевізного процесу;

- **забезпечення повного компенсування витрат усіх учасників процесу перевезень.** При побудові базових тарифів використана собівартість перевезення вантажів за типами рухомого складу. Розрахунковою для встановлення базових тарифів обрано середньомережну собівартість перевезень, оскільки базові тарифи повинні бути уніфіковані;

- **забезпечення прозорості тарифів.** Побудова тарифу дозволяє відокремлювати плату не тільки за початково-кінцеву та за рухому операції, а по кожній операції перевізного процесу –

інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові, але і за кожною складовою – собівартість та прибуток;

- **збалансованість.** Урахування інтересів усіх учасників перевізного процесу та вантажовласників.

Такі принципи побудови вантажних тарифів дозволяють суттєво удосконалити ціноутворення на перевезення вантажів залізничним транспортом України, зробити вантажні тарифи конкурентоспроможними та привабливими, створити умови для розвитку конкурентного середовища на ринку вантажних залізничних перевезень.

На залізниці розрізняють тарифи за перевезення вантажів з вантажною і великою швидкостями та з швидкістю пасажирських поїздів. Плата стягується за тарифну відстань, яка не завжди збігається з найкоротшою (як правило, це фактична відстань з урахуванням нормальних поїздопотоків).

3 ПОЧАТКОВО-КІНЦЕВІ І РУХОМІ ОПЕРАЦІЇ. СПОСІБ ОДИНИЧНИХ ВИТРАТНИХ СТАВОК ДЛЯ ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Згідно з чинним законодавством щодо ціноутворення на залізничному транспорті та законодавством України щодо захисту економічної конкуренції визначення тарифів для вантажних залізничних перевезень має ґрунтуватися на методиці розрахунку їх собівартості. Введена в дію нова номенклатура витрат, в якій використані принципово нові методологічні підходи щодо обліку витрат залізничного транспорту на перевезення, а також змінені статті витрат. Зміни в номенклатурі витрат суттєво впливають на порядок визначення собівартості. В сукупності це потребує проведення додаткових досліджень щодо визначення собівартості тарифів на вантажні залізничні перевезення.

Для всіх вантажів, умов перевезення і видів відправок тарифні схеми побудовані на двоставочній основі: за **початково-кінцевою** і **рухоми** операції (операцію руху).

Ставки за початково-кінцеву операцію компенсують витрати станцій відправлення і призначення на приймання і видачу вантажу одержувачу, підготовку вагонів до перевезення, формування поїздів.

Ставки за рухому операцію компенсують витрати на перевезення вантажу у вагонах між станціями відправлення і призначення і на обробку їх на шляху слідування.

Така побудова тарифних схем дозволяє отримати рівну рентабельність на різних відстанях перевезення, зокрема фінансовий результат на регіональних філіях тому, що кожна з них отримує дохід, вирахований за незмінною ставкою за свої відстані перевезення, а регіональні філії відправлення і призначення – також дохід за початкову і кінцеву операцію. Простота двоставочних тарифів полегшує автоматизацію нарахування провізних плат.

Важливим фактором, який визначає рівень тарифу, є **відстань** перевезення. В залежності від відстані змінюються витрати транспорту на перевезення. При цьому в **собівартості** можна виділити рухому операцію, рівень якої визначається відстанню перевезення, і **початково-кінцеві** операції, які не залежать від дальності і визначаються витратами, які припадають на 1 т вантажу. Собівартість перевезень, як правило, із збільшенням відстані знижується. Однак не у всіх випадках. Так в авіації зниження собівартості проходить тільки до визначення дальності безпосадочності польоту літака, яка називається **економічною доцільністю**. За межами цієї дальності собівартість безпосадочного польоту зростає, оскільки в цьому випадку знімається комерційне завантаження. Така ситуація може бути і на морському транспорті.

Ця закономірність враховується у тарифах. В результаті мають місце чотири схеми диференціювання тарифних ставок T_c за відстанями.

Схема I є основною. Вона повністю відповідає характеру зміни вартості перевезень: тарифні ставки із збільшенням дальності перевезень зменшуються.

Тарифні ставки за схемами II і III приймаються до визначених меж дальності перевезень. Ця межа носить назву **нормальної дальності** перевезень і залежить від роду вантажу. В схемі II від нормальної дальності тарифні ставки залишаються незмінними, наприклад, тарифи на перевезення деяких хімічних вантажів. Схема III використовується для боротьби із зайвими дальностями перевезень ряду вантажів.

При тарифних перевезеннях господарських вантажів залізницею використовується схема IV. Тут тарифні ставки із збільшенням дальності залишаються незмінними.

Для визначення змін собівартості перевезень вантажів за відстанню найкращим є спосіб розподілення витрат за операціями перевізного процесу, тобто застосування їх до елементів технологічного процесу роботи транспортних підприємств.

Спосіб визначення собівартості перевезень за операціями перевізного процесу базується на принципових положеннях способу одиничних витратних ставок (окремі витрати на окремі вимірювачі експлуатаційної роботи). При цьому витрати вимірювачів на одиницю перевезень визначаються за основними стадіями перевізного процесу – початково-кінцевими операціями, операціями з транзитними вагонами на технічних станціях і за переміщенням.

Таким методом визначаються витрати, пов'язані з роботою рухомого складу; пов'язані із утриманням, ремонтом основних засобів, що дає можливість більш правильно відобразити повні транспортні витрати і особливості різних видів перевезень.

Цей метод достатньо широко використовується на залізниці. Схема розподілу витрат за операціями перевізного процесу така: на початку всі експлуатаційні витрати залізниці відповідно до діючої калькуляції з деякими корективами розподіляються на витрати у пасажирському і вантажному рухах. У подальшому витрати у вантажному русі розбиваються на витрати, які відшкодовуються основними тарифами і окремо зборами за додаткові операції, що пов'язані з перевезенням вантажів. Тоді витрати, які відшкодовані основним (загальним) тарифом, поділяють на станційні і на переміщення, а станційні – на витрати у початковій і кінцевій операціях і в операції з транзитними вагонами, витрати у рухомому складі на перевезення в поїздах різних категорій: прямих, збірних, передаточних і вивізних.

Формування діючих тарифів проводилося на базі середньомережної собівартості перевезень вантажів. Це означає, що собівартість перевезень визначалась в середньомережних умовах з урахуванням таких факторів, як тип рухомого складу, фактичне використання вантажопідйомності вагонів, вид

відправок (вагонні, дрібні, контейнерні), розподіл перевезень за дальністю і деякими умовами перевезень.

При визначенні собівартості перевезень можуть і повинні враховуватись деякі особливості перевезень окремих вантажів. Наприклад, при перевезенні дрібнопартійних вантажів виникає необхідність в накопиченні їх до визначеної партії вантажів (попереднього зберігання на складах залізниці).

Також необхідно враховувати при визначенні собівартості і особливі умови перевезення легкозаймистих і небезпечних вантажів.

Вантажні тарифи АТ «Укрзалізниця» подано в тарифному керівництві №1 в розрахункових таблицях за схемами. Це базові ставки, які корегуються відповідними коефіцієнтами. Базові ставки дані з вагона, контейнера. Система побудови таблиць поясна: всього для відстаней до 2190 км встановлено пояси з відстанями від 10 до 100 км. Для кожного поясу плата обчислюється за середньопоясною відстанню.

При розрахунках собівартості вантажних перевезень необхідно використовувати коефіцієнт зміни собівартості рухомої операції в залежності від відстані перевезення, який враховує, що на коротких відстанях частіше використовуються збірні, вивізні, передаточні поїзди, які потребують додаткових витрат у порівнянні з наскрізними поїздами. Значення коефіцієнтів від 1,2 до 0,878 від мінімальної до максимальної відстані перевезення залізницею України.

На проміжних значеннях відстаней перевезення коефіцієнт визначається методом інтерполяції.

Структура базового вантажного тарифу відповідає структурі собівартості перевезення вантажу, оскільки методика побудови базового вантажного тарифу ґрунтується на собівартості перевезень, методика визначення якої враховує технологію вантажних залізничних перевезень. Тому базовий вантажний тариф складається з двох частин:

- плати за початково-кінцеві операції (ПКО);
- плати за рухому операцію.

Кожна з частин базового вантажного тарифу містить інфраструктурну та вагонну складові, які являють собою відповідно плату за користування інфраструктурою (з

урахуванням локомотивної складової) та вагонами. Щодо локомотивних складових вантажного тарифу, то локомотивна складова за ПКО компенсує витрати, пов'язані з роботою маневрових локомотивів на початкових та кінцевих операціях, а локомотивна складова за рухомою операцією – витрати, пов'язані з роботою поїзних локомотивів та маневрових локомотивів на шляху прямування вантажу.

Крім того, до витрат на рухомі операції частково віднесені загально-виробничі та адміністративні витрати господарств, витрати дирекцій залізничних перевезень, управлінь регіональних філій та підрозділів, що їм підпорядковані.

Для визначення собівартості вантажних перевезень у внутрішньому сполученні використовуються відповідні моделі.

4 ТАРИФИ НА ВНУТРІШНІ І ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Для цих перевезень на залізниці України використовуються базові тарифи і збори, які наведені в Тарифному керівництві №1 з використанням коефіцієнтів до тарифів, які періодично змінюються. Ці тарифи використовуються при перевезенні вантажів залізничним транспортом з вантажною і великою швидкістю та пасажирськими поїздами:

- у внутрішньому сполученні (внутрішньодержавному);
- у сполученнях за участю інших видів транспорту – за відстань перевезення залізницею України;
- у міжнародних сполученнях (експорт, імпорт), якщо для таких сполучень не встановлено окремих тарифів – за відстань перевезення залізницею України по території України.

Процес визначення плат за перевезення вантажу, платежів і зборів, які підлягають стягненню з відправника або одержувача вантажу, називається **таксуванням**. Таксування кожної відправки здійснюється:

- на станції відправлення, де нараховують і стягують перевізні плати за всю відстань перевезення і додаткові збори за операції, що виконуються при відправленні вантажу;

- на станції призначення, де перевіряють правильність нарахування і стягнення платежів станцією відправлення, а також нараховують платежі за операції, які виконані в дорозі або на станції призначення.

Важливість проблеми диференціації тарифів безперечна. Суть і принцип тарифної диференціації полягає в наступному. Всі вантажі, які перевозяться залізницями України, поділяються на три категорії.

Перша категорія (клас) – вантажні, в ланцюзі яких транспортна складова коливається від 5,3 до 40 % (сировина). Це вугілля, кокс, сланці, торф, будматеріали тощо. Питома вага їх в загальному обсязі перевезень перевищує 50-54 %. Для цієї групи тариф повинен бути нижче середнього по залізниці України. Залізниця при цьому недоотримує значні суми (сотні мільйонів гривень).

Ця втрата доходів компенсується за рахунок вантажів, віднесених до *другої категорії* (напівфабрикати), які мають транспортну складову від 0,3 до 24 %. Питома вага цієї групи вантажів у загальному обсязі перевезень складає ≈ 28 %. Сюди відносяться хлібні вантажі, лісоматеріали, руди кольорових металів, мінеральні добрива, цукор тощо. Для цієї групи тариф трохи вище середнього по залізниці України.

Третя категорія (вироби, готова продукція) – це вантажі, транспортні витрати в ціні яких складають від 0,06 до 16 %. Їх питома вага в загальному обсязі перевезення складає ≈ 18 %. Для цієї групи тариф встановлений ще вище, ніж для другої категорії.

Після визначення плати за перевезення визначають суму додаткових зборів. При цьому слід мати на увазі, що базові тарифи та додаткові збори визначені без урахування податку на додану вартість.

Крім тарифів і зборів за перевезення вантажів залізничним транспортом вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій, порти, організації, установи, громадяни-суб'єкти підприємницької діяльності вносять *плату за користування вагонами і контейнерами* відповідно до Правил користування вагонами і контейнерами. Ставки плати за користування вантажними вагонами залізниці залежать від типу вагона (цистерни, рефрижератори чи інші) та від часу користування.

Ставки плати за користування контейнерами залежать від маси контейнера (3, 5, 20 (24) чи 30 т і більше) та від часу користування.

Складова частина тарифної системи – **додаткові збори і штрафи**. **Додаткові збори** поділяють на **фіксовані тарифи** та **вільні (договірні)**. Фіксовані підпадають під державне регулювання і встановлюються для усіх регіональних філій залізниці України на однаковому рівні з рентабельністю 25-35 % (всього приблизно 50 тарифів). За вільними (договірними) тарифами можуть виконуватися роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів. Їх величина визначається за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

Плата за перевезення вантажів обчислюється залежно від відстані перевезення.

Мінімальна відстань, за яку нараховується плата за перевезення, – 10 км.

Тарифна відстань перевезення зазначається в перевізних документах станцією відправлення, а при перевезенні імпорتنих вантажів через сухопутні прикордонні станції - станцією призначення.

При перевезенні вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні до розрахунків приймається загальна довжина окремих частин залізничного шляху включно з портовими та пристанськими коліями, якими перевозиться вантаж до та від пункту перевалки.

У міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні приймається загальна довжина окремих частин залізничної колії включно з портовими та пристанськими коліями, якими перевозиться вантаж до та від поромної переправи.

При перевезенні вантажів між станціями залізниці України за участю території інших держав тарифна відстань визначається як сумарна відстань усіх ділянок залізниці України за цим напрямком.

Для визначення плати за перевезення та зборів приймається округлена до повних тонн загальна маса вантажу, зазначена в перевізних документах.

До загальної маси вантажу включаються маса упаковки вантажу (тари), перевізних пристроїв, піддонів, додаткового обладнання і разових реквізитів (підкладки, бруски, прокладки тощо), використаних при перевезенні.

При округленні 500 кг і більше округлюються в бік збільшення до повних тонн, менше 500 кг не враховуються. Якщо маса вантажу не перевищує 500 кг, вона округлюється до повної тонни.

Плата за тарифними схемами визначається також залежно від відстані перевезення.

За тарифними схемами 1 - 8, 13 та 15 при перевезенні у вагоні перевізника базова ставка плати визначається з 19.02.2018 р. як інфраструктурна складова ($I_{\text{вл}}$) для власного або орендованого вагона. При перевезенні у власному або орендованому вагоні базовою ставкою плати є інфраструктурна складова ($I_{\text{вл}}$) для власного або орендованого вагона.

За тарифними схемами 9 - 12 плата визначається за один контейнер залежно від типу контейнера, його маси брутто, довжини, стану, належності контейнера та вагона.

За тарифною схемою 13 плата визначається за один вагон залежно від стану автопоїзда, автомобіля, причепа, напівпричепа або знімного автомобільного кузова та належності вагона, у якому перевозиться контрейлер.

За тарифною схемою 14 плата визначається за одиницю власного вагона перевізника чи власного (орендованого) рейкового рухомого складу множенням базової ставки за 1 вісь на кількість осей.

За тарифною схемою 15 плата визначається за вагон залежно від роду вантажу (технічне майно або вибуховий вантаж), у якому перевозиться вантаж.

За тарифною схемою 16 плата визначається за проїзд одного провідника. При проїзді декількох провідників плата визначається множенням базової ставки за одного провідника на число провідників.

За тарифною схемою 17.1 плата визначається за вагон. За тарифною схемою 17.2 плата визначається за одиницю рейкового рухомого складу множенням базової ставки за 1 вісь на кількість осей.

За тарифною схемою 18 плата визначається за вагон залежно від виду та ступеня негабаритності вантажу незалежно від його маси.

За тарифними схемами 19 - 27 плата визначається за вагон залежно від габаритності та негабаритності (вид і ступінь) вантажу незалежно від його маси. За тарифною схемою 28 плата визначається за локомотив залежно від виду тяги (тепловоз або електровоз) та за одиницю рейкового рухомого складу множенням базової ставки за 1 вісь на кількість осей.

За тарифними схемами 29.1, 29.2, 29.5 і 29.6 плата визначається за локомотив залежно від виду тяги (тепловоз або електровоз), належності вагона, його стану та іншого рейкового рухомого складу, що перевозиться.

За тарифними схемами 29.3, 29.4, 29.7 плата визначається за вагон залежно від його стану та належності.

За тарифною схемою 29.8 плата визначається за одиницю рейкового рухомого складу множенням базової ставки за 1 вісь на кількість осей.

5 ТАРИФНА ПОЛІТИКА ЩОДО МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Вантажі можуть перевозитися по залізницях двох і більше держав за одним перевізним документом – міжнародною накладною. В цьому випадку перевезення називається **прямим міжнародним сполученням**. Воно поділяється на прямі залізничні, в яких беруть участь тільки залізниці, і прямі змішані, в яких, крім залізниць, беруть участь річковий або морський транспорт.

Прямі міжнародні залізничні сполучення бувають з перевантаженням, коли вантажі перевантажують із вагонів однієї колії у вагони іншої колії, і без перевантаження, коли вантажі не перевантажують, а кузови вагонів переставляють на візки другої колії чи вагони переходять із одної держави в іншу зі зміною ширини колії. В останньому випадку вагони повинні відповідати вимогам габариту іноземних залізниць.

Вантажі між державами перевозяться на основі угоди про міжнародні залізничні сполучення. Їх укладають від імені керівництва чи міністерств. В залежності від кількості учасників вони бувають багатосторонніми і двосторонніми. Угоду про міжнародні залізничні сполучення регулюють правові взаємовідносини між залізницями, підприємствами, фірмами, організаціями і приватними особами.

В 1951 р. «Організацією співпраці залізниць» (ОСЗ) було укладено «Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення» СМГС та введений в дію «Єдиний транзитний тариф» (ЄТТ) на міжнародні транзитні перевезення, який з 1977 р. був переформатований на міжнародний транзитний тариф (МТТ).

СМГС містить умови перевезення вантажів, загальні положення про нарахування перевізних плат, форму накладної і порядок її заповнення, спеціальні умови перевезення небезпечних вантажів, відповідальність залізниць, порядок пред'явлення претензій тощо.

Перевезення між державами Європи здійснюються на основі Міжнародної конвенції про перевезення вантажу залізницями (ЦІМ), в якій беруть участь і ряд держав, які входять в СМГС. Вантажі в ці держави слідує до вхідних прикордонних станцій на умовах ЦІМ, а від прикордонних станцій цих держав у пункти призначення – на умовах СМГС. В теперішній час все більшого поширення набирає використання змішаної накладної ЦІМ/СМГС для країн, які є одночасно учасниками ОТІФ і ОСЗ.

За СМГС перевізні плати, під якими розуміється плата за перевезення вантажу, проїзд провідника, додаткові збори й інші витрати, що виникають за період від приймання вантажу до перевезення до його видачі одержувачу, вираховуються в день укладення договору перевезення:

- у сполученні між станціями залізниці сусідніх держав за перевезення по залізницях держави відправлення і держави призначення – за внутрішніми тарифами, які діють на залізницях цих держав, чи за прямим тарифом, якщо цими залізницями встановлений прямий тариф;

- в сполученні через транзитні залізниці за перевезення по залізницях держав відправлення і держав призначення – за внутрішніми тарифами, які діють на залізницях цих держав, а за

перевезення по транзитних залізницях – за використання транзитного тарифу залізниці для даного міжнародного перевезення.

Плата за перевезення вантажу обчислюється за коротшою відстанню, визначеною за тарифами, в напрямку через ті прикордонні станції, які вказані в накладній відправника.

Якщо вантаж перевозився через інші прикордонні станції по більш короткому шляху, ніж вказав відправник в накладній, то плата вираховується за найкоротшу відстань, визначену за тарифами, в напрямку через ці прикордонні станції.

Перевізні плати і штрафи за перевезення по залізницях держави відправлення і держави призначення нараховуються в місцевій валюті, а плати і штрафи за перевезення по транзитних залізницях – у валюті транзитного тарифу, який використовується залізницею для даного міжнародного перевезення.

Якщо на шляху слідування треба перевантажити вантаж із одного в один чи більше вагонів тієї ж ширини колії, то перевізна плата обчислюється, як за одну відправку за тим вагоном, в якому був навантажений вантаж на станції відправлення і який був вказаний спочатку в накладній. Якщо таке перевантаження на шляху слідування викликане причинами, які не залежать від відправника, то плата за перевантаження вантажу не відшкодовується.

За статтею «Оплата перевізних плат» СМГС перевізні плати стягуються:

- за перевезення із залізниці відправлення з відправника на станції відправлення чи відповідно до діючих на залізниці відправлення внутрішніх правил;

- за перевезення по залізницях призначення – з одержувача на станції призначення відповідно до діючих на залізниці призначення внутрішніх правил;

- за перевезення по транзитних залізницях – з відправника на станції відправлення чи з одержувача на станції призначення. При перевезенні через кілька транзитних залізниць допускається плата за перевезення по одній чи декількох транзитних залізницях відправником, а по решті залізниць – одержувачем.

Якщо одержувач відмовився від приймання вантажу, то всі перевізні плати і тарифи, які відносяться до перевезення цього вантажу, оплачує відправник.

У випадку неправильного використання тарифів чи помилок в розрахунку при обчисленні перевізних плат, а також у випадку невідшкодування плат недобір належить оплаті, а перебір – поверненню. Залізниця, яка проводить розрахунок з відправником чи одержувачем, відшкодовує недобори чи повертає перебори відповідно до внутрішніх правил, які діють на цій залізниці. Недобори і перебори за однією накладною до 5 швейцарських франків не підлягають відшкодуванню чи поверненню.

Тарифи на перевезення транзитних вантажів у міжнародному сполученні залізницями України встановлюються щорічно відповідно до «Тарифной политики железных дорог государств-участников Содружества независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении на фрахтовый год» (далі ТП).

Тарифна політика Залізниць держав – учасниць СНД на перевезення вантажів у міжнародному сполученні є міжнародним договором міжвідомчого характеру та діє в рамках Тарифної Угоди залізничних адміністрацій (Залізниць) держав-учасниць СНД від 17 лютого 1993 р.

Положення Тарифної політики та ставки на перевезення і ставки додаткових зборів, що встановлені Тарифною політикою у вільно конвертованій валюті, застосовуються при перевезеннях вантажів по лініях залізниць учасниць Тарифної Угоди в міжнародному сполученні, в тому числі за участю різних видів транспорту, незалежно від форм перевізних документів.

Ставки ТП на відповідний фрахтовий рік діють з 1 січня по 31 грудня відповідного року включно і встановлені на базі Міжнародного залізничного транзитного тарифу і Єдиного транзитного тарифу. Валютою тарифу є швейцарський франк (далі – шв. фр.).

Ставки ТП на перевезення не включають в себе додаткові збори. Ставки ТП на перевезення і ставки додаткових зборів не включають в себе податок на додану вартість.

Залізничні адміністрації (Залізниці) – учасниці Тарифної Угоди мають право самостійно підвищувати рівень ставок на перевезення і ставок додаткових зборів ТП, що стосуються:

транзитних перевезень по лініях своєї залізниці не більше двох разів на рік за умови повідомлення Управління справами ТП, всіх інших Сторін Угоди і причетних до виконання ТП не менш

ніж за місяць до набрання відповідної зміни в дію. Підвищенням вважається зміна рівня ставок ТП в бік збільшення щодо чинного на дату підвищення рівня тарифів незалежно від звіту про доставлений вантаж і напрямки перевезень, на які поширюється підвищення;

експортно-імпортних перевезень – за рішенням залізничної адміністрації (Залізниці), виходячи з економічної доцільності за умови повідомлення Управління справами ТП, всіх Сторін Угоди і причетних до виконання ТП не менш ніж за 15 днів до набрання відповідної зміни в дію.

Залізничні адміністрації (Залізниці) – учасниці Тарифної Угоди мають право самостійно знижувати рівень ставок на перевезення і ставок додаткових зборів ТП за перевезення вантажів по лініях своєї залізниці протягом фрахтового року.

Залізничні адміністрації (Залізниці) – учасниці Тарифної Угоди, виходячи зі своїх економічних інтересів, самостійно визначають розмір договірних знижок зі встановлених у валюті тарифу або іншій валюті ставок на перевезення і ставок додаткових зборів, і передбачають механізм фінансової відповідальності за невиконання прийнятих зобов'язань.

6 ТАРИФОУТВОРЕННЯ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ

Розрахунок економічно обґрунтованого рівня тарифів на перевезення пасажирів у поїздах локомотивної тяги здійснюється за такими категоріями вагонів та поїздів:

- у внутрішньому сполученні в загальних вагонах (у складі нічних пасажирських поїздів);

- у внутрішньому сполученні в загальних (сидячих) вагонах (у складі нічних пасажирських поїздів);

- у внутрішньому сполученні в плацкартних вагонах (у складі нічних швидких і нічних пасажирських поїздів);

- у внутрішньому сполученні в купейних вагонах (у складі нічних експресів, нічних пасажирських і нічних швидких поїздів);

- у внутрішньому сполученні у вагонах СВ (у складі нічних експресів, нічних швидких і нічних пасажирських поїздів);

- у внутрішньому сполученні в денних поїздах (у вагонах 1, 2 і 3 класів у поїздах класу «регіональний експрес»).

Тариф містить квиток (з виокремленням інфраструктурної і локомотивної складових) та плацкарти (з виокремленням інфраструктурної і вагонної складових).

Тарифоутворення базується на методі, розрахованому на основі витрат (собівартості).

Розрахунок тарифів здійснюється відповідно до запланованих на рік (на підставі фактичних) обсягів перевезення пасажирів, економічно обґрунтованих планованих витрат, визначених на підставі державних та галузевих нормативів витрат ресурсів, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів) у плановому періоді. До розрахунку тарифів входить плановий прибуток, розмір якого є достатнім для забезпечення перевезення пасажирів залізничним транспортом та виконання інвестиційних програм у період регулювання.

Тарифи визначаються без урахування податку на додану вартість, страхового збору (страхового платежу), плати за продаж проїзного документа (комісійного збору), плати за користування комплектом постільних речей та інших послуг, що надаються суб'єктом господарювання.

Тарифи повинні забезпечувати:

- покриття економічно обґрунтованих витрат на перевезення пасажирів;

- отримання передбаченого планом прибутку, достатнього для забезпечення нормальної виробничо-господарської діяльності;

- сплату всіх податків, зборів (обов'язкових платежів) та бюджетних відрахувань відповідно до чинного законодавства України.

Зупинимось на термінах, що вживаються в тарифоутворенні:

• **тариф пасажирський** - вартість перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні в усіх категоріях пасажирських поїздів та вагонів;

• **базовий період** – календарний рік, який передує прогнозованому (планованому) періоду;

• **вагонна складова тарифу** – частина вартості проїзду, що компенсує витрати на утримання та експлуатацію пасажирських вагонів;

- **витрати на операції руху** – витрати на операції перевізного процесу, які виникають у процесі руху поїзда;

- **витрати на початково-кінцеві операції** – витрати на операції перевізного процесу, які мають місце до відправлення поїзда в рейс та після прибуття його з рейсу;

- **інвестиційний проект** – комплекс заходів, підготовлений в установленому порядку для підвищення рівня надійності та забезпечення ефективної роботи залізничного транспорту загального користування у сфері перевезення пасажирів, який містить зобов'язання суб'єкта господарювання, що здійснює свою діяльність за державними регульованими тарифами, щодо його розвитку, зокрема зниження технологічних витрат, технічного обслуговування, будівництва (реконструкції, модернізації) об'єктів інфраструктури та/або придбання (модернізації) залізничного рухомого складу у цій сфері, поліпшення якості послуг тощо, з відповідними розрахунками та обґрунтуваннями, а також зазначенням джерел фінансування та графіка виконання;

- **інвестиційна складова** – кошти, що передбачені для фінансування капітальних вкладень, які спрямовуються на розвиток виробничої діяльності у сфері перевезення пасажирів, є складовою розрахункового прибутку (додатково до амортизаційних відрахувань) та направляються на реалізацію затверджених у встановленому порядку інвестиційних програм;

- **інфраструктурна складова тарифу** – частина вартості проїзду, що компенсує витрати на утримання та використання об'єктів інфраструктури щодо пасажирських перевезень;

- **квиток** – частина вартості проїзду, змінювана залежно від категорії вагона та поїзда, що компенсує витрати на переміщення вагона;

- **локомотивна складова тарифу** – частина вартості проїзду, що компенсує витрати на утримання та експлуатацію локомотивів щодо пасажирських перевезень;

- **плацкарта** – частина вартості проїзду, змінювана залежно від категорії вагона, поїзда, що компенсує витрати на підготовку в рейс та обслуговування вагона;

- **структура тарифів** – складові економічно обґрунтованих витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів у прогнозованому (планованому) періоді, які групуються за статтями, визначеними

відповідно до стандартів бухгалтерського обліку, затверджених Мінфіном України, та планованого прибутку з урахуванням інвестиційної складової.

До складу витрат не можуть бути включені:

- суми безнадійної дебіторської заборгованості та відрахування до резерву сумнівних боргів;
- суми визнаних штрафів, пені, недоутримки;
- суми коштів або вартість товарів, що добровільно перераховуються (передаються) іншим юридичним та фізичним особам, у тому числі у вигляді фінансової або матеріальної допомоги, включаючи благодійну, спонсорську та шефську допомогу;
- суми нестачі та втрат від псування цінностей;
- вартість реалізованих виробничих запасів;
- витрати з утримання об'єктів соціально-культурного призначення, крім виняткових випадків, які визначаються в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Собівартість перевезення одного пасажир залізничним транспортом у внутрішньому сполученні (крім приміських перевезень) розраховується за формулою

$$S = (P_i^k + P_i^n + P_T^k + P_e^n) + \frac{[(V_i^k + V_T^k + V_e^n) + (M_i^k + M_T^k) \times P_{бр}]}{P_{нас}} \times L \times \frac{V_M^{КП}}{V_M^{НП}}, \quad (6.1)$$

де P_i^k , P_i^n - інфраструктурні складові (відповідно) квиткової та плацкартної частин у початково-кінцевих операціях, грн;

P_T^k - локомотивна складова квиткової частини у початково-кінцевих операціях, грн;

P_e^n - вагонна складова плацкартної частини у початково-кінцевих операціях, грн;

V_i^k , V_T^k - інфраструктурна та локомотивна складові квиткової частини в операціях руху за вагоно-кілометр, грн;

V_e^n - вагонна складова плацкартної частини в операціях руху за вагоно-кілометр, грн;

M_i^k , M_T^k - інфраструктурна та локомотивна складові квиткової частини в ОР за тонно-кілометр, грн;

$P_{бр}$ - вага бруто пасажирського вагона відповідного типу, т;

- $P_{нас}$ - середня населеність пасажирського вагона відповідної категорії за звітний період, осіб;
- L - відстань перевезення, км;
- V_m^{III} - середня маршрутна швидкість нічного пасажирського поїзда відповідно до класифікації, визначеної правилами перевезення пасажирів, км/год;
- V_m^{KP} - маршрутна швидкість поїзда відповідної категорії, км/год.

Сучасний ринок пасажирських транспортних послуг потребує значної швидкості руху, оскільки пасажирів бажано подорожувати в межах України не більш як 6 годин, з комфортом та низькою вартістю поїздки. Тарифи повинні забезпечувати перевізнику: **покриття** економічно обґрунтованих витрат на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+); **отримання** передбаченого планом прибутку, достатнього для забезпечення нормальної виробничо-господарської діяльності; **сплату** всіх податків, обов'язкових платежів та бюджетних відрахувань відповідно до чинного законодавства України.

У тарифі на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) виділяється **моторвагонна складова тарифу** – це частина вартості проїзду, що компенсує витрати на утримання та експлуатацію денних швидкісних поїздів класу Інтерсіті+ (IC+), у тому числі обслуговування пасажирів під час руху, а повна собівартість – включає виробничі витрати на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+), адміністративні витрати та витрати на збут.

Повна собівартість перевезення одного пасажирів у внутрішньому сполученні денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) розраховується за формулою

$$S = (P_i^k + P_i^n) + \frac{[(V_i^k + V_{MB}^n) + (M_i^k + M_{MB}^k) \times P_{\text{бр}}]}{P_{нас}} \times L, \quad (6.2)$$

де P_i^k – інфраструктурна складова квиткової частини у ПКО, грн, у розрахунку на одного відправленого пасажирів;

P_i^n – інфраструктурна складова плацкартної частини у ПКО, грн., у розрахунку на одного відправленого пасажирів;

$P_{бр}$ – вага бруто відповідного вагона денного швидкісного поїзда класу Інтерсіті+ (ІС+), т;

$P_{нас}$ – середнє значення населеності вагона відповідної категорії денного швидкісного поїзда класу Інтерсіті+ (ІС+) за звітний період, пас.;

L – відстань перевезення, км;

$V_i^к$ – інфраструктурна складова квиткової частини в ОР за вагоно-кілометр, грн;

V_{MB}^n – моторвагонна складова плацкартної частини в ОР за вагоно-кілометр, грн;

$M_i^к$ – інфраструктурна складова квиткової частини в ОР за тонно-кілометр бруто, грн;

$M_{MB}^к$ – моторвагонна складова квиткової частини в ОР за тонно-кілометр бруто (витрати електроенергії на 1 бруто ткм у денному швидкісному поїзді класу Інтерсіті+(ІС+)), грн.

7 ТАРИФИ І ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

На автотранспорті для визначення вартості перевезення вантажів застосовують такі види тарифів:

- відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- тарифи на перевезення вантажів на умовах платних автотонно-годин;
- тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями;
- тарифи із покілометрового розрахунку;
- тарифи за перегін рухомого складу;
- виключні, на перевезення масових навалочних вантажів автомобілями-самоскидами;
- тарифи на перевезення вантажів дрібними відправками;
- тарифи за експедиторські і інші послуги: вантажно-розвантажувальні роботи, складські операції – передбачають

оплату за додаткові послуги (крім власне перевезення), які виконуються автотранспортними підприємствами;

- договірні тарифи.

На розмір тарифної плати впливають такі фактори:

- відстань перевезення;
- маса вантажу;
- об'ємна маса вантажу, яка характеризує можливість використання вантажопідйомності автомобіля;
- вантажопідйомність автомобіля;
- загальний пробіг;
- час використання автомобіля;
- тип автомобіля;
- низка інших факторів.

Як основа побудови тарифів на перевезення вантажів автотранспортом може розглядатися Прейскурант №13-01-02 «Тарифи на перевезення вантажів та інші послуги, які виконуються автомобільним транспортом».

Відрядні тарифи. Плата за перевезення вантажів встановлена в залежності від розміру відправки, відстані перевезення і класу вантажу. Плата диференційована у залежності від маси (брутто) відправки на чотири групи: до 2 т, більше 2 т і до 5 т, більше 5 т і до 10 т, більше 10 т. Диференційована також плата за перевезення вантажів автомобілями-самоскидами, які працюють поза кар'єром, у залежності від відстані перевезення та класу вантажу.

На перевезення вантажів автомобілями-самоскидами у кар'єрах та із кар'єрів встановлена знижена плата (виключні тарифи).

Для визначення перевізних плат відстань перевезення і масу вантажу беруть з перевізних документів.

Клас вантажу визначається відповідно до діючої номенклатури і класифікації вантажів.

Плата за перевезення вантажу одного і того ж замовника із заїздами в проміжні пункти стягується за тарифними ставками, які відповідають сумарній масі відправок і відстані від пункту першого вантаження до пункту останнього вивантаження.

За перевезення в одному автомобілі вантажів різних класів одного замовника плата визначається за класом вантажу, що

відповідає фактичному ступеню використання вантажопідйомності автомобіля при цьому перевезенні.

За неповного завантаження автомобіля через пред'явлення замовником до перевезення вантажу в кількості, меншій від маси відправки, яка заявлена, плата стягується із розрахунку всієї кількості вантажу, яка вказана в заявці.

Тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями. Застосовується на внутрішньозаводських, внутрішньоскладських та інших перевезеннях, коли за умовами роботи неможливий облік вантажів, що перевозяться, за масою. Плата стягується за кожну годину користування і кожний кілометр пробігу в залежності від вантажопідйомності автомобіля.

Плату за перевезення за погодинними тарифами можна визначити за формулою

$$P_{авт} = H * P_{аг} + P * A, \quad (7.1)$$

де H – час в наряді (за дорожнім листком), год;

$P_{аг}$ – плата за 1 авто. год користування, грн;

P – плата за 1 км пробігу, грн;

A – середньодобовий пробіг автомобіля (за спідометром), км.

Тарифи за користування вантажними автомобілями із покілометрового розрахунку. Плата за кожний кілометр пробігу встановлена у залежності від вантажопідйомності автомобіля.

Ці тарифи застосовуються:

- за подавання або повернення автомобіля до пункту першого навантаження або від пункту останнього вивантаження, якщо обидва пункти знаходяться за межами населеного пункту, в якому розташоване АТП, причому оплачується найкоротший пробіг;

- за пробіг автомобіля в обох напрямках, коли перевезення не відбулося з вини замовника;

- за пробіг автомобіля своїм ходом для роботи поза місцем його постійного знаходження терміном більш ніж одна доба і при поверненні назад;

- за буксирування транспортних засобів, що належать замовнику.

Тарифи на перевезення вантажів автомобільним транспортом на умовах платних автомобіле-годин. Плата стягується за перевезення вантажів бортовими автомобілями за кожну автомобіле-годину роботи з перевезення вантажів і за кожний кілометр пробігу автомобіля з вантажем. Ці тарифи застосовуються за відсутності умов використання відрядної системи оплати праці у зв'язку з неповним використанням вантажопідйомності і місткості автомобілів.

Тарифи за користування вантажними таксомоторами. Плата за перевезення дрібних партій вантажів (за заявками або разовими замовленнями) вантажними таксомоторами стягується із замовників:

- за кожний кілометр пробігу автомобіля у замовника;
- за кожну годину простою автомобіля у замовника; за подавання автомобіля в межах населеного пункту;
- за подавання автомобіля за межі населеного пункту;
- за кожний кілометр подавання.

За зворотній пробіг таксомотора від місця звільнення його замовником плата не стягується.

Тарифи за доставку (перегін) рухомого складу. Застосовуються у разі доставки (перегону) автомобільного транспорту з автомобільних заводів-виробників, а також під час капітального ремонту і після капітального ремонту. Плата стягується за кожну операцію рухомого складу за 1 км доставки (перегону).

Договірні тарифи. Встановлюються за узгодженням між АТП і замовниками на перевезення вантажів та інші послуги, які не підлягають під дію Прейскуранту, а також у випадку особливих умов перевезень і послуг, що пред'являються замовником. Договірні тарифи визначаються з моменту підписання договору керівником АТП і замовника, якщо не обумовлені інші умови.

Надбавки і знижки. Прейскурант №13-01-02 «Тарифи на перевезення вантажів та інші послуги, які виконуються автомобільним транспортом» стосується надбавок і знижок. В ньому передбачаються зміни тарифної плати в залежності від різних критеріїв. Плата підвищується (приблизно в діапазоні від 15 до 60 %) за перевезення вантажів спеціальним рухомим складом (крім самоскидів), автомобілями, обладнаними стандартними

тентами, вантажопідйомними пристроями, знімними кузовами або спеціалізованими контейнерами. За перевезення довгомірних, об'ємних і негабаритних вантажів до тарифів на перевезення вантажів застосовуються відповідні надбавки (як правило, від 25 до 35 %).

За перевезення вибухових речовин плата підвищується на 30 %, стиснених і зріджених газів у балонах на спеціальних автомобілях – на 15 %. При цьому за укриття балонів брезентом і іншими матеріалами додаткова плата не стягується.

Тарифи і збори за інші послуги. Додаткові збори стягуються за користування контейнерами (за виключенням спеціальних і саморозвантажувальних), знімними кузовами і обмінними півпричепами, що належать АТП. Розмір зборів залежить від довжини рейсу, вантажопідйомності його рухомого складу та кількості діб знаходження у замовника обмінних контейнерів, кузовів та півпричепів.

Збір за зберігання на складах АТП вантажів у стандартній упаковці і збір за приймання і видавання вантажів (крім витрат на вивантаження-вантажання) стягується за кожен тону бруто диференційовано по закритих приміщеннях і відкритих майданчиках.

8 ТАРИФИ НА РОБОТИ ТА ПОСЛУГИ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКАМ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ. СИСТЕМА ВАНТАЖНИХ ТАРИФІВ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ ТА ТАРИФИ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Вантажні тарифи морського транспорту засновані на двоставочній системі: одна ставка призначена для відшкодування витрат на рухому операцію (стягується за тонно-милю), інша – стоянкова – для відшкодування витрат на стоянкову операцію (стягується за 1 т).

Ставки за рухому операцію встановлені для 14 класів вантажів, між якими розподілені вантажі. Розподіл вантажів за класами проведено з урахуванням їх навантажувального об'єму, який займає 1 т вантажу. Так, вантажі з питомим навантажувальним об'ємом (густиною) до 1,5 м³/т віднесені до

XIV класу, а з 15,01 м³/т і більше – до I класу. Вантажі I класу займають при перевезенні найбільший об'єм вантажного приміщення, тому для них встановлені найбільш високі ставки. Для вантажів XIV класу, які вимагають найменшого об'єму, встановлені самі найнижчі ставки.

Вантажні тарифи морського транспорту диференційовані за пароплавствами і розділяються на тарифи за перевезення суховантажів, нафтових вантажів наливом і на буксирування плотів та суден.

У загальному вигляді перевізну плату за перевезення вантажу на морському транспорті можна визначити за формулою

$$P_{мор} = (C_1 * B + C_2 + C_3) \cdot Q, \quad (8.1)$$

де C_1 – ставка рухомої операції за тонно-милю, грн;

B – середня поясна відстань за найкоротшим рекомендованим курсом, який затверджено начальником пароплавства, миль;

C_2 – стоянкова плата порту відправлення за 1 т, грн;

C_3 – стоянкова плата порту призначення за 1 т, грн;

Q – кількість вантажу, що перевозиться, т.

У зовнішньоторговельних перевезеннях ціна морського перевезення виявляється у вигляді **фрахту**, тобто ціни перевезення, яка встановлена в кожному окремому випадку між судовласником (перевізником) і вантажовідправником (фрахтувальником).

Перевезення транзитних безпечних вантажів на цій лінії виконується з коефіцієнтом $K = 0,9$ до базового тарифу.

Перевезення вантажів у рефрижераторних секціях виконується за базовим тарифом з використанням підвищувального коефіцієнта $K=1,5$. Перевезення порожнього вагона-агрегата виконується за транзитною ставкою фрахту – 1575 дол. США.

Перевезення вантажів у деяких типах спеціалізованих вагонів (нумерація яких починається з 918, 927, 915, 945 – 949, 280) виконується за базовими тарифами із застосуванням підвищувального коефіцієнта $K = 1,2$.

Перевезення порожнього власного і орендованого рухомого складу вантажовласників виконується за ставкою 500 дол. США за вагон.

Перевезення негабаритного вантажу (при використанні вагона-прикриття) виконується за базовим тарифом із застосуванням підвищувального коефіцієнта $K = 1,5$.

Тариф за перевезення небезпечних вантажів на цій лінії складає 5250 дол. США за вагон.

У вантажних тарифах передбачені також збори за додаткові операції: акордні ставки за вантажно-розвантажувальні роботи, збір за зберігання вантажу, портовий вантажний збір та ін. Порядок їх визначення і застосування викладено у Збірнику тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України. Наведені у Збірнику тарифи встановлені на комплекс робіт (послуг), пов'язаних з обробленням зовнішньоторговельних (експортних, імпорتنих) і транзитних вантажів у морських і річкових портах (причалах) України. Тарифи встановлюються відповідно до тарифної групи базового морського торговельного порту (існує сім тарифних груп). Тарифи встановлені в доларах США без урахування податку на додану вартість.

Організація виконання вантажно-розвантажувальних робіт на морському транспорті має певну специфіку. Розглянемо стивідорне і тальманське обслуговування. Традиційно під терміном «*стивідорне обслуговування*» мають на увазі операції з навантаження, розміщення і укладання вантажу в транспортному засобі, щоб забезпечити не тільки збереження, безпеку вантажу, а й здійснити намічене перевезення – рейс судна або вагона, пересування автомобіля, автотрейлера з вантажем тощо.

До цих робіт також належить низка маніпуляцій з вантажами на терміналі (у порту, на залізничній станції, у товарному складі), перевалка вантажу з одного виду транспорту на інший, зважування вантажу, його сортування тощо.

Витрати на стивідорне обслуговування – виконання вантажно-розвантажувальних операцій на будь-якому терміналі – складають значну частину транспортних витрат, пов'язаних з доставкою вантажу від продавця до покупця. Навіть у тих випадках, коли їх оплачує вантажовідправник або одержувач, вибір виконавця робіт – стивідора – не може не цікавити перевізника.

Тальманське обслуговування включає в себе підрахунок вантажу під час завантаження в транспортний засіб (у судно) і вивантаження транспортного засобу (з судна). Крім рахування вантажу, тальмани виконують ряд важливих супутніх операцій: перевірка стану вантажних місць, якості упаковки, маркування, відповідності маркування даним вантажних документів.

Тальманським фірмам доручається обмірювання вантажних місць на причалі або складі. У деяких портах їм доручається також контроль за виконанням норм вантажних робіт стивідорними фірмами, їх свідоцтва складають основу розрахунків сталійного часу.

Виконання тальманських послуг оформляється контрактом між перевізником або фрахтувальником і тальманською фірмою з погодинною або відрядною оплатою (за роботу одного тальмана в годину або за одиницю вантажу).

Система вантажних тарифів річкового транспорту. Протяжність судноплавних шляхів складає 4,8 тис. км. Річковий транспорт України перевозить різноманітні вантажі, в тому числі кам'яне вугілля, руду, метали, брухт, нафту і нафтопродукти, мінеральні будівельні матеріали, хлібні вантажі.

В системі вантажних тарифів річкового транспорту (як і залізничного) основними елементами є тарифні схеми, номенклатура вантажів і тарифні керівництва з визначення тарифних відстаней, перевізних платежів і зборів. Тарифи диференціюються в залежності від сфери використання, виду перевезення і сполучення, розміру партії вантажу, виду шляху і належності до окремих пароплавств. Різний рівень плат за перевезення по пароплавствах викликаний тим, що пароплавства відрізняються особливостями водних басейнів і є замкнутими транспортними підприємствами з різними навігаційними умовами, різним складом флоту, структурою вантажообігу і різним рівнем собівартості перевезень.

В залежності **від сфери використання** річкові тарифи поділяють так:

- загальні;
- виключні;
- спеціальні;
- місцеві.

В залежності *від виду перевезень* тарифи поділяють на тарифи на перевезення:

- суховантажами;
- нафтоналивними суднами;
- буксирування лісу на плотах;
- буксирування суден і інших плавзасобів.

Найбільш використовувані тарифи – це тарифи на перевезення суховантажів, які називаються загальними. *Система загальних тарифів* складається з 70 тарифних схем, які диференційовані за відстанями перевезень. Рівень ставок збільшується із збільшенням номера схеми.

Тарифи на перевезення нафти в нафтоналивних суднах (23 тарифні схеми) і на буксирування (15 тарифних схем) називають *спеціальними*.

За видами (розмірами) відправок річкові тарифи поділяють так:

- суднові – розрахунок виконується за тоннажними ставками, які обчислені за схемами для суховантажів за визначену норму завантаження суден;
- збірні відправки – тарифи на перевезення вантажів і буксирування плоту по нових водних шляхах, які освоюються;
- контейнерні і дрібні відправки – розраховані аналогічно судовим, але за більш високими тарифними ставками.

В залежності *від виду сполучень* розрізняють тарифи у водному внутрішньому і змішаному залізнично-водному сполученнях.

Річкові тарифи *за видом шляху* поділяють на тарифи так:

- по магістральних шляхах;
- малих річках.

Тарифи на вантажні перевезення річковим транспортом повинні забезпечити покриття витрат пароплавств на виконання перевезень та одержання відповідного прибутку з урахуванням ситуації на транспортному ринку країни. Як основа побудови тарифів на перевезення вантажів річковим транспортом може розглядатися Тарифне керівництво №3-р (Прейскурант №14-01).

Тарифи на повітряному транспорті. В сумарному вантажообігу всіх видів транспорту частка повітряного транспорту не перевищує 1 %.

Повітряним транспортом перевозяться, головним чином, вантажі матеріально-технічного постачання промислових підприємств (65-75 % від обсягів перевезень); швидкопсувні вантажі (15-20 %) і інші вантажі (деякі товари широкого споживання та особливо цінні вантажі).

Крім перевізної роботи, цивільна авіація виконує розпилення добрив та хімічних засобів захисту рослин у сільському і лісовому господарствах, забезпечує геологічні, географічні, рибпромислові і метеорологічні розвідки; бере участь у спорудженні ліній електропередачі, монтажі високих заводських труб тощо.

Загальні тарифи повітряного транспорту не залежать від типу літака, швидкості і роду вантажу. Проте вони диференційовані за відстанями перевезень. Тарифна ставка на перевезення вантажів за 1 ткм із збільшенням дальності зменшується. Це стимулює на повітряному транспорті характерні для нього далекі перевезення.

Авіаційний вантажний тариф в 2-3 рази вищий залізничного тарифу на перевезення вантажів із швидкістю пасажирських поїздів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Чорний В. В. Конкуреноспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика : монографія. Київ : ДЕДУТ, 2012. 401 с.

2 Романович Є. В., Козарь Л. М., Запара В. М. Виробнича логістика та управління виробництвом : навч. посібник. Харків : УкрДАЗТ, 2007. 302 с.

3 Запара В. М. Колесникова Н. М., Ломотько Д. В. Удосконалення методичних підходів до побудови тарифних схем з метою підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень. *Зб. наук. праць*. Харків : УкрДАЗТ, 2004. Вип. № 62. С. 83-93.

4 Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті : монографія. Київ, КУЕТТ, 2007. 349 с.

5 Статут залізниць України : офіц. текст : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, зі змінами,

внесеними згідно з Постановами Кабінету Міністрів від 11.10.2002 і від 25.12.2002. Київ : Транспорт України. 1998. 83 с.

6 Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України та пов'язані з ними послуги. Тарифне керівництво № 1. Київ : Укрзалізниця, 2009. 200 с.

7 Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2019 фрахтовый год. URL : http://www.rw.by/cargo_transportation/services/tariffs/tarifnaja_politika_zheleznih_dorog_gosu1/. Загол. з екрана.

8 Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом. URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1069-13>. Загол. з екрана.

9 Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України. *Офіційний вісник України*. 2003 № 13. С. 147 – 171.

10 Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+). URL : <http://пра.iplex.com.ua/doc.php?uid=1207.2082.0>. – Загол. з екрана.

11 Кодекс торговельного мореплавства України : Постанова Верховної Ради України від 09.12.94 № 277/94-ВР. *Голос України*. 1995. 12 лип. С. 3.

12 Правила повітряних перевезень вантажів : наказ № 186 : затв. Державною службою нагляду за забезпеченням безпеки авіації 14.03.2006. *Офіційний вісник України*. 2006. № 25, С. 262, ст. 1840, код акту 36637/2006.

13 Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ № 363 : затв. Міністерством транспорту України 14.10.1997. *Офіційний вісник України*. 1998. № 8, С. 283, ст. 312, код акту 4901/1998.

14 Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19.05.1956 г. URL : http://studme.org/1903092329833/pravo/konventsija_dogovore_mezhdunarodnoy_dorozhnoy_perevozki_gruzov_kdpg.

15 Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року : введ. 1994-15-07. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3, С. 259, ст. 138, код акту 38438/2007.

